



*Ministerio Público de la Nación*

**FORMULA REQUERIMIENTO DE ELEVACION A JUICIO**

***Señor Juez Federal:***

**GUILLERMO F. MARIJUAN**, titular de la Fiscalía en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 9, en la causa **Nº 3.308/2009 (FiscalNet 123903/2009)**, caratulada **"JAIME, RICARDO y otros, sobre negociaciones incompatibles"**, en trámite ante el Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal Nº 11, Secretaría Nº 21, al Señor Juez me presento y respetuosamente digo:

**I) OBJETO.**

Que en legal tiempo y forma vengo a contestar la vista conferida en los términos del art. 346 del Código Procesal Penal de la Nación. En tal sentido y considerando completa la etapa de instrucción, paso a formular requerimiento de elevación a juicio en la presente causa seguida contra **RICARDO RAUL JAIME**, DNI Nro. 11. 562.171, argentino, nacido el día 16 de enero de 1955 en la Ciudad de Villa María, Provincia de Córdoba, divorciado, hijo de Roberto René y de María Margarita Silvestre, Ingeniero, domiciliado en el calle Omaguacas 91 de la Ciudad de Carlos Paz, Provincia de Córdoba y domicilio constituido en Avda. Córdoba 1540, piso 4º , of. "B", "C" y "D" de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; **CARLO LUIGI CAPPELLI**, DNI Nro. 92.474.778, italiano, nacido el día 17 de marzo de 1944 en la Ciudad de Broni, casado, hijo de Doménico y de María Teresa Abelli, con título italiano de Doctor en Economía y Finanzas, empresario,

domiciliado en la calle Santos Sayas 2552 de la ciudad de San Fernando, Provincia de Buenos Aires y domicilio constituido en Carlos Pellegrini 1043, piso 2º de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; **ANGEL LUIS STAFFORINI**, DNI Nro. 4.644.460, argentino, nacido el día 5 de octubre de 1945 en la Ciudad de Bernal, Provincia de Buenos Aires, hijo de Carlos Horacio y de Emilia Rosa Barbagelata, Contador Público, domiciliado en la calle Macaya Güemes 334, piso 8º “E” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y domicilio constituido en Talcahuano 847 P.B. de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; **GRACIELA ISABEL CORIA**, DNI Nro. 11.024.790, argentina, nacida en 30 de diciembre de 1953 en Capital Federal, casada, hija de Arturo Alberto y de Clara Luz Acosta, Contadora Pública, domiciliada en la calle Azucena Villaflor 669, piso 18º, depto. “B” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y constituido en Castillo 1435 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y **PEDRO OCHOA ROMERO**, DNI Nro. 8.454. 294, argentino, nacido el día 28 de febrero de 1951 en la Ciudad de Córdoba, Provincia homónima, casado, hijo de Pedro y de Maximina Arundez, Abogado, jubilado, domiciliado en el Lote 7, Manzana 15, El Bosque, Argüello, Córdoba y domicilio constituido en Avda. Córdoba 1540 , piso 4º “C” de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

## II) LA IMPUTACION Y LA RELACION DE LOS

### HECHOS.

Con el grado de certeza demandado en la etapa procesal que se transita, esta parte imputa a **RICARDO RAUL JAIME**,



*Ministerio Público de la Nación*

**CARLO LUIGI CAPELLI, ANGEL LUIS STAFFORINI, GRACIELA ISABEL CORIA y PEDRO OCHOA ROMERO,** de las demás condiciones personales precedentemente consignadas -el delito de defraudación por administración fraudulenta cometido en perjuicio de la Administración Pública, a título de coautores penalmente responsables (arts. 45, 173 inc. 7º y 174 inc. 5º del Código Penal).

Pues bien, la denuncia penal, realizada en fecha 16 de marzo de 2009, tiene su origen en las actuaciones labradas en el ámbito de la Fiscalía de Investigaciones Administrativas a raíz de una presentación efectuada por la Asociación del Personal de la Dirección de Ferrocarriles Argentinos, Administración General de Puertos y Puertos Argentinos (APDFA), a través de la cual se señalaban una serie de irregularidades vinculadas con el otorgamiento de subsidios por parte de la Secretaría de Transporte a cargo del Ingeniero Ricardo Jaime, en beneficio de la empresa Belgrano Cargas.

En ese sentido, el estado del expediente Nro. 19.600 del registro de la Fiscalía de Investigaciones Administrativas caratulado “PEN s/ supuestas irregularidades en el otorgamiento de subsidios” dio cuenta de la posible existencia de anomalías en la tramitación del legajo S01:0188469/03 del registro del Ministerio de Planificación Federal (recaratulado el 22/11/05 como expediente CUDAP: PROY- S01: 0014736/2005).

Así, la investigación preliminar practicada por la aludida Fiscalía, derivó en la sospecha acerca de la existencia de ciertas irregularidades y la ausencia de imparcialidad en el procedimiento que

culminó en el dictado de la **Resolución Nro. 209 del 26/9/03** y la **Resolución Nro. 877 del 15/11/05**, ambas firmadas por el Sr. Secretario de Transporte, Ingeniero Ricardo Jaime, mediante las cuales, se aprobó, por un lado, el plan de obras de infraestructura presentado por la empresa concesionaria **Belgrano Cargas S.A. (B.C.)** y, por el otro, la licitación pública nacional destinada a la rehabilitación de vía del sector Tucumán- Concepción concesionada a esa empresa.

Del análisis del expediente Nro. **SO1:0188469/03** del registro del Ministerio de Planificación Federal (recaratulado como expediente CUDAP: PROY- S01:0014736/2005), en el marco del cual se dictaron las dos resoluciones anteriormente mencionadas, surgirían elementos que permitirían sostener que el procedimiento que culminó con el dictado de las resoluciones mencionadas, habría estado guiado por un interés ajeno al de la administración orientado a que el **B.C.** recibiera el dinero solicitado con la mayor rapidez posible sin importar el destino que se daría a esos recursos del erario nacional.

Se señaló que se observaba una injustificada rapidez en la tramitación y otorgamiento, a través de la **Resolución 209**, del subsidio solicitado por el **B.C.**; ello, en tanto que desde el inicio de las actuaciones hasta su otorgamiento, con la intervención de todas las áreas técnicas del organismo, ni siquiera transcurrió un solo día, dando cuenta dicha circunstancia de la poca claridad y seriedad de los informes técnicos que se habrían elaborado.

También se expresó, que el Ingeniero Jaime autorizó el pago de un anticipo 50% del valor de los trabajos propuestos cuando



*Ministerio Público de la Nación*

dicho proceder no se condecía con la práctica usual de la Secretaría donde los anticipos no superaban el 20% del monto aprobado; además, dicho funcionario habría ordenado ese adelanto cuando nada se sabía respecto de quién ni de cómo se efectuarían las obras aprobadas.

Por su parte, cuando la empresa **B.C.** eleva a consideración de la **Secretaría de Transporte (S.T.)** los resultados de las ofertas recibidas para la ejecución de los trabajos ya aprobados y parcialmente abonados por la **S.T.**, la menor cotización recibida duplicaba el valor del subsidio originalmente aprobado.

A partir de esa gran diferencia, comenzaron a esbozarse distintas explicaciones a fin de intentar encontrarle algún tipo de justificación a este incremento de costos, en tan solo cinco meses, del 50% (de \$ 4.927.048 IVA incluido, subió a \$ 7.977.753,60 más IVA).

Esta situación, reforzaría la idea de que los trabajos propuestos por el **B.C.** no habían sido al menos adecuadamente analizados y de la poca importancia que éstos tenían, ya que el fin que justifico el dictado de la **Resolución 209/03**, habría sido que el **B.C.** recibiera en forma expedita el dinero solicitado.

A su vez, se señaló que esta hipótesis encontraría fundamento no sólo en que ningún seguimiento se hizo respecto del destino que el concesionario le dio a esos fondos, sino también, en el empeño que el Secretario de Transporte habría puesto para que se aprobara la licitación convocada por el **B.C.** (lo que finalmente se hizo mediante **Resolución Nro. 877** del 15/11/05); ya que sólo esa situación permitía que el **B.C.** continuara recibiendo el dinero solicitado.

