



Ministerio Público de la Nación

Juz. N°10, Sec. N°19 Causa 5406/2013 “Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte s/defraudación contra la administración pública”

///ñor Juez:

A partir del 8 de abril de 2004 los representantes del Poder Ejecutivo y sus cómplices, comprometieron la voluntad del Estado Nacional al celebrar los acuerdos con las firmas del Reino de España, Sociedad Mercantil Estatal Española de Expansión Exterior S.A., Red Nacional de Ferrocarriles de España, Ferrocarriles Vía Estrecha, más la firma de la República de Portugal Caminhos de Ferro Portugueses. El Señor juez instructor detalló el monto en el acto de la declaración indagatoria y lo fijó en la suma de 76.313.108.85 euros en el caso de las empresas españolas, y de 25.639.896 en el de la portuguesa. Lo hicieron al amparo de la emergencia ferroviaria declarada por decretos n° 2075/02, 1261/04 y 1683/05 del PEN. Sin embargo, desviaron esos fondos de su destino original y, en consecuencia, subordinaron el interés público que debían representar a los privados que guiaron su comportamiento. Tan fue ello así, que paralelamente montaron un dispositivo que les permitía pagar sumas de dinero altísimas por material que no lo valía y generar “retornos”, cuya cara visible fue el Señor Manuel Vazquez y la empresa que representaba Caesa. En claro ejemplo de la toma del Estado, que remite a un interés general, direccionado al beneficio de los funcionarios.

Coqueteando con el contractualismo, podríamos sostener a los fines analíticos, que el “Plan Nacional de Reorganización, Recuperación y Modernización del Ferrocarril Nacional” fue una especie de contrato originario. Así como el contrato social es la premisa que justifica el paso del estado de naturaleza al estado civil en la filosofía de Thomas Hobbes, John Locke, Jean Jaques Rousseau e Immanuel Kant, en este caso el plan de reorganización ferroviario fue el pacto original que funcionó como una pantalla para justificar el saqueo de las arcas públicas. **Esto significa que es altamente probable que antes de expresar la voluntad del Estado en decretos, resoluciones y contratos, se haya llegado a un pacto fundadamente para sustraer caudales públicos, con la excusa de hacer algo con el sistema ferroviario. Tan posible es esta hipótesis, que unos años después se corroboró con la masacre de Once...**

Y así se verificó en el informe n° 203/2012 producido por la Auditoría General de la Nación, que tuvo como objeto verificar la gestión y el control realizado en los procedimientos de contratación de material rodante



Ministerio Público de la Nación

afectado al servicio de transporte ferroviario en el marco de los tratados y acuerdos internacionales suscriptos con España y Portugal, en el período comprendido entre enero de 2004 y diciembre de 2010, y su posterior administración en el ámbito de la Secretaría de Transporte, dentro del llamado Plan Nacional de Reorganización, Recuperación y Modernización del Ferrocarril Nacional.

Los acuerdos suscriptos con España fueron los siguientes:

*con fecha 8 de julio de 2004 se firmó un acuerdo entre la Secretaría de Transporte y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles de cooperación -RENFE- y asistencia técnica y adquisición de material rodante.

*el 25 de enero de 2005 se pactó un acuerdo de cooperación entre Argentina y España para que RENFE brindara servicios de asistencia técnica en la operación de provisión de suministros y material rodante, así como también que supervisara la modernización de los talleres nacionales.

*el 31 de mayo de 2005, se acordó entre la Secretaría de Transporte y la Sociedad Mercantil Estatal Española Expansión Exterior SA -Expansión Exterior SA-, que esta última se ocuparía de obtener ofertas de equipos y servicios prioritariamente de empresas españolas. A su vez, realizaría las compras y ventas al gobierno argentino, presentándoles los costos de traslado, fletes y la ingeniería necesaria para la puesta en servicio del material adquirido.

*el 14 de octubre de 2005, los presidentes de ambos países suscribieron acuerdos de cooperación para la provisión de material ferroviario en el período de 2005 a 2010 para concretar el convenio de fecha 31 de mayo de 2005.

