



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

//nos Aires, 10 de julio de 2017.

## **AUTOS:**

Para resolver en la presente causa n° **3.710/2014** caratulada **“DE VIDO, JULIO MIGUEL y otros S/DEFRAUDACIÓN CONTRA LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA”**, del registro de la Secretaría Nro. 21 de este Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal Nro. 11, y respecto de la situación procesal de: **JULIO MIGUEL DE VIDO**, titular del D.N.I. 8.186.471, de 67 años de edad, de estado civil casado, diputado de la Nación, de nacionalidad argentina, nacido el día 26 de diciembre de 1949, en esta ciudad, hijo de Celina Ester Noe y José Miguel (ambos fallecidos), domiciliado en Club de Chacras Puerto Panal, Chacra 9, Zárate, provincia de Buenos Aires, que es asistido por los Dres. Julio E. S. Virgolini (T° 16 F° 733 del C.P.A.C.F) y Adrián Maloney (T° 47 F° 590 del C.P.A.C.F), con domicilio constituido conjuntamente con sus letrados en Lavalle 310, piso 2° de esta Ciudad, y domicilios electrónicos: 20047540764 y 20165643322; **RICARDO RAÚL JAIME**, titular del D.N.I. 11.562.171, de 62 años de edad, de estado civil divorciado, ingeniero, de nacionalidad argentina, nacido el día 16 de enero de 1955, en Villa María, provincia de Córdoba, hijo de Roberto René (f) y María Margarita Silvestre, con última residencia en Humahuaca 91, villa Carlos Paz, Córdoba, actualmente detenido a disposición del Tribunal Oral en lo Criminal Federal n° 1; asistido por los Dres. Lucas E. Eksiyan (T° 107 F° 7 C.P.A.C.F.) y Andrés Sergio Marutián (T° 22 F° 558, C.S.J.N.); **JUAN PABLO SCHIAVI**, titular del D.N.I. 10.693.682, de 60 años de edad, de estado civil casado, Ingeniero Agrónomo, con actividad académica en la Universidad de San Martín y trabajos de Ingeniería por su cuenta, de nacionalidad argentina, nacido el día 10 de junio de 1957, en esta

ciudad, hijo de Ángela Del Carmen Alegre y Armando Juan Pablo (f), domiciliado en la calle Ángel Carranza 1152, de esta ciudad siendo asistido por los Dres.. Maximiliano Adolfo Rusconi (T° 47 F° 769 C.P.A.C.F.) y Hugo Gabriel Palmeiro (T° 89 F° 313, C.P.A.C.F.), con domicilio constituido en la Paraguay 781, 4° piso, de esta ciudad, y domicilios electrónicos: 20180648020 y 20286943641; **ALEJANDRO ARIEL RAMOS**, titular del D.N.I. 24.801.904, el cual exhibe en este acto, de 41 años de edad, de estado civil casado, abogado y actualmente diputado de la Nación, de nacionalidad argentina, nacido el día 2 de agosto de 1975 en Granadero Baigorria, Santa Fe, hijo de Augusto Ramos y María Verónica Cipolletta, domiciliado en Juan B. Justo 473, Granadero Baigorria, Santa Fe, siendo asistido por Matías Novoa Haidar (T° 74 F° 688 C.P.A.C.F.), con domicilio constituido en Bulnes 806, piso 4°, de esta ciudad, y domicilio electrónico: 20246114200; **ANTONIO EDUARDO SÍCARO**, titular del D.N.I. 10.255.460, el cual exhibe en este acto, de 64 años de edad, de estado civil divorciado, contador público nacional, de nacionalidad argentina, nacido el día 11 de octubre de 1952, en Luján, provincia de Buenos Aires, domiciliado en la Posadas 111, 5 “e”, de esta ciudad, asistido por los Dres. Martín Augusto Arias Duval (T° 51 F° 870, C.P.A.C.F.) y Germán González Campaña (T° 84 F° 597, C.P.A.C.F.), con domicilio constituido en la Carlos Pellegini 961, 5° piso, de esta ciudad y domicilio electrónico: 20204405078; **PEDRO OCHOA ROMERO**, titular del D.N.I. M8.454.294, de 66 años de edad, de estado civil casado, jubilado, de nacionalidad argentina, nacido el día 28 de febrero de 1951, en Alta Gracia, provincia de Córdoba, hijo de Maximina Agundez y Pedro Ochoa Romero, domiciliado en la calle José Roque Funes 1017, departamento 7, barrio Urca, de esta ciudad de Córdoba, provincia homónima, asistido por el Dr. Hernán Alejandro Collantes (T° 55 F° 315, C.P.A.C.F.), con domicilio constituido en la calle Alicia Moreau de Justo 1150, PB, casillero 3624, de esta ciudad y domicilio electrónico: 20217320217; y **ROQUE**



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

**GUILLERMO LAPADULA**, titular del D.N.I. M7.668.257, de 68 años de edad, de estado civil casado, jubilado, de nacionalidad argentina, nacido el día 27 de mayo de 1949, en esta ciudad, hijo de Francisco y María Nieves Álvarez, con residencia compartida entre el de la calle Minkiol 161, Río Grande, Tierra del Fuego y calle Aimé Painé 1535, 6° piso, dto. 1, de esta ciudad, asistido por el Dr. Luis Alberto Rodríguez (T° 22 F° 368, C.P.A.C.F.), con domicilio constituido en Viamonte 1646, 1 “69”, de esta ciudad y domicilio electrónico: 20082096699.

## **VISTOS:**

Que los nombrados fueron oídos en declaración indagatoria, corresponde expedirse respecto a sus situaciones procesales.

## **Y CONSIDERANDO:**

### **I. Hecho:**

Se imputa a Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, en sus condiciones de interventores de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte; Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi y Alejandro Ariel Ramos, en sus condiciones de Secretarios de Transporte; y Julio Miguel De Vido, en su condición de Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, haber intervenido en el hecho que se detalla a continuación, que ocasionó perjuicio a las arcas del Estado Nacional de aproximadamente seiscientos nueve millones trescientos

veintiséis mil ciento ochenta y seis pesos, con veinticinco centavos (\$ 609.326.186,25).

Los imputados ocuparon los cargos públicos referidos por los siguientes períodos: Roque Guillermo Lapadula, del 06/06/2003 al 09/02/2004; Pedro Ochoa Romero, del 09/02/2004 al 10/12/2007; Antonio Eduardo Sícaro, del 11/12/2007 al 15/08/2012; Ricardo Raúl Jaime, del 25/05/2003 al 01/07/2009; Juan Pablo Schiavi, del 01/07/2009 al 07/03/2012; Alejandro Ariel Ramos, del 07/03/2012 al 10/12/2015 y Julio Miguel De Vido, del 25/05/2003 al 10/12/2015.