Por su parte, se expresó que este interés se habría visto reflejado no sólo en la (supuesta) reducción (espontáneamente propuesta por el **B.C.**) de los costos involucrados luego de que funcionarios de la Dirección de Compras y Contrataciones advirtieran que las facultades del Sr. Secretario estaban excedidas para aprobar dicha licitación, sino también, en el trámite que se le dio a esas actuaciones.

Ello, en la medida en que éstas transitaron por diversas dependencias de la Secretaría de Transporte y del Ministerio de Planificación (incluyendo las oficinas del Secretario de Transporte, que elevó las actuaciones al Sr. Ministro para que, si lo estimara oportuno, las firmara, devolviéndolas luego sin firmarlas y sin dictaminar al respecto), sin que hubiera quedado registro de todos los pases que se produjeron y sin que todos los que hubieran intervenido hayan efectivamente dictaminado, lo que sucedió hasta que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía se retractó y señaló que el respectivo acto administrativo podía ser suscripto por el Secretario pero *ad referendum* del Sr. Ministro; que es lo que finalmente sucedió.

Sobre los antecedentes de la Resolución Nro. 209 del 26/9/03.

Se indicó en la denuncia que el Expediente S01: 188469/03 se inició a las 10.25 hs. del 26/9/03 mediante una nota presentada por el concesionario B.C. dirigida al Sr. Secretario de Transporte mediante la cual solicitaba la suma de \$ 4.927.048 IVA



*Ministerio Público de la Nación*

incluido para financiar el “Plan de obras infraestructura” para la rehabilitación del corredor ferroviario Tucumán- Concepción perteneciente a la Ex Línea Gral. Belgrano concesionada a esa empresa, adjuntándose en esa oportunidad el respectivo plan de obras.

De acuerdo con lo que surge de ese informe presentado por el concesionario, el monto incluía los costos para el reacondicionamiento de vía, los costos de mano de obra para hacer ese trabajo y los costos para la readecuación de 15 edificios de estación.

Ese mismo día, la asesora de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, Dra. Graciela Cavaza, mediante nota SSTFF 380 (Expte. S01:0188475/03), dado que el tema correspondía a las competencias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), giró las actuaciones para conocimiento del entonces Interventor de esa Comisión, Dr. Roque Lapadulla, para que se elabore “el informe técnico pertinente” solicitando que una vez que éste se hubiera confeccionado, fuera elevado nuevamente a esa subsecretaría ( cf. fs. 51).

Supuestamente, ese mismo día, el Ing. Carlos Retuerto Castaño de la Subgerencia de Inversiones de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT, elaboró el informe técnico requerido.

En ese informe, por un lado se mencionaba la propuesta del B.C. para la rehabilitación del material rodante y, por el otro, respecto de los trabajos para la “adecuación de la infraestructura de la vía y obras de arte”.

Se sostuvo que “ *la estimación del monto, para el acondicionamiento de la infraestructura, se encuentra dentro de los valores para la realización de este tipo de trabajos en el marco de la propuesta del concesionario, incluyendo la provisión de todos los materiales necesarios, mano de obra, herramientas y equipamiento para una correcta ejecución de los trabajos*”.

A continuación de ello, en el Expediente obra un informe- sin fecha- elaborado por la Coordinación de Presupuesto de la S.T. (dirigido al Sr. Secretario) que acredita la disponibilidad del crédito para el Ferrocarril General Belgrano Cargad (cf. fs. 53).

Ese mismo día, el Subsecretario de Transporte Ferroviario, Ing. Julio Tito Montaña, le remite al Jefe de Gabinete de Asesores de la S.T., Dr. Agulla, para su consideración y posterior elevación, un proyecto de resolución que aprueba el Plan de Obras de Infraestructura elaborado por el B.C.

Tan pronto como recibió las actuaciones, el Dr. Agulla las elevó al Sr. Secretario de Transporte manifestando que lo hacía adjuntando el Plan de Obras confeccionado por la empresa “supervisado por la CNRT, en el marco de sus competencias propias”, como así también “el dictamen jurídico obligatorio” que, si bien su copia fue agregado al expediente luego de que éste fuera elevado, también fue confeccionado en esa misma jornada.

Entretanto, otra vez ese mismo 26/9/03, el Ingeniero Ricardo Jaime firmó la Resolución 209 a través de la cual, por un lado aprobó el plan de obras de infraestructura presentado por el B.C.





*Ministerio Público de la Nación*

afectándose hasta el monto de \$ 4.927.048 para atender las erogaciones resultantes del plan aprobado y por el otro, instruyó a la CNRT para que “efectúe las tareas de verificación e inspección de las obras ejecutadas por contar con una estructura idónea para dicho cometido, efectuando la certificación de obras por rubros, secciones o tramos previo a su elevación a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para su conformación y remisión a la S.T. para la emisión de la orden de pago”. (art. 3 de fs. 60/3).

Sobre el infundado pago de un anticipo del 50% del valor de los trabajos propuestos.

A fs. 66 del citado expediente, obra una nota remitida directamente por el Ingeniero Jaime al Presidente del BC en donde dicho funcionario refiere que para que se cumpla con lo dispuesto en la Resolución 209 y 210, ambas del 26/09/03, deberán cumplirse las disposiciones del régimen de compras vigente y deberá remitirse a la CNRT: *“memoria técnica, especificaciones técnicas, cómputo de materiales y mano de obra, planos y todo elemento que se considere necesario a efectos de su evaluación y aprobación, previa elevación a esa subsecretaría”* (cf. nota 628 del 13/11/03, de fs. 66).

Como consecuencia de ello, el 15/12/03, el B.C. presenta una nota dirigida al Subsecretario de Transporte, Ing. Montaña, mediante la cual acompaña copia del pliego para licitar la obra de rehabilitación de las vías visado por la CNRT ( cf. fs. 67).

Ese mismo día 15/12/03, el Gerente de Concesiones Viales de la CNRT, el Sr. Gustavo Peters Castro, eleva un oficio al Ingeniero Montaña, que dice que: “en razón de las instrucciones recibidas de la intervención de esta CNRT, me dirijo a Ud. en relación a la Rcion 209...” refiriendo luego que el 21/12/2013 se notificó al B.C. la aprobación de la documentación presentada.

Al día siguiente, el Director del B.C., sin que existiera algún tipo de justificación (explícita) para dicho proceder, presenta algo así como una nota dirigida directamente al Ingeniero Jaime adjuntando una factura B por la suma de \$ 2.463.524 ( fs. 152).

Dos días después, es decir el 18/12/03, el Secretario de Transporte dispone, *“atento la disponibilidad de cuota para el cuatro trimestre... ”... “liquidar y pagar el importe de \$ 2.463.524 a favor de la empresa FBC, en concepto de anticipo por las erogaciones resultantes del plan de obras de infraestructura”* (fs. 158).

Sobre los antecedentes del dictado de la Resolución Nro. 877 del 15/11/05.

Se puntualizó en la denuncia, que recién el 10/3/04 la empresa B.C. eleva a consideración del Secretario de Transporte el resultado de las ofertas recibidas en la Licitación Pública realizada y su análisis.

Allí señalan que la firma Luis Carlos Zonis S.A. presentó la menor cotización por la suma de \$ 7.977.753,60 más IVA y recomienda la adjudicación de la licitación a esa firma por entender que



*Ministerio Público de la Nación*

esta propuesta resultaba económicamente razonable y cumplía satisfactoriamente con los demás requisitos del pliego.

En esa oportunidad, el concesionario refirió que entendía que la diferencia entre las ofertas recibidas y el monto previsto en la Resolución 209 obedecía a que el proyecto enviado oportunamente contemplaba la “realización de una obra por administración. Resultando ésta por contratación” y que por ello correspondía adicionar y/ o ajustar diversos ítems.

A su vez, se confeccionó una planilla denominada *“composición de costos de la obra con modalidad de licitación pública”* que adjuntaron en esa ocasión, mediante la cual *“se determina que el valor actualizado de la totalidad de los factores que intervienen en el llamado licitatorio a febrero de 2004 corresponden con una suma inferior al 5% aproximadamente del monto de la mejor oferta recibida”* (fs. 160/66).