*con fecha 29 de diciembre de 2005 se firmó un acuerdo entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la empresa Expansión Exterior SA en relación a material de RENFE por un total de 8.496.655 euros.

*el día 28 de abril de 2006, se firmó un convenio entre la Secretaría de Transporte y la empresa Expansión Exterior SA referido al material de RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) por un total de 24.117.131 euros.

*el 26 de noviembre de 2007, se firmó una adenda en la que se reemplaza a la empresa Expansión Exterior SA por la sociedad española P4R SA, agregando al ítem de rehabilitación e interiorismo un monto por un total de 389.092 euros.

*con fecha 20 de febrero de 2008, se suscribió un acuerdo entre la Secretaría de Transporte y RENFE para el período comprendido entre el 2007 y el 2010 por un total de 120.288.820 euros más dos complementarios, uno de 40.950.000 euros con RENFE y otro de 22.827.192 euros con FEVE.

*por último, el día 28 de junio de 2010, se efectuó una adenda al contrato del 20 de febrero de 2008 con RENFE respecto a la rehabilitación de 7 locomotoras diésel eléctricas 319 destinadas al corredor Buenos Aires –Mar del Plata.

Los acuerdos firmados con Portugal fueron tres:



Ministerio Público de la Nación

*El de fecha 23 de junio de 2004, entre el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la empresa Caminhos de Ferro Portugueses -CFP- en el que se pactó un contrato de compraventa por la adquisición de 17 unidades doble diésel con repuestos y capacitación.

*el 29 de diciembre de 2005, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la empresa CFP suscribieron un contrato de compraventa de locomotoras diésel eléctricas y coches remolcados.

*finalmente, el 21 de marzo de 2006, la Secretaría de Transporte y la empresa CFP suscribieron un acuerdo marco para la adquisición de material rodante y tres acuerdos complementarios.

La auditoría realizada por la Auditoría General de la Nación, en relación a los mencionados contratos y acuerdos realizados por la Argentina, arrojó como resultado diversas observaciones. Las principales de ellas fueron mencionadas por los denunciantes en su presentación y son las siguientes:

*se determinó que no existen análisis integrales sobre la razonabilidad técnica, económica y financiera en la selección y procedimiento para la adquisición de material ferroviario y además se detectaron graves inconsistencias en los informes técnicos económicos sobre las compras realizadas. Es decir, los contratos efectuados con España de diciembre de 2005, abril de 2006 y el contrato marco 2007/2010 carecen de un análisis de razonabilidad de precios en relación a la calidad, de las características del material adquirido y de una estimación de vida útil de aquél luego de reparado, que permitan inferir la conveniencia de la adquisición. En relación a los contratos suscriptos con Portugal, tampoco se incluyeron en el estudio de los pagos realizados los gastos de fletes y seguros de transporte que incidieron entre un 30 a un 50% en el precio final de los coches adquiridos.

También se detectó:

*que más del 40% del material rodante adquirido se encuentra fuera de servicio, deteriorado, sin que se hubieran realizado las tareas de reparación necesarias para su uso.

*Se abonó a la empresa Expansión Exterior SA conceptos por “rehabilitación y dirección de obra y asistencia técnica” que se realizaría en la Argentina, pese a que el 100% del material adquirido se encontraba sin rehabilitar, depositado en talleres ferroviarios.

*Tampoco se comprobó que la empresa Expansión Exterior SA haya cumplido con la asistencia técnica que debía prestar en el desembalaje y transporte del material desde el puerto de Buenos Aires hasta su destino. Sobre el punto, la AGN refirió que la Secretaría de Transporte le manifestó que esa obligación había sido cumplida por la empresa RENFE. Sin embargo, la documentación respaldatoria no



Ministerio Público de la Nación

fue aportada. A la par, la CNRT informó que el material se encuentra depositado y aún envuelto en material termocontraíble.

*También se verificó que el 26 de noviembre de 2007 se sustituyó por adenda la obligación incumplida de asistir técnicamente en el desembalaje y transporte del material de rehabilitación e interiorismo. La AGN destacó que la modificación no resultó clara ni justificada. A su vez, tampoco resultó claro el destino del importe abonado ya que se lo reasignó al transporte de asientos y gastos extraordinarios cuando en el contrato original se previó que los gastos de transporte iban a cargo del vendedor.