Ahora bien, durante el período comprendido entre julio de 2003 y marzo de 2014, abusando de las facultades inherentes a los cargos que ocupaban, los nombrados participaron en una maniobra ilegal a través de la cual se entregaron sistemáticamente, a empresas de transporte público automotor de pasajeros, subsidios superiores a los que correspondían.

A tal fin, diseñaron, pusieron en funcionamiento y sostuvieron en el tiempo, un sistema destinado a permitir la maniobra, encubrirla, disimular su ilegalidad e intentar lograr la impunidad de los involucrados.

Este sistema posibilitaba que se calcularan los subsidios en base a kilometrajes superiores a los efectivamente recorridos por los colectivos y, consecuentemente, se terminaran entregando subsidios superiores a los correspondientes. La maniobra ilegal pudo sostenerse hasta que se instalaron GPS en los colectivos, en el año 2014.

Los subsidios se entregaban de dos maneras: en dinero y en cupos de gasoil a precio diferencial. El “Sistema de Transporte Automotor” (SISTAU), subsidiaba a las empresas a través de la entrega de sumas de dinero, mientras que el subsidio denominado “Gasoil a precio diferencial”, disponía la entrega de cupos por litros de combustible a precio inferior al de mercado.



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

En ambos casos tenía incidencia la variable de kilómetros recorridos. Para que la maniobra pudiera configurarse y sostenerse en el tiempo, los aportes de cada uno de los funcionarios imputados, desde sus respectivas áreas de responsabilidad -ya sea por acción u omisión-, fueron indispensables.

El Secretario de Transporte Ricardo Jaime, con la anuencia del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se encargó de diseñar el marco normativo dentro del cual tuvo lugar la actividad ilegal, que fue luego mantenido por los siguientes Secretarios.

A tal efecto, se dictaron las resoluciones que regulaban todo el sistema, incluyendo las relativas a la actuación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y terminaron creando un entramado de múltiples subsidios y compensaciones superpuestos, hasta el extremo de llegar a entregar seis subsidios simultáneos, con fórmulas de cálculo diferentes; además del gasoil a precio diferencial que, a su vez, poseía otra fórmula más.

**En ese marco, el 23 de julio de 2003 se dictó la resolución 23/2003 de la Secretaría de Transporte, donde se dispuso que los kilometrajes a considerar para los cálculos de los subsidios fueran proporcionados por las empresas beneficiaras, a través de declaraciones juradas.**

Luego, esos kilometrajes podían sufrir modificaciones en caso de advertirse variaciones a través de auditorías -a realizarse por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte-, o por pedidos formulados por las propias empresas. Sin embargo, nunca se estableció un mecanismo que permitiera detectar las disminuciones de los kilometrajes en forma oportuna.

Y cuando una auditoría lograba advertirlo, ese hallazgo sólo tenía efectos a futuro y no se aplicaban sanciones ni se exigía la devolución de

los subsidios recibidos en exceso. En efecto, las normativas que regulaban el sistema no contemplaban estas opciones.

A su vez, las auditorías contaban con serias deficiencias, como son: la cantidad de empresas auditadas, que era inferior a la necesaria (es decir, que se auditaban pocas empresas en relación con la cantidad total); el direccionamiento hacia las empresas que percibían menos subsidios; y el modo en que se realizaban, que quedaba librado a la discrecionalidad de cada auditor y terminaba dificultando la comprensión y el control externo de lo actuado.

Sumado a ello, ninguno de los funcionarios involucrados denunciaba esas sistemáticas percepciones indebidas de subsidios. De tal modo, los empresarios sabían que, aún disminuyendo los servicios -o hasta dejando de prestarlos- continuarían percibiendo los mismos subsidios mensuales y que, en el eventual caso de ser descubiertos, no enfrentarían más consecuencias que una corrección de las entregas a futuro.

**En ese contexto, como los interventores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) incumplían sus deberes de control respecto de los servicios prestados por las empresas de transporte automotor y los kilometrajes que realmente recorrían, terminaban convalidando e informando a la Secretaría de Transporte los kilometrajes declarados por los propios beneficiarios de los subsidios.**

En términos generales los Secretarios de Transporte, sin realizar medida alguna tendiente a controlar la veracidad de la información, utilizaban esos kilometrajes superiores a los reales, para calcular los montos de los subsidios.

**De ese modo, se terminaban entregando sumas de dinero y cupos de gasoil a precio diferencial superiores a los que correspondían.**





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

**El Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, por su parte, abusando del cargo que ocupaba, permitió que la defraudación pudiera concretarse y prolongarse en el tiempo. En efecto, las entregas ilegales de subsidios eran dispuestas por la Secretaría de Transporte de la Nación, que entre los años 2003 y 2012 dependía del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios; y los kilometrajes eran convalidados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo descentralizado que también actuaba en la órbita del mismo ministerio.**

Durante todo ese período, como ya se indicó, el titular de dicho ministerio fue Julio Miguel De Vido y, más allá de las delegaciones de funciones que pudieron existir, en su condición de Ministro era el responsable de la administración de los fondos públicos de la cartera de la que era titular.

Hasta el momento se pudo determinar que recibieron subsidios en exceso, al menos, las siguientes empresas de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, por los montos aproximados que se indican en cada caso: “Línea 17 S.A.”, nueve millones ocho cientos treinta y seis mil novecientos sesenta y siete pesos con sesenta y cinco centavos (\$ 9.836.967,65); “Línea 22 S.A.”, dieciséis millones quinientos treinta y tres mil pesos con sesenta y ocho centavos (\$ 16.533.551,68); “Empresa de Transportes Pedro de Mendoza S.A.”, catorce millones ochocientos noventa y ocho mil trescientos ochenta y cinco pesos con ochenta y siete centavos (\$ 14.898.385,87); “Transportes Santa Fe S.A.C.I.”, once millones setecientos treinta y dos mil novecientos treinta y cinco pesos con setenta y siete centavos (\$ 11.732.935,77); “Azul S.A. de Transporte Automotor”, cuarenta y cinco millones setecientos ocho mil trescientos pesos con noventa y nueve centavos (\$ 45.708.300,99); “Transportes Colegiales S.A.C.I.”, seis millones setecientos veintisiete mil doscientos setenta y cuatro pesos con ochenta y