El 26/3/04, el Interventor de la CNRT, Dr. Pedro Ochoa Romero, eleva las actuaciones al Sr. Secretario de Transporte manifestando compartir los términos del informe elaborado por la Subgerencia de Inversiones de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias (fs. 169).

En ese informe, el Ing. Retuerto Castaño, al analizar la presentación efectuada por el B.C., refirió que “los valores obtenidos por la concesionaria se consideran aceptables” en función de que la empresa había realizado un “estudio técnico- económico de la obra del título, considerando la modalidad de Licitación Pública, adoptando

rendimientos habituales de mano de obra vigentes en dicha concesionaria y precios, a febrero de 2004, de materiales, equipos y consumibles” y que en el marco del análisis realizado se obtiene un monto inferior al 5.79% respecto de la mejor cotización presentada en la Licitación Pública de referencia ( fs. 170).

Se sostuvo que sin embargo, no puede dejar de señalarse que la propuesta original del B.C. fue presentada a fines de septiembre de 2003 y que el 18/2/04 se procedió a la apertura de los sobres; y que por lo tanto no resulta razonable que en menos de cinco meses los costos para llevar adelante estas obras se hayan incrementado en orden del 50%.

Además se señaló que tanto el B.C. como el Ing. Retuerto Castaño mezclan los términos -“confusión” que resulta entendible proviniendo de un particular, pero totalmente inconcebible de parte del funcionario cuya responsabilidad consiste precisamente en el análisis de estas cuestiones- al considerar que la propuesta de Zonis resultaba económicamente razonable ya que es 5.79% inferior respecto de las restantes ofertas recibidas. Ello en la medida en que el margen de de “tolerancia” del 5% superior al previsto, no se contempla para comparar las ofertas presentadas entre sí, sino para garantizar que la oferta más conveniente recibida no se hallase por encima de ese porcentaje respecto del precio testigo informado en cada caso o del presupuesto previsto para realizar los trabajos.

En relación a los pagos efectuados al Belgrano Cargas (B.C.) y trabajos realizados, se destacó lo siguiente:



*Ministerio Público de la Nación*

+ En fecha 26/9/03, mediante el dictado de la Resolución Nro. 209, se aprobó la suma de \$ 4.927.048 finales para la realización de la totalidad de los trabajos contemplados en el Plan de obras de infraestructura para la rehabilitación del corredor ferroviario Tucumán-Concepción perteneciente a la Ex Línea Gral. Belgrano y que ese monto incluía los costos para el reacondicionamiento de vía, los costos de mano de obra para hacer ese reacondicionamiento y los costos para la readecuación de 15 edificios de estación.

+ En fecha 9/1/04 se le abonó al concesionario por orden del Secretario de Transporte un adelanto de \$ 2.463.524.

+ El 16/11/04, a su vez, se le habría pagado al B.C. la suma de \$ 1.480.744,52 para abonar los certificados de obra presentados.

De esta forma, al mes de noviembre del año 2004, en función de lo dispuesto por la Resolución Nro. 209, el B.C. recibió la suma de \$ 3.944.269.52.

+ En fecha 2/3/06, en función de lo dispuesto en la Resolución Nro. 877, se ordenó el pago de \$ 3.188.701,40.

Por su parte, de la información remitida por la empresa Zonis (firma adjudicataria en la Licitación Pública Nacional llevada a cabo en el marco de la Resolución 209 destinada a la rehabilitación de vía sector Tucumán-Concepción), surge lo siguiente:

+ El primer pago que el B.C. le efectuó a la empresa Zonis fue el 1/7/04.

+ El certificado de obra Nro. 1 que data del 31/5/04 por la suma de \$ 858.199, 88, el B.C. lo terminó de abonar el 10/8/04.

+ El certificado de obra Nro. 2 que data del 30/6/04 por la suma de \$ 946.947,33, lo terminan de pagar el 26/10/04.

+ El certificado de obra Nro. 3 que data del 31/8/04 por la suma de \$ 486.958,18, el último pago parcial que se hizo fue de fecha 4/2/05.

+ El certificado de obra Nro. 4, que data del 31/8/04 por la suma de \$ 664.569,57 el último pago parcial que se hizo fue de fecha 4/2/05.

+ Recién se efectuó un nuevo pago a Zonis por los trabajos realizados en fecha 3/3/06 por la suma de \$ 1.751.044, 19.

Se destacó que todo ello significaba que entre el 1/7/04 y el 4/2/05 la suma total que el B.C. le pagó a la empresa Zonis fue de \$ 2.905.147,21; que el primer pago que se le efectuó a Zonis era de julio de 2004 pese a que desde enero de 2004 ya contaba, a raíz del adelanto aprobado, con dinero suficiente para pagar los certificados presentados; y que a febrero de 2005 a pesar de que el B.C. había recibido la suma de \$ 3.944.269,22 sólo le había pagado a Zonis la suma de \$ 2.905.147,21 pese a que quedaban pendientes de pago los trabajos incluidos en los certificados de obra Nro. 5 (por la suma de \$ 1.054.564,42); Nro. 6 (por la suma de \$ 539.815,10); Nro. 7 (por la suma de \$ 118.390,10) y el Nro. 8 (por la suma de \$ 22.380,38) existiendo una injustificada diferencia – al menos durante un largo período- a favor de B.C., de \$ 1.039.095,31.



*Ministerio Público de la Nación*

Así, en mérito a los sucesos que conforman el panorama descripto, se le endilga a RICARDO RAUL JAIME haber aprobado e impulsado por un interés distinto al de la Administración, el Plan de Obras el mismo día que fue presentado, con un adelanto de fondos injustificado (Resolución ST Nro. 209) y la Licitación Pública consecuente por un monto que excedió el original presentado por la empresa “Belgrano Cargas SA” (Resolución ST. Nro. 877).

Por su parte, se le adjudica al nombrado JAIME haber dispuesto de fondos públicos en mayor medida que la establecida en la Resolución Nro. 877; no haber controlado la aplicación del dinero público a su destino determinado, posibilitando a la empresa “Belgrano Cargas SA” desviara los mismos en su provecho; haber autorizado el pago de facturas cedidas por la empresa “Belgrano Cargas SA” a Zonis por Certificados de Obra Nro. 3, 4 y 5; y haber dado instrucciones a SOE (nota de la Secretaría de Transporte Nro. 542) para realizar un desembolso de dinero de la cuenta CRI con el objetivo de efectuar un pago a Zonis, convalidando el desvío de fondos públicos de la empresa “Belgrano Cargas SA”.

El reproche que se les dirige a CARLO LUIGI CAPPELLI, Presidente del S.O.E., ANGEL LUIS STAFFORINI, Director del B.C. y GRACIELA ISABEL CORIA, Presidente y Directora del B.C. consiste en haber dirigido fondos de la Cuenta Recaudadora de Ingresos (CRI) para saldar la deuda que BC mantenía con Zonis, contrariando las pautas fijadas en el correspondiente convenio de

operación y aplicando al dinero un destino distinto al fijado en dicho instrumento.

Además, a ANGEL LUIS STAFFORINI y GRACIELA ISABEL CORIA se les atribuye el desvío de parte de fondos públicos provenientes de la ayuda dineraria para el pago a Zonis por obras de infraestructura, al haberle dado un provecho distinto (en provecho de B.C.) a través de la cesión de facturas a Zonis por Certificados de Obra Nro. 3, 4 y 5, cuando la operación, administración, gerenciamiento y explotación de los servicios ferroviarios se hallaba a cargo de SOE, los que permitió que se pagaran sumas de dinero mayores al límite fijado en las Resoluciones S.T. Nro. 209 y S.T. Nro. 877.

Finalmente, a PEDRO OCHOA ROMERO, Interventor de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) se le endilga haber avalado, desde dicha condición, el dictado de la Resolución Nro. 877 actuando con un interés ajeno al de la Administración y haber participado en la conformación de las facturas emitidas como consecuencia de los Certificados de Obra Nro. 3, 4 y 5.

### **III). LA PRUEBA RECOGIDA EN LA ENCUESTA**

Impulsada la investigación de las presentes actuaciones, el Tribunal instructor requirió sendos informes a la Inspección General de Justicia respecto de las empresas “Luis Carlos Zonis S.A” y “Belgrano Cargas S.A.”