*el pago del contrato suscripto con Caminhos de Ferro Portugueses en el año 2004 por 3.832.696 euros fue realizado sin verificar el cumplimiento de los requisitos contractuales.

*en los casos de los coches salón de pasajeros no ha quedado asentado el criterio utilizado para diferenciar aquéllos que debían desguazarse de los adquiridos para rehabilitar; ello, pese a la diferencia de los valores abonados.

*también se comprobó que el 51% de las triplas eléctricas con alimentación con línea catenaria SOREFAME adquiridas, se encuentran afectadas al servicio a tracción diésel, lo que le da un uso diferente a de sus características técnicas, no cumpliendo con la finalidad que justificó su adquisición.

*el acuerdo marco 2007/2010 preveía que todos los vehículos a adquirir por la Secretaría de Transporte eran de segundo uso y serían retirados del servicio comercial del país vendedor, con la excepción de 7 locomotoras eléctricas 319 que se entregarían rehabilitadas. Sin perjuicio de ello, la CNRT inspeccionó el material ofertado –detallado en las planillas firmadas por la CNRT y la empresa RENFE- oportunidad en la que se señaló que la mayoría del material no se encontraba prestando servicios comerciales y que estaban en gran deterioro y por ello se debía realizar una intervención profunda para habilitar su uso.

*también la AGN detectó importantes indefiniciones e imprecisiones en los objetos de los contratos; ello, incumpliendo lo establecido en la Convención Interamericana con la Corrupción.

*se verificó que los servicios jurídicos permanentes no han tenido, en casi todos los casos, una intervención previa en las firmas de los acuerdos suscriptos.

*también se detectaron diferencias entre lo establecido en el proyecto de contrato sometido al análisis de las áreas jurídicas y lo finalmente firmado por las partes, sin ningún tipo de justificación o fundamentación.

*se detectó una inconsistencia entre la fecha de la firma del primer contrato celebrado con la empresa Expansión Exterior SA, ya que de la copia certificada surge la fecha 29/12/2005, la cual esta rectificada con corrector y sobrescrita a pulso, no constando la enmienda firmada por las partes.



Ministerio Público de la Nación

*tampoco se acompañaron los poderes que facultaban a los firmantes para comprometerse en nombre de las empresas Expansión Exterior SA y de P4R SA.

*a su vez, se detectó que los contratos omitieron la obligatoriedad de la suscripción de actas de entrega y recepción como recaudo para efectuar una constatación de los bienes recibidos y pagos, lo que imposibilitó el control efectivo del cumplimiento del contrato.

*las inspecciones llevadas a cabo por la empresa española Consultora Ingeniería Técnica Ferroviaria sobre el material ofertado inicialmente por las empresas RENFE y FEVE y las inspecciones realizadas por la CNRT señalan un alto grado de deterioro del material ferroviario adquirido.

Así se desarrollaron los hechos. Por ello deben ser procesados, Ricardo Jaime, Juan Pablo Schiavi y Manuel Vazquez por los delitos de peculado y cohecho. A la par que ese procesamiento debe ser acompañado con la medida de cautela personal llamada prisión preventiva. Ignacio Julián Soba Rojo y Ricardo Domingo Testuri, también deben ser procesados, pero sin prisión preventiva.

Llegó el momento de asignarle una calificación jurídica a los hechos narrados. Siempre, claro está, con el carácter provisorio que caracteriza a esta etapa del proceso. También, teniendo en cuenta que formaron parte de un proceso que tuvo un diseño y momentos de implementación que son, en última instancia un todo. En lo que aquí interesa, un todo hay que leerlo en clave de un hecho delictivo. O sea, el hecho delictuoso es una totalidad de elementos complejamente relacionados que permanentemente se niegan y sintetizan, pero sin perder el carácter de un hecho único; de una totalidad en movimiento que lleva consigo una teleología, para narrarlo hegelianamente.