cuatro centavos (\$ 6.727.274,84); “Línea de Microómnibus 47 S.A.”, cuatro millones setecientos cuarenta y siete mil ochocientos cuarenta y ocho pesos con setenta y ocho centavos (\$ 4.747.848,78); “Microómnibus Ciudad de Bs. As. S.A.T.C.I.”, doce millones setecientos dieciocho mil trescientos setenta pesos con cincuenta y dos centavos (\$ 12.718.370,52); “Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.”, ciento veintinueve millones novecientos cincuenta y cinco mil novecientos sesenta y nueve pesos (\$ 129.955.969); “Vuelta de Rocha S.A.T.C.I.”, doce millones trescientos ochenta mil cuatrocientos veintisiete pesos con cincuenta y nueve centavos (\$ 12.380.427,59); “Transportes del Tejar S.A.”, diez millones ochocientos ochenta y un mil ochocientos pesos con cincuenta y siete centavos (\$ 10.881.800,57); “San Vicente S.A. de Transportes”, cincuenta y nueve millones ochocientos treinta y seis mil novecientos setenta y seis pesos con sesenta y siete centavos (\$ 59.836.976,67); “D.U.V.I. S.A.”, veintitrés millones setenta y un mil ochocientos treinta y siete pesos con sesenta y dos centavos (\$ 23.071.837,62); “Empresa de Transporte Microómnibus Saenz Peña S.R.L.”, quince millones sesenta y cuatro mil cuatrocientos cincuenta y dos pesos con ocho centavos (\$ 15.064.452,08); “Empresa Antártica Argentina S.A.T.”, doce millones ciento treinta y siete mil ochocientos treinta y un pesos con ochenta y nueve centavos (\$12.137.831,89); “Transportes Automotores Riachuelo S.A.”, treinta y siete millones cuatrocientos siete mil novecientos cuarenta y tres pesos con sesenta y nueve centavos (\$ 37.407.943,69); “Línea 102 – Sargento Cabral S.A.”, tres millones cuatrocientos cincuenta y ocho mil doscientos diez pesos con setenta y ocho centavos (\$ 3.458.210,78); “Empresa de Transportes 104 S.A.”, siete millones ochenta y un mil trescientos sesenta y cuatro pesos con cincuenta centavos (\$ 7.081.364,50); “Empresa de Transportes América S.A.C.I.”, cinco millones cuatrocientos noventa y tres mil ciento veinte pesos con dieciséis centavos (\$ 5.493.120,16); “Transportes Nueve de Julio S.A.C.”, trece millones





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

setecientos cuarenta y ocho mil novecientos dieciséis pesos con cuarenta y siete centavos (\$ 13.748.916,47); “General Pueyrredon S.A.T.C.I.”, nueve millones sesenta y un mil ochocientos cincuenta y ocho pesos con nueve centavos (\$ 9.061.858,09); “Expreso Lomas S.A.”, treinta y nueve millones seiscientos cuarenta mil ciento once pesos con sesenta y siete centavos (\$ 39.640.111,67); “Microómnibus Barrancas de Belgrano S.A.”, diecisiete millones ciento dos mil ochocientos sesenta y un pesos con un centavo (\$ 17.102.861,01); “Mayo S.A.T.A.”, veinticuatro millones setecientos treinta mil trescientos cincuenta pesos con veintisiete centavos (\$ 24.730.350,27); “NUDO S.A.”, diez millones ochocientos ochenta y seis mil trescientos un pesos con cincuenta y siete centavos (\$ 10.886.301,57); “Micro Ómnibus Sur S.A.C.”, veintiocho millones cuatrocientos sesenta y cinco mil seiscientos sesenta y nueve pesos con ochenta y cinco centavos (\$ 28.465.669,85) y “Consultores Asociados Ecotrans S.A.”, veinticinco millones doscientos sesenta mil trescientos noventa y siete pesos con veintiún centavos (\$ 25.260.397,21).

En el caso de otra empresa en particular, “Transporte Interprovincial Rosarina S.A.”, durante el período comprendido entre mayo de 2010 y noviembre de 2011 -ambos inclusive-, se le otorgaron cupos de gasoil a precio diferencial sin que prestara servicio alguno.

**Finalmente cabe señalar que, del perjuicio total aproximado generado a las arcas de Estado Nacional, cuatrocientos tres millones ciento noventa y tres mil ciento diecisiete pesos con dos centavos (\$ 403.193.117,2) corresponden a los subsidios indebidos entregados en pesos; doscientos cinco millones trescientos setenta y seis mil novecientos diecinueve pesos con sesenta y un centavos (\$ 205.376.919,61), a los litros de gasoil a precio diferencial entregados en exceso; y setecientos cincuenta y seis mil ciento cuarenta y nueve pesos con cuarenta y cuatro**

**centavos (\$ 756.149,44), al caso de la empresa “Transporte Interprovincial Rosarina S.A.”.**

## **II. Pruebas:**

- 1.- Certificación inicial de denuncia de Santiago Nicolas Dupuy de Lome de fs. 1, 96.-
- 2.- Declaración testimonial de denuncia de Santiago Nicolas Dupuy de Lome de fs. 3, 98/101.-
- 3.- Copia de nota periodística de “La Nación” de fs. 5, 37, 43, 104; “Clarín” fs. 6, 36, 42, 45, 105; del Diario “Perfil” de fs. 28/9; “Infobae” fs. 40 y “Ambito Financiero” fs. 41.-
- 4.- Informe de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior de fs. 63/79, 86, 182/5, 221/37, 1124, 1386/1462.-
- 5.- Informe de la CNRT de fs. 186/94, 210/4, 308/84, 387/92, 490/688, 701/831, 1165/6, 1188/1211, 1379/82, 1518/56, 1558, 1751, 2857/8, 2868/91, 3049/50, 3360/65, 3730/35, 3792/4, 3903/11, 3961/6.-
- 6.- Declaración testimonial de Cesar Hernan Begnozzi de fs. 195/7.-
- 7.- Informe del Departamento de Control del Sector Transporte de la AGN de fs. 198/202.-
- 8.- Informe de la SIGEN de fs. 209.-
- 9.- Declaración testimonial de Roberto Domecq de fs. 215/7.-
- 10.- Declaración testimonial de Cristian Federico Jonas Aguilar de fs. 218/9.-



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

11.- Actuaciones labradas por la División Jurídico Contable de la P.F.A. de fs. 247/303.-

12.- Certificación Actuarial fs. 304/5, 385/6, 395, 2660, 2690, 2820, 2846/50, 3367/8, 3397, 3463, 3556, 3695.-

13.- Informe de la Secretaría de Comercio del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de fs. 393/4.-

14.- Informe de la Dirección de Defensa y Protección al Consumidor de la CABA de fs. 487/9.-

15.- Informe de la IGJ de fs. 839/43, 2894.-

16.- Informe de la Inspección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Transporte de la Nación de fs. 844, 1169/78, 1309/63, 1513/7, 1753, 1756/1844, 1897/1946, 3051/2, 3415/23, 3464, 3736/66, 3771/91, 3887/3902, 3933, 3942/60, 4043/88.-

17.- Escrito de denuncia de Ricardo Monner Sans de fs. 849/50, 1227/46.-

18.- Ratificación de Ricardo Monner Sans fs. 858/888, 1249/70.-

19.- Denuncia de la Auditoría General de la Nación de fs. 943/8.-

20.- Informe de Auditoría General de la Nación n° 641/11 de fs. 964/1099, 1105/7, 1365, 1464, 2961/3046.-