*Ministerio Público de la Nación*

También se procedió al secuestro del Expediente CUDAP: Exp.-S01:0188469/2003 donde tramitaron las decisiones adoptadas respecto de las obras en cuestión.

Por su parte, se les recibió declaración juramentada a funcionarios del Ministerio de Economía que intervinieron en la tramitación del citado expediente.

Así, María Cristina Sampietro, Directora de Compras y Contrataciones, prestó declaración testimonial a fs. 132 y vta. refiriendo que *“en cuanto al Expediente Nro. 08188469/2003 Minplan fue solicitada mi intervención por la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía respecto de un proyecto de resolución a ser suscripto por el Secretario de Transporte, por el cual se aprobara la licitación pública nacional convocada por la resolución 209/03. Habiendo tomado conocimiento del proyecto se señala que atento al monto comprendido que ascendía a pesos 7.977.753, 60 más IVA, o sea superior a 8 millones de pesos, las facultades para la aprobación de gastos excedía los límites fijados por la decisión 215/99, cuya competencia asciende hasta 5 millones. Por otro lado, desconozco el motivo por el cual se me dio intervención en el expediente mencionado toda vez que la Dirección a mi cargo no había intervenido en ninguna etapa del procedimiento a licitar”*.

Fernando Julio Cortés, Gerente de Concesiones Ferroviarias de la C.N.R.T., declaró en los mismos términos a fs. 139.

Explicó que en el Expediente Nro. 08188469/2003, intervino en la nota de pase del informe realizado por la Subgerencia de Inversiones al Interventor de la C.N.R.T.

A fs. 206/207 prestó declaración bajo juramento la Directora General de Asuntos Jurídicos Yolanda Mirta Eggink, refiriendo en dicha oportunidad, que en lo que respecta a la Resolución Nro. 209 de fecha 26 de septiembre de 2003, se trató conforme surge del expediente, de un acto preparatorio que facultaba al Belgrano Cargas a proceder al llamado a licitación más allá que aprobaba el plan de obras por ella presentada y afectaba fondos para llevar adelante dicho plan de obras.

Expresó que la C.N.R.T. debía ser el órgano de contralor tanto del proceso licitatorio y del material que para dichas obras debía emplearse a los fines de poder ejercer con posterioridad la intervención técnica que llevara al Ministro a suscribir el acto administrativo definitorio que por esa resolución se inicia.

Dijo que dicho acto administrativo fue el inicio que facultaba al Belgrano Cargas a proceder a la elaboración de los pliegos pertinentes y además a efectuar el llamado respectivo para la presentación de ofertas.

Cumplida dicha etapa y ante las ofertas presentadas, el Belgrano Cargas obligadamente debía elevar todo lo actuado al órgano de contralor, esto es la C.N.R.T.

Aseguró que en ese ámbito debía analizarse toda la presentación de las ofertas y una vez cumplido dicho procedimiento,



*Ministerio Público de la Nación*

eleva lo actuado al Subsecretario de Transporte Ferroviario, quien a su vez analiza los aspectos técnicos correspondientes a sus funciones.

A través de la nota glosada fs. 208 el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas remitió al Tribunal los expedientes administrativos originales donde tramitaron los diferentes pagos efectuados por parte de la S.T.

Mediante la nota incorporada a fs. 234, la empresa B.C. envió al Tribunal instructor todos los antecedentes obrantes en su poder en relación al expediente iniciado con motivo de la Licitación Pública Nacional 01/03 vinculada con la rehabilitación del corredor ferroviario Tucumán- Concepción.

La Sindicatura General de la Nación remitió por intermedio de la nota agregada a fs. 259/260, copias certificadas de la información producida en relación al procedimiento y desarrollo que dieran marco a la Licitación Pública Nacional 01/03 de “Belgrano Cargas S.A” para la rehabilitación del corredor ferroviario aludido (vide fs. 239/258).

Requerida que fue en igual sentido la Auditoría General de la Nación, el organismo remitió la información agregada a fs. 261/263.

A través del interlocutorio obrante a fs. 264, en base a la documentación obtenida en las presentes actuaciones, el Tribunal instructor ordenó al Cuerpo de Peritos Contadores Oficiales la realización de un peritaje de la especialidad; ello, en el marco del movimiento de fondos públicos producidos a raíz de las Resoluciones

209 del 26/09/03 y 877 del 15/11/05 de la Secretaría de Transporte de la Nación, y de la Licitación Pública 01/03 tramitada por la empresa "Belgrano Cargas S.A." relacionada con el Plan de Obras para la rehabilitación del corredor ferroviario Tucumán- Concepción, tendiente a determinar: a) los montos y fechas en que fueron girados los mismos, por la Secretaría de Transporte de la Nación a la empresa "Belgrano Cargas S.A."; b) montos y fechas en que la empresa adjudicataria de la obra- "Luis Carlos Zonis S.A."- hubo presentado los certificados de obra; d) fechas en que fueron abonados los certificados de obra y d) sobre la base de tal información, la determinación de los montos y lapsos durante los cuales la empresa "Belgrano Cargas S.A." pudo haber mantenido fondos en su favor, y establecer el empleo que pudo darle a los mismos durante dichos períodos.

La Perito Contadora Oficial María del Carmen Penedo produjo a fs. 271/274 el correspondiente peritaje, señalando en sus conclusiones que *"1) Belgrano Cargas cobró en enero de 2004 la suma de \$ 2.463.524 y efectuó el primer pago en el mes de julio/04, fecha a partir de la cual realizó pagos mensuales hasta el mes de octubre/04 por un total de \$ 1.776.130,06. La diferencia entre lo cobrado y lo pagado asciende a \$ 687.393,94;... 2) Belgrano Cargas cobró en noviembre de 2004 la suma de \$ 1.480.744,52 y efectuó pagos en los meses de noviembre y diciembre/04 y febrero/05 por un total de \$1.081.730,43. La diferencia entre lo cobrado y lo pagado asciende a \$ 399.014,09;... 3) Belgrano Cargas cobró en marzo/06 la suma de \$ 1.480.744,52 y efectuó pagos en ese mes (marzo/06) por un total de \$*



*Ministerio Público de la Nación*

*1.751.044,19. La diferencia entre lo cobrado y lo pagado asciende a \$ 1.437.657,21... Este efectivo ingresó en el movimiento general de fondos de la empresa que hacen al giro de la misma, no pudiendo individualizar en forma particular el destino de cada uno de los saldos disponibles, teniendo en cuenta que esos excedentes se han generado en un período de tiempo.”*

Por su parte, del cuadro elaborado por la perito obrante a fs. 271, se desprende que la suma cobrada en forma directa por B.C. había sido de \$ 7.132.969,92, pero que también existían otras facturas emitidas por B.C. con notas adjuntas que indican que los pagos deben efectuarse a Zonis en virtud de convenios de cesión, que ascendían a la suma de \$ 1.026.767,15, lo que totalizó un monto de \$ 8.159.737,07.

A fs. 276 declaró testimonialmente la Perito Contadora Oficial María del Carmen Penedo, quien luego de ratificar el informe pericial precedentemente citado y salvar puntuales errores materiales, explicó que de la documentación compulsada ha surgido que la Secretaría de Transporte habría desembolsado mayor cantidad de dinero de la que fuera autorizada por la Resolución 877 del 15/11/05.

Siguió diciendo que, sin embargo, dicha circunstancia no ha podido ser corroborada inequívocamente ya que resultaría necesario contar con los extractos bancarios de la empresa “Belgrano Cargas” donde habrían ingresado los fondos según los expedientes que se hallan reservados en la investigación.

Sostuvo que la cuenta corriente era la Nro. 27721/83 del Banco de la Nación Argentina, Sucursal Plaza de Mayo, y que los

extractos podían ser solicitados atendiendo a las fechas de los pedidos de pago de facturas.

Expresó que para la determinación de giro de fondos que pudo haber efectuado “Belgrano Cargas” a la empresa “Luis Zonis S.A.” resultaría necesario disponer del detalle de los pagos efectuados por “Belgrano Cargas” a la empresa “Luis Zonis S.A.”, referidos a la licitación en cuestión en el período noviembre de 2003 a junio de 2007, que surge de las registraciones en el Libro Diario y/o el Subsidio ( Ingresos, Ventas, Cobranzas) con su documentación respaldatoria.