Los manuales enseñan que el delito de peculado, establecido en el artículo 261 del Código Penal, reprime al funcionario público que sustrae caudales o efectos cuya administración, percepción o custodia le hubiera sido confiada por razón de su cargo. La alta expectativa de pena, de dos a diez años, se debe a que es un delito que atenta contra la administración pública. El preámbulo de la Convención Interamericana contra la Corrupción dice que el acto corrupto del funcionario **socava la legitimidad de las instituciones públicas, atenta contra la sociedad, el orden moral y la justicia, así como también el desarrollo integral de los pueblos.**

Los penalistas llaman “bien jurídico” a la razón que se halla detrás de los fríos tipos penales. En el caso de los delitos de corrupción, se entiende que los sucesos son tan graves que inclusive son sancionados con penas de inhabilitación perpetua para ejercer cargos públicos. Es decir, además de la prisión, el funcionario que cometió el hecho delictivo nunca más podrá serlo



Ministerio Público de la Nación

nuevamente. ¿Por qué? Porque a quien el *demos* le confió la tutela de las instituciones del Estado, sacó provecho propio –precisamente en razón de su función- y olvidó lo que significaba la función pública.

Con el delito de cohecho pasa algo similar: el artículo 256 del código penal reprime “...*al funcionario que por sí o por persona interpuesta recibiere dinero o cualquier otra dádiva o aceptare una promesa directa o indirecta, para hacer o dejar de hacer algo relativo a sus funciones*”.

Un cohecho, una coima, un soborno, es –según el diccionario enciclopédico Planeta- “*cualquier cosa que mueve, impele o excita el ánimo para inclinarlo a complacer a otro*”.

En esta causa, los imputados –cada uno dentro de su función- desviaron enormes sumas de dinero que estaban destinadas a un fin noble: recuperar el patrimonio ferroviario argentino. De hecho, los sucesos ocurrieron dentro de lo que se llamó “Plan de emergencia ferroviaria y estado de emergencia crítica de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros”.

¿Y cómo lo hicieron? A través de un pacto ilegal, que ya hemos narrado, mediante el que decidieron comprar chatarra como si fuera buena y facturar sumas exorbitantes a empresas amigas en conceptos de “asesoramiento técnico” que, en realidad, ocultaban sobornos.

Esto significa que VS debe procesarlos por los delitos de peculado y cohecho, la luz de la relación que prevé el artículo 55 del Código Penal.

Finalmente, como anticipamos, vamos a solicitar a VS que cuando procese a los imputados, acompañe la decisión en algunos casos con la **prisión preventiva**, fundamentalmente porque hay riesgos específicos que pueden obstaculizar la aplicación de una sanción. Nos referimos a los casos de Jaime y Vázquez que ya están detenidos, por las razones que el tribunal narró al momento de detenerlos y al Juan Pablo Schiavi, quien registra una condena a 8 años de prisión por la denominada tragedia de “Once” Aunque esa decisión no está firme, posee la presunción de legitimidad de los actos de gobierno. Entonces, debe ser ponderada a la hora de evaluar la libertad de Schiavi. Esos 8 años y la chance concreta de que sea condenado en esta causa por delitos graves como el cohecho y el peculado, cuya pena máxima asciende a 10 años de prisión, forman un cuadro objetivo que justifica la prisión preventiva para asegurar su comparecencia al eventual juicio oral. Los casos de Testuri y Soba Rojo son diferentes, pues no registran condenas penales y no hay evidencia que permite por ahora sospechar que puedan poner en tela de juicio la realización del derecho penal material.



Ministerio Público de la Nación

Es que, nos encontramos ante gravísimos hechos de corrupción trasnacional que el Estado argentino está obligado a investigar en virtud de compromisos asumidos en numerosos tratados internacionales. Concretamente, la Convención Interamericana contra la Corrupción, la Convención de Naciones Unidas contra la Corrupción y la Convención sobre la lucha contra el cohecho de funcionarios públicos extranjeros en las transacciones comerciales internacionales (la OCDE-). La traducción material de esos compromisos, implica no sólo descubrir el velo que envuelve a los hechos de corrupción, sino también aplicar las sanciones correspondientes sobre sus autores. Y en el caso del derecho penal, esas sanciones se traducen en penas privativas de la libertad.

Fiscalía Federal nro.6, 11 de abril de 2016.-