21.- Informe de la Oficina Anticorrupción de fs. 1136/55, 1668/1749.-

22.- Declaración testimonial de Damian Julio Staffa de fs. 1213/4, 1500/4.-

23.- Informe Actuarial de fs. 1383, 2603, 3130.-

24.- Copia certificada de causa n° 10857/07 de fs. 1561/89.-

25.- Informe de la AFIP de fs. 1597/1666.-

26.- Actuaciones del Departamento de Delitos Federales de la P.F.A. de fs. 1853/76, 2002/80, 2707/17, 2895/98.-

27.- Actuaciones de la Gendarmería Nacional Argentina de fs. 1877/96, 1947/56, 1985/95, 2082/2173, 2626, 2669/82, 2899/2901, 3557, 3587, 3768/70.-

28.- Coordinación de Gestión Administrativa del Ministerio de Transporte de la Nación de fs. 2179/83, 2751/2808.-

29.- Escrito presentado por la empresa “Nueva Metropól” fs. 2197/2203, 2295/2437.-

30.- Escrito presentado por la empresa “Transporte Automotor Plaza SA y Ecotrans SA” de fs. 2204.-

31.- Escrito presentado por la empresa “General Tomas Guido y SACIF” de fs. 2205/7.-

32.- Exhorto n° 751/16 del Juzgado Federal de Quilmes, Secretaría Penal n° 4 de fs. 2208/2231.-

33.-Exhorto n° 3991/16 del Juzgado Federal de Morón n° 3, Secretaría n° 11 de fs. 2232/57 y Exhorto n° 3985/16 de fs. 2258/94.-

34.- Exhorto n° 3861/16 Juzgado Federal de San Isidro n° 1, Secretaría n° 1 de fs. 2444/2487.-

35.- Exhorto n° 763/16 Juzgado Federal Lomas de Zamora n° 1, Secretaría n° 1 de fs. 2489/2566.-

36.- Escrito de la empresa “Azul SA de transporte Automotor” de fs. 2595/96, 2604, 2744/5.-

37.- Copias certificadas de la causa n° 79000663/10 Juzgado Federal de 3 de Febrero de fs. 2606/25.-



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

38.- Copias certificadas de la causa n° 2371/11 de la Fiscalía Penal Económico n° 10 de fs. 2627/54.-

39.- Fotocopias de causa n° 1500/16 del Juzgado Federal n° 6, Secretaría n° 11 de fs. 2720/40.-

40.- Informe de ARBA de fs. 2813/15.-

41.- Escrito de la empresa “Dota Automotor SA” de fs. 2829/43.-

42.- Informe de la División Provincial de Personas Jurídicas del Ministerio de Justicia de fs. 2911/52.-

43.- Informe de la Inspección General de las personas jurídicas de la provincia de Santa Fe de fs. 3065/8.-

44.- Informe de la Dirección Nacional de Gestión de Fondos Fiduciarios del Ministerio de Transporte de fs. 3069/3129, 3917/8.-

45.- Informe de la dirección web de la empresa Nosis y Veraz de fs. 3140/68, 3989/7, 4021/3.-

46.- Informe del Ministerio de Energía y Minería de fs. 3205/10.-

47.- Actuaciones labradas por la Delegación San Isidro de la P.F.A. de fs. 3211/39.-

48.- Actuaciones labradas por la comisaría 42<sup>a</sup> de la P.F.A. de fs. 3240/48.-

49.- Actuaciones labradas por la comisaría 28<sup>a</sup> de la P.F.A. de fs. 3249/72.-

50.- Actuaciones labradas por la comisaría 30<sup>a</sup> de la P.F.A. de fs. 3274/87.-

51.- Escrito presentado por la empresa de transporte “America SACI” de fs. 3288.-

52.- Actuaciones labradas por la comisaría 52ª de la P.F.A. de fs. 3289/99.-

53.- Actuaciones labradas por la Delegación Morón de la P.F.A. de fs. 3300/14.-

54.- Actuaciones labradas por la comisaría 26ª de la P.F.A. de fs. 3315/33.-

55.- Actuaciones labradas por la comisaría 29ª de la P.F.A. de fs. 3334/44.-

56.- Escrito presentado por la empresa “Transporte Nueve de Julio SAC” de fs. 3345/6.-

57.- Escrito presentado por la empresa “Línea 17 SA” de fs. 3347/52, 3539.-

58.- Escrito presentado por la empresa “Línea 22 SA” de fs. 3353/57, 3538.-

59.- Escrito presentado por la empresa “Nudo SA” de fs. 3366.-

60.- Actuaciones labradas por la comisaría 32ª de la P.F.A. de fs. 3370/96.-

61.- Actuaciones labradas por la comisaría 15ª de la P.F.A. de fs. 3398/3413.-

62.- Actuaciones labradas por la Delegación Lomas de Zamora de fs. 3424/62.-

63.- Actuaciones labradas por la comisaría 34ª de la P.F.A. de fs. 3465/78.-

64.- Actuaciones labradas por la Delegación Rosario de la P.F.A. de fs. 3479/80.-





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

65.- Dirección de Asuntos contenciosos de la Jefatura de Gabinete de Ministros de fs. 3481, 3552, 3591/7, 3611/17, 3835/57, 3877/82.-

66.- Exhorto n° 1899/17 del Juzgado Federal de San Isidro n° 1, Secretaría n° 1 de fs. 3482/3537.-

67.- Actuaciones labradas por la comisaría 44<sup>a</sup> de la P.F.A. de fs. 3540/47.-

68.- Informe de YPF de fs. 3548/51, 3823/30, 3924/6.-

69.- Informe de la Dra. María Cristina Masia de fs. 3553/55, 3713/28.-

70.- Exhorto n° 1894/17 del Juzgado de Morón n° 6, Secretaría n° 6 de fs. 3558/85.-

71.- Escrito presentado por la empresa de transporte “104 SA” y “Mayo Transporte SA” de fs. 3588.-

72.- Informe del Juzgado de Distrito Civil y Comercial en la cuarta nominación de Rosario de fs. 3607/10.-

73.- Exhorto n° 2450/17 del Juzgado Federal de Lomas de Zamora n° 2, Secretaría n° 5 de fs. 3618/94.-

74.- Actuaciones labradas por la División Intervenciones Informáticas Complejas de la Policía de la Ciudad de fs. 3697/3712.-

75.- Informe de Shell de fs. 3831/33.-

76.- Informe de la empresa “AXION” de fs. 3873, 3913/15, 3919.-

77.- Informe de “Pampa Energía SA” de fs. 3920/3.-

78.- Informe de “OIL Combustibles” de fs. 3929/32.-

79.- Informe de “Petrobras” de fs. 4003/5.-

80. Causa acumulada jurídicamente n° 1500/2013.-

81.- Testimonios de la causa FSM 79000663/2010 del registro del Juzgado Federal de Tres de Febrero.-

82.- Documentación y efectos reservados en Secretaría.