Dijo también la perito, que era necesario disponer de las cobranzas registradas en “Zonis” de la facturación emitida a “Belgrano Cargas” en igual período que el mencionado, que surjan de su Libro Diario y/o Subdiario (Ingresos, Ventas, Cobranzas) con su documentación respaldatoria.

Finalmente puntualizó que debería adicionarse de los balances de ejercicio de las dos empresas en igual período y sus correspondientes Libros Inventario y Balance.

Dispuesta la ampliación del peritaje contable en base a la documentación indicada por la Perito Oficial, la experta determinó a través del estudio obrante a fs. 397/399, que la suma de \$ 7.132.969,92 que le fuera por S.T. a B.C. ingresó en la cuenta corriente de B.C Nro. 27.721/83.

Se reafirmó que la suma de los montos cobrados en forma directa por B.C. y de otras facturas emitidas por B.C. con contratos de cesión a Zonis, resultó de una cifra mayor a la establecida



*Ministerio Público de la Nación*

en la Resolución ST Nro. 877 del 15/11/05 (sin perjuicio de que en la ocasión se estableciera un monto algo mayor de \$ 8.191.264,99, que en el anterior peritaje).

También se indicó que la facturación efectuada por Zonis se encuentra registrada en sus libros contables y que la misma ascendió a \$ 7.976.793,63, cifra inferior al monto de \$ 7.986.000 fijado por la Resolución S.T Nro. 877 del 15/11/05.

Cuando los dichos a María del Carmen Penedo fueron ampliados fs. 418, al señalársele la cifra de \$ 2.524.065, 24 que se hallaba a favor de Belgrano Cargas con fecha 02/03/06 conforme se desprende del cuadro de fs. 273, y preguntada que fue para que diga si es posible establecer la aplicación de esos fondos, explicó que en el segundo informe que realizó, en el punto pericial “f”, consta el pago del día 17 de abril de 2007, según recibo 1-449 emitido por “Zonis S.A.” por un total de \$ 2.272.502,60 que justificaría parcialmente la diferencia indicada.

Mencionó especialmente que dicho recibo fue emitido por “Zonis” a “Sociedad Operadora de Emergencia”, recibiendo el cheque Banco Nación Nro. 3646250.

Cuando se le exhibió el Libro de Actas de Directorio Nro. 1 de la empresa “Belgrano Cargas S.A.” y se le hizo conocer el contenido del Acta de Directorio Nro. 136 de fecha 23 de mayo de 2007 en cuanto la Presidente informa que “... se ha logrado cancelar la deuda de la empresa con Luis Carlos Zonis S.A. correspondiente a la licitación pública Tucumán Concepción con fondos genuinos de la empresa

*provenientes de la recaudación de fletes que se encontraban recaudados en cuenta de S.O.E. S.A. a la orden del Estado Nacional, los cuales fueron expresamente autorizados para este pago mediante la nota suscripta por el Señor Secretario de Transporte”, se le preguntó para que diga si es posible establecer si los fondos abonados según recibo 1.449 de “Zonis”, provienen del importe de \$ 2.524.065,24 con los que contaba “Belgrano Cargas” según fs. 273, respondió que a fin de vincular el pago con los fondos que habían quedado disponibles con anterioridad en “Belgrano Cargas” debería disponer de un informe emitido por “ SOE S.A.” donde consten los ingresos y egresos de fondos correspondientes a ingresos por fletes y el pago a “Zonis” efectuado con afectación de esos ingresos.*

Agregó que debería solicitarse una copia del cheque mencionado y los extractos bancarios de la cuenta girada, abierta en el Banco de la Nación Argentina, en el período 01/07/06, al 30/04/07 y adicionalmente, debería disponerse de los Libros de Inventario y Balance y Libro Diario de “Belgrano Cargas” donde consten las operaciones del período 2006-2007.

En base a ello, habiéndose procurado la documentación pertinente, a fs. 488/491 la Perito Oficial elaboró un nuevo informe del que se aprecia la facturación de Zonis y los pagos efectuados a la misma, destacándose un pago instrumentado por el recibo 1-449 por la suma de \$ 2.272.503,20, que *“...se corresponde con los fondos ingresados en abril de 2007, según consta en el sobre de documentación remitido con la nota de la Secretaría de Transporte*





*Ministerio Público de la Nación*

*dirigida a la Sociedad Operadora de Emergencia S.A. del 17/3/07 mediante la cual se informa que en virtud de la deuda que mantiene Belgrano Cargas S.A. a Luis Carlos Zonis S.A. por \$ 2.272.502.60 deberá realizar un desembolso imputado en la cuenta recaudadora de ingresos Banco Nación Argentina Nro. 52.485/41”.*

En relación a la suma de \$ 2.524.065,24 que se hallaba a favor del BC al 02/03/06, la perito oficial señaló que los asientos del Libro Diario exponen importes globales que no permiten individualizar las operaciones en forma analítica, por lo que no se pudo verificar la aplicación de la misma.

**IV. EL DESCARAGO DE LOS IMPUTADOS**

Al recibirles declaración indagatoria a los imputados, tras hacer referencia a las circunstancias que rodearon la suscripción de las Resoluciones ST Nros. 209 y 877, indicó V.S. que “(...) *Los procedimientos viciados y que sustentaron tales resoluciones, habrían estado guiados por un interés ajeno al de la administración y orientado a que B.C. recibiera el dinero solicitado con la mayor rapidez posible sin importar el destino que se daría a esos recursos del erario nacional.*”

“A raíz de las Resoluciones indicadas, la Secretaría de Transporte efectuó las siguientes erogaciones: a) pagos en favor de B.C. por las sumas de \$ 2.463.524,00, en concepto de anticipo por las erogaciones resultantes del citado Plan de Obras, efectivizado el día 09/01/04; \$ 1.480.744,52 en concepto de pago de Certificado de

*Obra Nro. 1 efectivizado el día 16/11/04; \$ 3.188.701,40 en concepto de pago de Certificado de Obra Nro. 2, efectivizado el día 02/03/06; b) pagos emitidos a nombre de BC con notas que los pagos deben efectuarse a Zonis en virtud de convenios de cesión de facturas por las sumas de \$ 286.033,56 en concepto de Certificado de Obra Nro. 3, efectivizado el día 25/04/07; 599.030,31 en concepto de Certificado de Obra Nro. 4, efectivizado el día 13/08/07; \$ 141.703,28 en concepto de Certificado de Obra Nro. 5, efectivizado el día 23/07/07. Dichos montos provenientes del Tesoro Nacional totalizaron \$ 8.159.737,07, cifra que resultó superior a aquella que fuera aprobada en las Resoluciones que se han mencionado ( \$ 7.986.000), produciéndose un perjuicio para el Estado de \$ 173.736,07.”*

*“De la totalidad de los fondos entregados por el Estado a B.C. (\$7.132.969,92) esta empresa efectuó pagos a Zonis por \$ 4.608.904,68, no egresando de BC la cifra de \$ 2.524.065,24 que habrían sido aplicados a un destino distinto por el cual se le había otorgado el subsidio.”*

*“El día 11/07/06, la empresa Sociedad Operadora de Emergencia SA (en adelante SOE) inicia la operación, administración, gerenciamiento y explotación de los servicios ferroviarios de carga y pasajeros de BC, en virtud del Contrato de Operación celebrado el 13 de junio de 2006. El día 19/03/07 el entonces Secretario de Transporte Ricardo Jaime emitió la Nota S.T. Nro. 542 dirigida al Presidente de SOE para que realice un desembolso por un importe de \$ 2.272.502,60 imputados a la Cuenta Recaudadora de Ingresos (CRI)*



*Ministerio Público de la Nación*

*establecida en el convenio aludido; dicho pago fue dirigido a saldar la deuda que B.C. mantenía con Zonis y efectivizado por SOE mediante el cheque Nro. 36462501 en el Banco de la Nación Argentina correspondiente a la Cuenta Recaudadora de Ingreso (CRI), procediéndose con ello contrariamente a las pautas fijadas en el correspondiente convenio y dándose a los fondos un destino distinto al fijado en dicho instrumento.”*

*Descargo de Ricardo Raúl Jaime.*

Al momento de comparecer ante V.S, el imputado Jaime expresó que *“Va a declarar a través de un escrito que rubrica en este acto y hace entrega y solicito sea tenido como parte integrante de esta declaración. Que como indico en el final del escrito, una vez que pueda obtener fotocopias de la causa y evaluar las actuaciones, podré ampliar esta declaración y eventualmente ofrecer pruebas”*. (fs. 1662/1664)

En dicho escrito Jaime comenzó negando que en el desarrollo de la obra pública en cuestión se haya actuado en forma contraria al interés de la Administración Pública Nacional.