### **III. Declaraciones indagatorias:**

Al momento de recibirle declaración en virtud de lo previsto en el artículo 294 del Código Procesal Penal de la Nación:

a) **Julio Miguel De Vido** hizo una presentación por escrito y solicitó que formara parte de su declaración (fs. 4306/4327).

A continuación se transcribe el descargo contenido en el escrito (fs. 4306/4321).

*“En las presentes actuaciones V.S. me imputa haber participado, en mi calidad de Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (durante el periodo comprendido entre el 25/05/2003 al 10/12/2015), en una maniobra a través de la cual se "...ocasionó un perjuicio a las arcas del Estado Nacional de aproximadamente (...) \$609.326.186,25...". Dicha maniobra habría consistido en la supuesta entrega sistemática "...0 empresas de transporte público automotor de pasajeros, [de] subsidios superiores a los que correspondían. A tal fin, diseñaron, pusieron en funcionamiento y sostuvieron en el tiempo, un sistema destinado a permitir la maniobra, encubrirla, disimular su ilegalidad e intentar lograr la impunidad de los involucrados. Este sistema posibilitaba que se calcularan las subsidios en base a kilometrajes superiores a los efectivamente recorridos por los colectivos y, consecuentemente, se terminarían entregando subsidios superiores a los correspondientes. La maniobra ilegal pudo sostenerse hasta que se instalaron*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*GPS en los colectivos, en el año 2014. Los subsidios se entregaban de dos maneras: en dinero y en cupos de gasoil a precio diferencial, El 'Sistema de Transporte Automotor' (SISTAU), subsidiaba a las empresas a través de la entrega de sumas de dinero, mientras que el subsidio denominado 'Gasoil a precio diferencial', disponía la entrega de cupos por litros de combustible a precio inferior al de mercado. En ambos casos tenía incidencia la variable de kilómetros recorridos. Para que la maniobra pudiera configurarse y sostenerse en el tiempo, los aporte de cada de los funcionarios imputados, desde sus respectivas áreas de responsabilidad -ya sea por acción u omisión-, fueron indispensables. Los Secretarios de Transporte, con anuencia del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se encargaron de diseñar el marco normativo dentro del cual tuvo lugar la actividad ilegal. A tal efecto, se dictaron las resoluciones que regulaban todo el sistema, incluyendo las relativas a la actuación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y terminaron creando un entramado de múltiples subsidios y compensaciones superpuestos, hasta el extremo de llegar a entregar seis subsidios simultáneos, con fórmulas de cálculo diferentes; además del gasoil a precio diferencial que, a su vez, poseía otra fórmula más (...) El Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, por su parte, abusando del cargo que ocupaba, permitió que la defraudación pudiera concretarse y prolongarse en el tiempo. En efecto, las entregas ilegales de subsidios eran dispuestas por la Secretaría de Transporte de la Nación, que entre los años 2003 y 2012 dependía del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios; y los kilómetros eran convalidados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo descentralizado que también actuaba en la órbita del mismo ministerio. Durante todo este periodo, como ya se indicó, el titular de dicho ministerio fue Julio Miguel De Vida y, más allá de las delegaciones de funciones que pudieran existir, en su condición de Ministro era el responsable de la administración de fondos*

públicos ...". En suma, se describe una maniobra que se dice es ilícita, que fue diseñada y llevada adelante por la Secretaria de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y que habría sido posible gracias a la anuencia o consentimiento del suscripto en su calidad de Ministro del área, y ello sobre la base de suponer que las funciones de los dos primeros eran meras delegaciones del suscripto. A ello se reduce la imputación, que reconoce presupuestos falsos y que no identifica acto alguno del suscripto con relación a los hechos descriptos. IV. La improcedente atribución de responsabilidad al suscripto. En las condiciones antes señaladas, la pretensión de atribuirme responsabilidad penal con motivo de las presuntas irregularidades denunciadas (aun si éstas fueran ciertas) se encuentra con obstáculos evidentes; las enumeraré sintéticamente: 1. No participé, ni por acción ni por omisión, en los hechos investigados. No dí orden alguna, no firmé ninguna resolución ni acto administrativo en ninguno de los expedientes reunidos como prueba en estas actuaciones. Sugiero que V.S. examine la totalidad de los expedientes a los que me refiere, en los que verificará la total ausencia de intervención de quien suscribe. 2. No me competía participar en la gestión o la implementación del sistema de subsidio o la puerta en marcha del sistema SUBE; las responsabilidades derivadas de la política de subsidios y su control no fueron competencia del suscripto. 3. Quienes participaron, Los Secretarios de Transporte y el interventor de la CNRT, lo hicieron en ejercicio de funciones normativamente atribuidas por el Poder Ejecutivo de la Nación. 4. No existió delegación de funciones por parte del suscripto (ni puede la responsabilidad penal fundarse en ellas, de haber existido). 5. No tuve conocimiento de ninguna irregularidad que hubiera podido motivar mi intervención; mi conocimiento acerca de las modalidades, pormenores, circunstancias, dificultades, ajustes del sistema de subsidios, su monto y los mecanismos de control sobre ello derivaban de la información que de manera periódica recibía de los funcionarios competentes, antes individualizados; de



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*esas informaciones no surgía otra cosa que el desarrollo normal de un proceso de implementación de un sistema enorme y complejo, que requería sucesivos ajustes derivados de la complejidad tecnológica que involucraba. 6. Nunca fue destinatario de reclamos, observaciones o cuestionamientos provenientes de los organismos de control, ni he recibido denuncias de ningún tipo con relación a la implementación del sistema; y por lo que tengo entendido -a tenor de la información a la que me he referido en el punto anterior- las observaciones que el sistema recibió, particularmente de la AGN, fueron de tipo administrativo o funcional, y que ellas tuvieron adecuada respuesta por parte de los funcionarios competentes, y muchas de ellas no han podido ser subsanadas ni siquiera a la fecha de este acto por los funcionarios del gobierno actual. Mi tarea estuvo enderezada a optimizar la planificación de la Política de Estado sobre la materia a través de las medidas que han sido reseñadas. No tengo, ni he tenido, ni he debido tener dominio funcional sobre los actos concretos de ejecución de esas atribuciones y responsabilidades, es decir, que no estuve en condiciones fácticas ni en el deber jurídico de garantizarlas. Por lo demás, la existencia y la actuación regular y continua de los organismos competentes -tanto internos como externos- implicaron el establecimiento de una acción de gobierno adecuada para disminuir, en la medida de lo posible, los efectos de la emergencia que atravesaba el país. Nunca tuve, como ya dije, conocimiento de irregularidades o de complicidades criminales en ese ámbito y por lo tanto, la pretensión de atribuirme responsabilidad penal en estas condiciones solo puede estar -indebida e injustificadamente- fundada en mi sola condición de Ministro, y ello constituye un ejercicio de atribución de responsabilidad objetiva vedado por nuestra constitución nacional. La imputación sustentada exclusivamente en mi condición de ex ministro del área revela la distorsión de la investigación, que deja afuera otros funcionarios a quienes, con el mismo criterio empleado con el suscripto deberían haber sido convocados, por lo menos en función de la*



igualdad y la ecuanimidad que debe regir los procedimientos judiciales. Salvo que con relación a los ex secretarios y ex ministros de transporte de la ciudad de Buenos Aires y de las provincias, tanto el Fiscal como el Juez haya valorado los mismos parámetros por lo que solicito se me deje afuera de la causa. En otras palabras, si no fueron llamados otros funcionarios con similar función que la del suscripto, u otros funcionarios que de manera efectiva y concreta intervinieron en el sistema -por ejemplo suscribiendo las liquidaciones de subsidios a favor de transportistas de su jurisdicción, incluídos los empresarios que se dice fueron irregularmente beneficiados- parece ser que esto fue porque ni el Fiscal ni el Juez presume que intervinieron en un delito; y con ello excluyen a muchos otros funcionarios que sí ejercieron funciones o cumplieron tareas nada irrelevantes, como la validación de las liquidaciones sobre las cuales se pagaban los subsidios, o las empresas que confeccionaban las liquidaciones y las cobraban. ¿Por qué yo, entonces, que ninguna competencia funcional tuve ni ejercí, que ningún acto concreto se me puede atribuir, y que ninguna relación tengo o he tenido con empresa o transportista alguno? La persistencia de los inconvenientes señalados durante la gestión del actual gobierno nacional, en ausencia de la convocatoria de sus actuales responsables a brindar explicaciones en esta causa, demuestra, de este modo, que estamos ante una investigación sesgada y persecutoria con motivaciones políticas. No encuentro otra explicación y a ello se suma otra circunstancia significativa con relación a la situación actualmente en curso: las publicaciones de los subsidios entregados a las empresas, que durante la gestión de los Secretarios del área en el período de mi ministerio se publicaban puntualmente, han dejado de publicarse, con grave desconocimiento de la necesidad de asegurar la transparencia. Estas situaciones ponen de manifiesto un sesgo intencional otorgado a esta investigación y a esta convocatoria a indagatoria, que significa por una parte una cobertura a ciertas personas y un acto de persecución inmotivado con





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*relación a quien suscribe. V. Formula primeras aclaraciones. 1. Así construida, la imputación reconoce que tanto la Secretaría de Transporte como la CNRT tenían competencias normativas específicamente asignadas con relación al diseño, ejecución y control de la materia. Repasaremos a continuación dichas competencias para demostrar que en ningún caso existió la alegada "delegación de funciones" a tenor de la cual se pretende vincular al suscripto con los hechos investigados, o señalarlo como responsable de la administración de los fondos públicos utilizados. La competencia de la Secretaría de Transporte sobre la materia fue asignada por el Poder Ejecutivo de la Nación y el ex Ministerio de Producción en forma directa a esa Secretaría, antes de que el suscripto asumiera como Ministro de Planificación. En este sentido, el Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU) fue creado por los Decretos PEN n° 1377/2001 y 652/2002 I. determinación de los criterios para el acceso a sus beneficios, que la puesta en cabeza de ese organismo mediante la Resolución nQ82/2002 del Ministerio de Producción, del que dependía la mencionada Secretaría a esa fecha. La actuación posterior de ese organismo tuvo como marco el dictado de las Leyes NQ25.596 Y W 25.561 por el Congreso de la Nación, y los deberes que le fueron atribuidos en forma originaria por decisión del Poder Ejecutivo de la Nación mediante el Decreto PENnQ1142/2003. De allí derivaron la Resolución ST n° 23/20032, la Resolución ST n° 337/20043, la Resolución ST n° 232/20074, la Resolución ST n° 270/20095, la Resolución ST nQ162/20106, entre otra normativa aplicable a la materia que ha sido relevada en la causa y será referenciada en esta presentación. La Secretaría de Transporte fue designada también como Autoridad de Aplicación del sistema 5UBE por Decreto PEN nQ84/2009, con intervención del Banco Nación como agente de gestión y administración. Dichas competencias normativa mente asignadas por el Poder Ejecutivo de la Nación fueron efectivamente ejercidas por esa Secretaría, y de ello da cuenta la presente investigación. Un ejemplo claro está*

*dado por el hecho de que frente a las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación en su Informe nQ 641/11, la Secretaría de Transporte dictó sucesivas resoluciones en procura de optimizar el sistema (nQ 62/2012, 66/2012, 422/2012, 37/2013). Cabe destacar que, en el marco de dichas observaciones, no se detectó ningún hecho penalmente relevante, pues de haber sido así la AGN habría efectuado la correspondiente denuncia penal que se encuentra obligada a formular por mandato legal. Esto pone de manifiesto que las competencias que efectivamente ejerció la Secretaría de Transporte sobre la materia fueron originarias de ese organismo (y no delegadas), establecidas por el Poder Ejecutivo de la Nación, y tuvieron un origen anterior a la creación misma del ex Ministerio de Planificación y los fondos públicos que se utilizaban específicamente para esa materia se encontraban administrados por una unidad administrativa creada al efecto, dependiente funcionalmente del Ministerio de Economía. En efecto, y tal como posteriormente ampliaré, la administración, por ende, en control de los fondos integrados al fideicomiso creado por el Decreto N° 976/2001, resultaba responsabilidad primaria de la Unidad de Coordinación de Fideicomisos de Infraestructura (UCOFIN), creada por la Resolución N° 531/2001. De igual modo, debo señalar que también son aplicables al aludido fideicomiso las prescripciones establecidas en la Ley 24.156, conforme lo determina su art 87. Lo propio corresponde decir respecto de la CNRT, creada por Decreto PEN n° 1388/1996. La Resolución ST N° 23/2003 le atribuyó competencias específicas a esa Comisión, complementada por la Resolución N° 337/2004 sobre el control y fiscalización que llevaban a cabo ambos organismos. Esas competencias también fueron efectivamente ejercidas mediante la actividad que desarrolló la CNRT mediante la celebración de convenios y la participación que ha sido acreditada en la causa. Por lo tanto, en presencia de dos organismos técnicamente sistema de subsidios aquí investigado, que efectivamente desarrollaron sus incumbencias específicas sobre la materia tal*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*como ha quedado acreditado, cabe preguntarse cuál es el vínculo que el suscripto puede tener con dichos hechos. Es evidente que las competencias específicas, originarias y previas de la Secretaría de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en la materia, desplazan a las más generales competencias de Planificación Política que se encontraban a cargo del Ministerio del que fui titular (que surgen del Decreto PEN n° 1283/2003). Por lo tanto, es incorrecto hablar de "delegación" porque no la hubo; fueron competencias originariamente atribuidas por el Poder Ejecutivo de la Nación. Pero aún si la hubiera habido, ello habría generado consecuencias en el plano administrativo -y político- pero nunca en materia penal, toda vez que este último exige que las imputaciones se vinculen conductas directas y personales del imputado que, en el caso, no existieron. En tales condiciones, la pretendida vinculación entre los hechos aquí investigados y cualquier conducta atribuible al suscripto tiene, como condición de posibilidad, la necesaria verificación de que en mi rol de Ministro a cargo de la Planificación del área hubiera conocido y consentido -tal el significado de la palabra "anuencia" que utiliza la imputación- alguna irregularidad como las denunciadas (si es que ellas son ciertas). Pero eso tampoco ocurrió, y prueba de ello es que no existe ningún elemento que así lo sugiera. Por supuesto que siendo Ministro y teniendo a cargo la planificación política de diversas áreas entre las que se encontraba la de transporte, los responsables de las Secretarías y Órganos de control debían mantenerme informado acerca del diseño, ejecución y control de las políticas públicas del sector. Pero la información que recibía con relación a estos hechos no ponía de manifiesto ninguna irregularidad que convocara mi intervención, y en eso incluyo también a la propia Auditoría General de la Nación que, como vimos, auditó el sistema, formuló observaciones a los organismos pertinentes y no denunció ni ante el suscripto ni ante la justicia ninguna irregularidad con trascendencia penal. Cabe señalar que el sistema revestía una indudable complejidad. Se trataba del tercero más grande en el*