Dijo que a partir de la firma del Contrato de Concesión celebrado el 20/09/99 (Decreto PEN 1037/1999) se ha cumplido con las pautas allí establecidas. Explicó el trámite llevado a cabo a raíz de la presentación de BC del Plan de Obras para la rehabilitación del ramal ferroviario Tucumán – Concepción.

Que el 13/06/06 la explotación del ferrocarril pasó a SOE (con exclusión del área metropolitana), habilitándose una cuenta recaudadora en el Banco Nación Argentina, “... *pudiendo los fondos allí depositados ser destinados al pago de los gastos de operación, costos de explotación, al pago del programa de inversión y todo otro pago que fuera necesario realizar para mantener la continuidad del servicio ferroviario, quedando englobados asimismo los costos emergentes en toda obra pública, durante su ejecución ...*” (subrayado en el original).

En una nueva presentación escrita - vide. fs. 1943/1948-, Jaime refirió en relación a la celeridad con la que se dictó una Resolución de la ST, que en muchas oportunidades existen múltiples reuniones previas en las que se debaten los objetivos y logrado el consenso se formaliza el acto administrativo, además de mencionar que normativamente dichos actos se caracterizan por esa celeridad, economía, sencillez y eficacia en la tramitación.

Dijo que el Plan de Obras, ya formaba parte del contrato de concesión del año 1999. Que el proyecto fue presentado por BC el día 18/09/03 y que luego de analizado por los equipos técnicos y consultadas autoridades superiores para determinar la disponibilidad de fondos, se da ingreso formal en el sistema y se imprime trámite el día 20/09/03.

Entendió que existe confusión en la imputación por no diferenciarse una presentación realizada por un concesionario para



*Ministerio Público de la Nación*

realizar un plan de obra con recursos propios, con una licitación pública adjudicada a un tercero. Recalcó que ha sido el señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y no él, quien finalmente aprobara la adjudicación de las obras y el monto final.

En cuanto a la mayor disposición de fondos del Tesoro Nacional que los que fueran establecidos en las Resoluciones dictadas, mencionó que del monto que se hubo tomado en consideración (de \$8.159.737,07) se debería restar las diferencias del 5% que corresponden a devolución de los fondos de reparo, adecuados a los certificados de obra n° 2 y n° 3, por haberse acompañado seguro de caución.

En atención a la nota ST n° 542, dijo que como no pudo tener a la vista dicha nota ni el expediente dentro del cual supuestamente tuvo su tramitación, solicitó efectuar un reconocimiento de firma, a la vez que pidió la obtención de determinados expedientes administrativos.

Agregó que no considera *"...existencia de restricción alguna en cuanto a cesiones de créditos, máxime cuando se tratare de fondos de naturaleza privada, como el que nos ocupa."*

En el último apartado de la presentación efectuó consideraciones que le permiten afirmar que *"Los **fondos** provenientes de fletes durante la gestión de **SOE** eran de **naturaliza privada** -y **NO PÚBLICA**-, ..."* (resaltado en el original).

*Descargo de Carlo Luigi Cappelli.*

Dijo Cappelli a fs. 865/868 que *“Cuando termina diciendo que la SOE no podía disponer de los ingresos por fletes que iban a la cuenta CRI, no se menciona que el único que podía dar orden para adaptarlo era el Secretario de Transporte, como está indicado en el contrato entre SOE y la Secretaría de Transporte a hoja 19, donde dijo ‘los ingresos por venta de flete no se incluyen atento a que los mismos serán depositados en la cuenta recaudadora y su destino será el indicado por la ST oportunamente’”* *“En el contrato había un anexo que decía cuál era la estimación de los costos mensuales de explotación, esos se iban a solventar con el aporte o subsidio que el Estado tenía que pagar mensualmente a la SOE, que era alrededor de \$22.000.000 mensuales con IVA incluido”* *“Con eso que le dije entre comillas, se mencionó que los fletes no iban a solventar esos gastos, salvo que la Secretaría de Transporte dispusiera en contrario”* *“El caso de Zonis es uno de esos casos”* *“Es la única cosa que puedo decir”*.

Cuando se le preguntó para que diga si la cita que ha efectuado es la que obra al final de la fs. 533 correspondiente a uno de los anexos del contrato de operación, respondió que *“efectivamente es la misma”*.

Sobre si vio la nota del Secretario de Transporte mediante la cual le indicaba que efectuara un pago a la empresa Zonis y si actuó en consecuencia de esa nota, el imputado respondió *“sí”*.



*Ministerio Público de la Nación*

Luego se le preguntó para que diga si para el tipo de disposición que ha venido comentando tenía asesoramiento legal y si en este caso específico la tuvo, dijo que sí que *“sí, tenía el asesoramiento de la Dra. Mabel Luján”*.

Por último, a la pregunta que se le formuló sobre si al momento en que SOE dispone el pago a Zonis consideraba que estaba actuando correctamente, contestó *“sí, a ese momento actuábamos todo según contrato y después también”*.

*Descargo de Graciela Isabel Coria.*

A fs. 1256/1258 Graciela Isabel Coria expuso que *“No puedo decir nada por el momento ya que no cuento con los elementos necesarios para responder, por lo tanto no he de declarar sin perjuicio de hacerlo más adelante”*

A su turno, la imputada Coria se presenta por escrito (fs. 2001/2010), señalando que el Vicepresidente de BC *“... ha brindado explicaciones que se adecuan y coinciden con mi versión de los hechos materia de investigación. Por tal razón me remito a todo lo ya expuesto en aquella oportunidad y reproduzco a continuación”*

Luego, la imputada Coria procedió a consignar términos casi idénticos a los volcados por el imputado Ángel Luis Stafforini.

*Descargo de Angel Luis Stafforini.*

Al momento de ser legitimado pasivamente, Ángel Luis Stafforini dijo fs. 1251/1253: *“Que me abstengo a declarar, hasta tanto pueda obtener fotocopias de la causa, conocer la extensión de los cargos y poder refutar o no los mismos de manera completa. Solicito que luego de provistas las fotocopias se me amplíe la indagatoria”.*

Posteriormente, se le amplía la declaración (vide fs.1926), oportunidad en la cual, el imputado presentó un escrito en el que indicó que BC, de la cual es Vicepresidente, se nutría de fondos provenientes de la venta de fletes, alquiler de inmuebles y otros, como también del *“... ingreso proveniente de la única obra licitada y aprobada sobre la infraestructura del ferrocarril, la cual se encuentra cuestionada en estas actuaciones”.*

Que los fondos provenientes del Estado Nacional (EN) se acreditaban en una cuenta corriente del BNA, bajo la leyenda *“Hacienda pago proveedores”.*

Que los gastos de reparación y mantenimiento de la red ferroviaria fueron acrecentándose año tras año, debido a que el EN jamás cumplió con el desembolso comprometido en el contrato de concesión del año 1999.

Que ello provocó que la situación económico financiera de la empresa a partir de 2001 resultara crítica y continuara funcionando con déficit creciente.





*Ministerio Público de la Nación*

Que en año 2004 el accionista mayoritario, Unión Ferroviaria, acordó con la ST el llamado a licitación pública nacional e internacional para transferir la mayoría del paquete accionario a un privado.

En abril de 2006 el EN dicta el Decreto n° 446/06 declarando a BC en estado de emergencia económica. Que en ese marco se celebra un contrato por la operación, administración, gerenciamiento y explotación del ferrocarril Belgrano entre ST, BC y SOE.

En cuanto a los hechos, mencionó los motivos que llevaron a requerir la realización de la obra de infraestructura objeto de este sumario, los pasos cumplidos en el expediente administrativo, en la licitación y las Resoluciones dictadas hasta su aprobación.