mundo, que incluía 18.000 unidades de transporte, y que representaba un proceso de puesta en práctica, adecuación, ajustes, detección y corrección de defectos que llevaba mucho tiempo. Pero también que los inconvenientes que seguramente debieron presentarse ante una política de tamaño envergadura, eran gestionados por los organismos competentes, incluido el Banco Nación en el rol que le tocó desempeñar, siempre con miras a resguardar de la manera más rápida y eficaz posible los intereses del Estado. Esto, que se ve corroborado por las declaraciones que se están prestando en la causa, era el cuadro de situación que me venía siendo informado, del cual no surgía ninguna situación excepcional que debiera motivar mi intervención. A tal punto esto es así, que los problemas que se mencionan como indicativos de la complejidad y las dificultades que presentaba la implementación del sistema, parecen seguir produciéndose en la actualidad. En este punto, resulta imprescindible señalar que, hasta donde tuve conocimiento, la aplicación del GPS como medio para verificar el kilometraje de los vehículos de transporte de pasajeros fue forzosamente paulatina, puesto que no sólo se correspondió con los tiempos del avance tecnológico, sino que, además, sufrió los inconvenientes propios de la implementación de un sistema de esa magnitud: la idealidad de la exigencia respecto a que todas las personas comprendidas en el sistema utilizaran efectivamente el SUBE; la necesidad técnica de que todas las unidades debieran estar equipadas con la tecnología pertinente y que la misma funcionara de modo adecuado; la exorbitante producción de las tarjetas magnéticas establecidas como instrumento de acceso al sistema y la distribución de las mismas; la necesidad de capacitar e informar a toda la población respecto a la utilización del sistema, etc. Prueba de ello es que estos mismos inconvenientes han sido reconocidos expresamente por el actual Gobierno Nacional mediante el dictado de las Resoluciones W 25/2016, 52-E/2016B Y 92-E/20169 de la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte, las cuales prorrogan el plazo de aplicación





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*obligatoria del SUBE en todo el territorio nacional, establecido en las Resoluciones W 1535/2014 y 1169/2015. El innegable reconocimiento de estos inconvenientes por parte del actual Gobierno Nacional permite acreditar, por sí sólo, tanto la existencia como la magnitud de los mismos, lo que a su vez permite comprobar las dificultades y la dilación en el tiempo que implica, hasta el día de hoy, la implementación de un sistema de la magnitud del SUBE. Queda de manifiesto entonces que tanto el gobierno del que fui parte como el actual se han visto demorados involuntariamente en la aplicación del aludido GPS y, por ende, en la utilización de sus datos. De allí que resulte arbitrario que se considere un delito aquel retraso acaecido durante el gobierno del que formé parte, y no el que ocurre en la actualidad bajo la responsabilidad de una fuerza política de muy diferente corte ideológico. Sino, con el mismo criterio debería llamarse a declarar al banquillo de los acusados a los secretarios, interventores de la CNRT y Ministros que intervinieron con posterioridad al año 2014 y que, salvo el Dr. Ramos, no se encuentran citados. Esta situación solo puede encontrarse motivada en uno de los elementos que componen la siguiente disyunción excluyente: a) la existencia de algún sistema de control más eficaz que los implementados bajo mi gestión y distintos al GPS, desconocidos por el suscripto y utilizados secretamente por el actual gobierno, que permitan, entonces, justificar la razonabilidad de la diferenciación aludida anteriormente. Sin embargo, esta razonabilidad no se encuentra sustentada por ningún indicio obrante en lo actuado y menos aún en alguna manifestación por parte de V.S. b) La inexistencia de diferencia alguna en dicho control resultando, entonces, la imputación efectuada al suscripto motivada únicamente en la orientación política del gobierno del cual formé parte y para el cual desempeñe funciones como Ministro de Planificación. En cualquier caso, la información con la que contaba proveniente de los organismos competentes en la materia, sumada a la intervención de la Auditoría General de la Nación, eran demostrativas de que*

la política de subsidios era gestionada y controlada a través de los carriles institucionales correspondientes, sin que existieran sospechas o indicios de irregularidades que debieran motivar mi intervención. En esas condiciones, yo no tenía motivo para desconfiar o descreer, y no existían elementos objetivos que me dieran indicios de lo contrario. Si hay algo que estuvo mal, lo he ignorado, y no lo he consentido, y menos aún promovido. En tales condiciones, la pretensión de atribuirme responsabilidad penal por hechos que no me incumbía ejecutar ni controlar, cuya presunta irregularidad (si fue tal) no pude conocer pese a la efectiva actuación de los órganos institucionales de control interno y externo; pretensión que se funda únicamente por mi rol de Ministro, por lo que constituye un ejercicio de atribución de responsabilidad objetiva vedado por el principio constitucional de culpabilidad.

2. Sentado en lo precedente mi posición sobre el tema, desarrollaré a continuación algunos aspectos más específicos sobre las funciones del Ministerio por entonces a mi cargo, las particularidades del sistema de subsidios al transporte automotor y las funciones de los órganos con competencias específicas sobre la materia.