Explicó también los fondos recibidos por BC- conforme los extractos bancarios de la cuenta del BNA- y señaló lo que a su criterio resultan inconsistencias de la pericia contable practicada en autos.

También criticó puntos de esa pericia en cuanto a la forma en que son tomadas algunas facturas y notas de crédito emitidas por ZONIS. De igual manera, procedió a efectuar observaciones sobre las transferencias que habría efectuado ST a BC.

A su turno, se refirió al pago que efectuara SOE y a la cesión de facturas que hizo BC a ZONIS.

En cuanto a la cesión de facturas, expuso que el Estado le debía a BC que, a su vez, adeudaba esa idéntica suma a ZONIS. Que BC cede su crédito a ZONIS como forma de satisfacer su obligación y ésta hace efectivo el cobro, desobligando de tal modo al Estado.

También agregó que BC se encontraba facultada para hacer ese pago, mencionando asimismo, que la actividad de SOE era la de administrar un patrimonio ajeno y que los fondos recaudados por ésta en concepto de fletes, tarifas, etc. son los propios de BC conforme al contrato de concesión del 03/09/99, aprobado por el Decreto n° 1037/99.

Entendió de ese modo que los fondos *"... que se destinaron a saldar la deuda con la empresa Zonis SA, surgieron exclusivamente de la cuenta CRI, esto es pertenecientes al patrimonio de Belgrano Cargas SA, aunque administradas por un tercero, la empresa SOE ..."*

Concluyó en que la obra fue abonada en su totalidad al contratista, no existiendo perjuicio alguno para el EN. Que no existió desvío de fondos provenientes del EN por parte de BC, ya que se canceló la obra, admitiendo que existió cierta morosidad en el cumplimiento de las obligaciones.

Afirmó que no surge que los fondos percibidos por BC debían tener una afectación especial; que no hubo conducta que haya coadyuvado a que el EN erogase sumas superiores a las fijadas.



*Ministerio Público de la Nación*

Aseveró que su participación, tanto en BC como en SOE se enderezó a que se cumplan los compromisos con ZONIS t que los fondos percibidos por el EN, para la obra que nos ocupa, se utilizaran para honrar los pagos a la contratista.

*Descargo de Pedro Ochoa Romero.*

Pedro Ochoa Romero dijo a fs. 1615/1617: *“Aporto un escrito, con las aclaraciones pertinentes, no teniendo nada más que expresar hasta tanto pueda analizar la documentación de autos y oportunamente ampliar lo aquí expresado”*.

Expuso allí que al momento del dictado de la Resolución ST n° 209 del 26/09/03 no había asumido su cargo de Interventor de la CNRT, situación que se produciría recién 4 meses después; que tampoco tuvo intervención en el contrato entre BC y ZONIS; que tampoco ha tenido que ver con la Resolución ST n° 877 del 15/11/05, ya que se trata de una Resolución de la Secretaría de Transporte que luego es validada por el Sr. Ministro; que tampoco participó en relación a la Resolución n° 407/06 de fecha 14/02/06 del Sr. Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

El imputado amplió su declaración, presentando un nuevo escrito (fs. 1949/1958) en el que explicó la intervención de la CNRT en el expediente en donde se sustanciaran las Resoluciones a las que ya se ha hecho referencia.

Señaló que esa intervención se redujo a dar cumplimiento a lo que se había instruido. Que la actuó en resguardo de los intereses de la Administración y no con un interés ajeno a la misma. Que lo hizo dentro de su competencia, efectuando la supervisión de la obra, su medición y certificación.

En el aspecto concerniente a las facturas emitidas como consecuencia de los certificados de obra n° 3, 4 y 5 destacó que la CNRT no participó de las cesiones ni en las tramitaciones de los certificados de obra una vez elevados a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, que era donde debía conformarlos y elevarlos a la ST. Que todo lo elevado por la CNRT, lo fue respetando los montos autorizados.

Expuso también, que en virtud de las tareas que debe cumplir la CNRT, resulta necesaria la intervención de personal especializado y que como Interventor, no tenía otra alternativa que compartir la conformidad técnica del personal especializado en la materia ferroviaria.

Luego de hacer un cálculo de la suma por certificados de obra, elevada por la CNRT a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, afirmó que el monto se ajustó a lo establecido en la Resolución 877/05.

Por su parte, en relación a la mayor disposición de fondos del Tesoro Nacional que los que fueran establecidos en las Resoluciones dictadas, señaló que se ha tomado en forma equivocada



*Ministerio Público de la Nación*

dos devoluciones del 5% correspondientes al fondo de reparo y no al monto del certificado de obra, vinculadas a los certificados de obra n° 2 y 3.

Dijo que si se deducen esos montos de la cifra que se hubo tomado en consideración (de \$8.159.737,07) se obtiene la cifra autorizada por la Resolución 877/05.

**V) CALIFICACION LEGAL. RESPONSABILIDADES.**

La conducta cuya comisión atribuye esta representación del Ministerio Público Fiscal a **RICARDO RAUL JAIME, CARLO LUIGI CAPELLI, ANGEL LUIS STAFFORINI, GRACIELA ISABEL CORIA y PEDRO OCHOA ROMERO-** de las demás condiciones personales oportunamente consignadas- encuentra encuadre legal en el delito de defraudación por administración fraudulenta cometido en perjuicio de la Administración Pública, a título de coautores penalmente responsables (arts. 45, 173 inc. 7º y 174 inc. 5º del Código Penal).

*Situación de Ricardo Raúl Jaime.*

A partir del análisis de los hechos y las probanzas obtenidas durante el desarrollo investigativo, se puede afirmar que la relación de Ricardo Raúl Jaime- desde su condición de Secretario de Transporte- con los episodios críticos, tuvo su génesis en las maniobras que, a la sazón, culminaran autorizando, con la mayor premura, el apoderamiento de fondos del Tesoro Nacional por parte de las

autoridades de la empresa Belgrano Cargas S.A.; todo ello- sin erigirse como punto cardinal de la recepción del dinero- el destino que pudieran darle al mismo sus responsables.

En efecto, la rapidez y ligereza con las que fueron tratadas las decisiones y sus particularidades cualitativas- a lo que se le suma la permisividad del órgano responsable- deja entrever, sin margen de error, que la motivación no era sino, que el Belgrano Cargas S.A. accediera instantáneamente a los fondos.

Se determinó que fueron aprobados pliegos licitatorios para que la obra fuera hecha por un tercero y después del procedimiento de licitación se alega que la primera propuesta preveía un presupuesto bajo sistema de Administración; y que como se siguió un procedimiento distinto, esa fue la razón por la que casi se duplicó el monto a invertir.

No obstante esa incongruencia inicial, que debería haber paralizado los procedimientos y la contratación, con el replanteo de los mismo, se siguió avanzando sin ningún tipo de acto administrativo que así lo decidiera, lográndose ampliar el giro de fondos hacia BC.

Por su parte, el monto presupuestado excedía las facultades del Secretario de Transporte y el acto administrativo de aprobación debía ser firmado por el Jefe de Gabinete de Ministros conforme Decisión Administrativa 215/99.

*Situación de Carlo Luigi Cappelli.*



*Ministerio Público de la Nación*

Desde su condición de máximo conductor del S.O.E., intervino activamente para emplear fondos recaudados de los fletes servidos por el ferrocarril General Belgrano y depositados en la cuenta CRI, para satisfacer el crédito que ZONIS tenía con BC.

La nota del Secretario de Transporte n° 542 fue dirigida a Cappelli, como Presidente de SOE, reconociendo el nombrado haber actuado de forma consecuente con la nota.

Señaló Cappelli que SOE no podía disponer de esos ingresos de la cuenta por fletes CRI.

Empero, a criterio de esta Procuraduría el SOE debía administrar y disponer de esos fondos conforme al artículo segundo del relacionado contrato, pues ese era precisamente uno de los servicios de los que SOE se comprometió cumplir.

Así, para SOE, la empresa presidida por Cappelli debía administrar y disponer de esos y otros fondos públicos para los propios fines expresados en el mismo artículo segundo: *"...(v) incorporar el personal que resulte necesario para maximizar el potencial de BELGRANO CARGAS; (vi) contratar y adquirir, todos los servicios y/o adquirir aquellos bienes para la recuperación y prestación de los SERVICIOS FERROVIARIOS, los que se incorporan al patrimonio del ESTADO NACIONAL, con especial afectación a la Concesión; (vii) contratar y ejecutar, todos los programas de inversión de emergencia .... indispensables para la recuperación y prestación de los SERVICIOS FERROVIARIOS"*. Además por artículo quinto se expresó claramente que los fondos debían ser destinados *"exclusivamente"* a

los fines indicados "... para garantizar la continuidad del servicio ferroviario."

*Situación de Graciela Isabel Coria y Angel Luis Stafforini.*

La imputada Coria, quien ejerció el cargo de Presidente del Belgrano Cargas y a su vez era Directora del SOE, fue quien motivó el inicio del expediente administrativo Nro. S01:0188469/2003 donde tramitó el plan de obras presentado a la Secretaría de Transporte por la empresa "Belgrano Cargas S.A."

En dicho expediente, acompañó el plan de obras y realizó el informe del resultado de la licitación, justificando en el mismo el incremento sustancial del monto original.

Presentó además, una nota informando al Secretario de Transporte una modificación de lo convenido por Zonis y la reducción del monto total de la obra a \$ 7.986.000,00 IVA incluido.

Era principalmente la imputada Coria quien generalmente informaba en las reuniones sobre algunos aspectos de la contratación y la marcha de las obras.

Coria conocía que para el momento de pedidos de mayores fondos a la ST, BC contaba con importante suma de dinero a su favor, de pagos que debió efectuar a ZONIS pero no lo hizo.

Resultando Coria la máxima autoridad de la empresa BC, queda suficientemente demostrado que ha tenido conocimiento y dominio bastante sobre parte de los hechos que han conformado la maniobra objeto de autos.





### *Ministerio Público de la Nación*

En relación al imputado Stafforini, surge de los obrados que el nombrado tenía un rol preponderante en todo lo que hacía a la dirección y manejo de BC.

En efecto, además de secundar a Coria en el Directorio de B.C., Stafforini es la persona que efectuó varias de las presentaciones en el expediente donde se sustanció el plan de obras n° S01: 0188469/2003.

Fue el nombrado quien además, acompañó el Pliego de Condiciones para licitar la obra (fs. 67 del Expte. S01:0188469/2003) que de algún modo contradecía -por estar destinado para ejecutar por *Contratación* de un tercero- el presupuesto inicial del que se dijo posteriormente que fue diagramado teniéndose en miras una obra por *Administración*.

También puso en conocimiento en el expediente -en carácter de declaración jurada- que B. C. había recibido determinados depósitos de dinero en su cuenta corriente como consecuencia de la Resolución 209 citada (fs. 200 del Expta. S01:0188469/2003).

A su vez, Stafforini informó al Directorio sobre el resultado de la Licitación n° 01/03 que concluyó en la contratación de ZONIS (Acta Directorio n° 95); informó sobre las tratativas ante la ST para ampliar los fondos comprometidos, como también fecha de inicio de la obra y el avance de las mediciones (Acta n° 105).

*Situación de Pedro Ochoa Romero.*

Con su actuar, Ochoa Romero permitió que las maniobras defraudatorias sucedieran del modo en que quedó corroborado pericialmente.

Como Interventor de la CNRT, su función era la de aprobar o reprobado lo que pudieran desarrollar los escaños funcionales inferiores que componían a la CNRT intervenida.

Es decir, sobre todo que transcurriera por su órbita y aprobación, debía tener la certeza de su proceder; nada impedía que expresase o consultase sus dudas a otras instancias.

Como máxima autoridad de la C.N.R.T., debía velar por que las opiniones que partían del organismo lo hicieran conforme a las regulaciones normativas pertinentes y contestes con el debido control estatal.

Conforme se desprende de las constancias alojadas en el Expediente S01:0188469/2003, Ochoa Romero aparece convalidando y compartiendo la recomendación de adjudicación de la obra a la empresa ZONIS, sin efectuar observación o explicación alguna respecto a lo conducente del cambio de sistema de ejecución de la obra que casi duplicara el monto aprobado primigeniamente (fs. 169 del Expte. Administrativo) posibilitando ello que el expediente prosiguiera su curso, impulsando un aumento de los fondos que debía disponerse desde el Tesoro Nacional.

Habiendo sido analizadas las situaciones particulares que comprometen a sus responsables y las pruebas en que se fundan



*Ministerio Público de la Nación*

dichos compromisos, ahora, en atencencia al hecho punible, cuál fuera inspeccionado jurisdiccionalmente, a modo de síntesis, cuadra referir, que la compulsa de las presentes actuaciones, la documentación anejada en las mismas y en especial, los resultados de los peritajes contables -cuyos desarrollos fueron ratificados por la perito María del Carmen Panedo - autorizan a inferir, con el grado de probabilidad requerido en este segmento procesal, que como consecuencia del dictado de las resoluciones referenciadas al momento de darse impulso a la instrucción, desde el Tesoro Nacional habría egresado una suma dineraria mayor a la que fuera autorizada por el Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios; ello, en evidente perjuicio a la Administración Pública.

Por otro lado, se desprende de lo actuado que los responsables de la empresa concesionaria Belgrano Cargas habrían recibido de la Secretaría de Transporte- proveniente del Tesoro de la Nación- la suma de pesos 7.132.969,92, cediendo facturas a Zonis S.A. por el importe en pesos 1.026.767,15, excediéndose así, la suma de dinero que, en rigor, había sido autorizada por el Ministerio ( \$ 7.986.000).

Se verificó que con el dinero cobrado por la empresa concesionaria Belgrano Cargas, se abonó a Zonis S.A. la suma de pesos 4.608.904,68, quedando en favor de la concesionaria, la cifra de pesos 2.524.065,24 que nunca egresó de la misma, deduciéndose así, que se le habría otorgado al subsidio un destino distinto al convenido.

Finalmente, se estableció que en relación a la deuda pendiente que se mantenía con la empresa Zonis S.A., el entonces Secretario de Transporte Ricardo Jaime, autorizó a la Sociedad Operadora de Emergencia S.A., a saldar esa deuda con fondos recaudados por esta última, no correspondiéndose tal determinación con las pautas fijadas en el correspondiente convenio, dándole consecuentemente a la fondos percibidos, un destino distinto.

Por todo lo expuesto, y conforme a los fundamentos señalados, considero acreditado en su aspecto objetivo y subjetivo la materialidad de los ilícitos reprochados a **RICARDO RAUL JAIME, CARLO LUIGI CAPPELLI, ANGEL LUIS STAFFORINI, GRACIELA ISABEL CORIA y PEDRO OCHOA ROMERO** de las demás condiciones personales ya consignadas, no concurriendo en el caso causa alguna de justificación o exculpación que podrían eventualmente incidir respecto de la responsabilidad que en los hechos les cabe a los mismos.

Destáquese que más allá de la reseña de elementos probatorios que avalan esta requisitoria, cabe dejar en claro que la misma no pretende cerrar el cuadro de argumentaciones cargosas acumuladas en el presente sumario, sino simplemente exponer en forma sucinta los motivos en que se funda -tal como lo exige el artículo 347, último párrafo del C.P.P.N.-, resultando las conclusiones efectuadas, a criterio de esta parte, de contundencia suficiente para cumplir tales fines.



*Ministerio Público de la Nación*

**V) REQUISITORIA**

Por lo expuesto en los párrafos que anteceden, respetuosamente a V.S. solicito:

Que de conformidad con lo dispuesto por los artículos 32, 347 y siguientes del CPP, se declare clausurada la instrucción del sumario y se **ELEVEN A JUICIO LAS PRESENTES ACTUACIONES** seguidas contra **RICARDO RAUL JAIME, CARLO LUIGI CAPPELLI, ANGEL LUIS STAFFORONI, GRACIELA ISABEL CORIA y PEDRO OCHOA ROMERO**, de las filiaciones consignadas en autos, por la comisión del delito mencionado en el apartado correspondiente.  
FiscalNet N° 123903/09. Fiscalía Nro. 9, marzo 11 de 2014.-