2.1. La función ministerial. El Ministerio a mi cargo tenía la función política de planificar distintas políticas de Estado fijadas por el Poder Ejecutivo de la Nación, en áreas tan diversas como Comunicaciones, Energía, Minería, Obras Públicas y Transporte. Dichas funciones estaban regladas en el Decreto W 1283/2003, modificatorio del Decreto N° 355/200210. Estas normas le atribuían al Ministro las siguientes potestades públicas: a) Asistencia del Presidente de la Nación en determinadas materias (en lo que aquí importa, en materia de transporte); b) Entender en la elaboración de políticas y normas de regulación; y c) Entender en la supervisión y desarrollo tanto técnico como económico de los sistemas de transporte terrestre. Para la atención de cada una de las áreas existía una estructura administrativa. Ello no podría haber sido de otro modo, debido a que de la simple lectura del arto 21 (que contiene 51 incisos) se desprende con claridad la cantidad y complejidad de funciones





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*asignadas al Ministerio y la heterogeneidad de las mismas. La pretensión de que un Ministro pueda conocer y controlar todo lo que ocurre bajo su órbita y todas las acciones de sus dependientes es un absurdo reñido con las reglas de la sana crítica racional que debe presidir la interpretación de los hechos en una causa judicial por mandato de la garantía del debido proceso legal (art. 18 CN). Es por ello que la ley asigna al Ministro la planificación política general de las diversas políticas de Estado cuya gestión y control están a cargo de organismos específicos que, además, cuentan con los conocimientos y las herramientas técnicas para desarrollar sus funciones específicas. Como adelanté previamente, estas funciones específicas no son funciones originarias del Ministro y delegadas por éste a las Secretarías, Subsecretarías y órganos de control que conforman la estructura administrativa del Ministerio sino que fueron originariamente atribuidas a tales organismos por el Poder Ejecutivo de la Nación. En lo que atañe a las funciones de planificación que eran de mi incumbencia, durante mi gestión se instrumentaron políticas claramente dirigidas al mejoramiento de la gestión y control administrativos de todas las áreas a mi cargo. En tal sentido, cada Secretaria que se encontraba bajo la órbita del Ministerio que conduje contaba con la asistencia del Programa de Mejoramiento Continuo de la Gestión creado por la Disposición W 36/2006 que, en muchos casos, acompañaba o aconsejaba en la instrumentación normativa y, en otras oportunidades, facilitaba el acercamiento con la autoridad regulatoria del Poder Ejecutivo (ej. Resolución SIGEN W 114/2004 con CNRT), teniendo entre sus metas u objetivos vinculados a esta causa: a) Que los servicios públicos sean prestados en forma regular y eficiente. b) Que lleguen en forma universal a todos los usuarios. c) Que se cumplan las obligaciones a cargo de los concesionarios y las asumidas por el estado. d) Que se sistematice la información necesaria para el mejor seguimiento de la prestación de cada servicio público. La implementación del Programa De Mejoramiento Continuo de la Gestión tuvo por finalidad que cada prestación*

*de servicio público pudiera ordenarse, dimensionarse y planificarse a corto, mediano y largo plazo en el territorio del país, tal como surgía del Plan Estratégico Territorial. Constituía una herramienta esencial para la eficacia de los sistemas administrativos y la transparencia del sistema pero, inexplicablemente, ha sido dejado de lado por los funcionarios del gobierno actual.*

*2.2. Los subsidios al transporte automotor a) Compensaciones tarifarias: Sistema De Transporte Automotor (SISTAU). Tal como se desprende del Informe de la Auditoría General de la Nación n° 641/2011, la Ley de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario n° 25.561 encomendó al Poder Ejecutivo Nacional mejorar el nivel de distribución de ingresos, al igual que crear condiciones para el desarrollo sustentable y compatible con la reestructuración de la deuda pública. En este contexto, se dictó el Decreto n° 652/2002, el cual incluyó al transporte automotor de pasajeros dentro de los beneficiarios de los recursos del Fideicomiso (creado por el Decreto N° 976/2001). Ello fue dispuesto con la exclusiva finalidad de compensar los desfasajes relativos a las tarifas ocasionados por el impacto de la devaluación del peso en la estructura de costos de las empresas transportistas, tanto en áreas urbanas como suburbanas, bajo la Jurisdicción Nacional. En este sentido, el mencionado decreto incorporó el SISTAU al Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT), incluyéndolo en el Sistema Integrado de Transporte Terrestre (SISTRANS). A su vez, dispuso que los recursos asignados al SIT, provenientes del fideicomiso creado mediante el Decreto N° 976/2001, se invirtieran en el SISTAU, como máximo, un 65% de los recursos asignados al SISTRANS. Debe destacarse que la administración, y por ende el control de los fondos integrados a ese fideicomiso se encontraba en cabeza de la Unidad de Coordinación de Fideicomisos de Infraestructura (UCOFIN), la cual fue creada por la Resolución N° 531/2001, cuyas actividades fueron transferidas al entonces Ministerio de Economía e Infraestructura en 26 de febrero de 2002, mediante el Decreto 373. Su*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*competencia y dependencia fueron ratificadas por el Decreto 1359/2004. Dentro de este marco legal, la UCOFIN tiene asignada como "Responsabilidad Primaria" la planificación financiera, afectación y administración eficiente de los recursos de los fideicomisos de Infraestructura de Transporte (SIT) e Infraestructura Hídrica, creados por los Decretos 976/2001, 1377/2001 Y 1381/2001, respectivamente. Luego, mediante el Decreto N° 678/2006 se creó, entre otras cuestiones, el Régimen de Compensaciones Complementarias (RCC), el cual fue integrado al SISTAU con el fin de compensar con fondos del Tesoro Nacional los incrementos de costos incurridos por las empresas de servicios de transporte público automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano bajo jurisdicción nacional. Paralelamente a ello, el Decreto N° 678/2006 dispuso que la Secretaría de Transporte de la Nación debía tomar como referencia, para la base del cálculo para la distribución de los fondos del RCC, la diferencia entre los montos que se abonen por el SISTAU a las empresas beneficiarias correspondientes a cada mes y, los incrementos de costos que estas afrontan. Asimismo, en el año 2004 se dictó el Decreto N° 1488 que incrementó la reserva de liquidez (del 3 al 10%), hasta la finalización de la emergencia pública declarada por el art. 1 de la Ley N° 25.561 Y permitió, por decisión de la Secretaría de Transporte, la utilización del incremento en dicha reserva (7%), con destino al SISTAU. Más tarde, en el año 2007, se crean las Compensaciones Complementarias Provinciales (CCP), por Decreto N° 98/2007, facultándose a la Secretaría de Transporte a disponer del uso de la reserva de liquidez (hasta un 7%), a fin de afectar los mismos a dichas compensaciones. A su vez, el Decreto N° 449/2008 estableció que un 3,8% de los recursos del Fideicomiso, se destinasen como financiamiento adicional del régimen de CCP. En suma, y tal como lo afirma la AGN en el informe antes señalado, el SISTAU funciona como un sistema de distribución pues reparte una masa de fondos previamente recaudada, en función de diversos*

*parámetros: Recaudación, pasajeros y km recorridos para el Régimen de Compensaciones Tarifarias (RCT) y para el Régimen Compensaciones. Luego, en el año 2009 y mediante el Decreto N° 84 creo el Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), el cual tuvo como objetivo primordial facilitar a los ciudadanos el acceso al sistema de transporte público de pasajeros urbano y suburbano mediante una herramienta tecnológica de utilización masiva que soslayase los inconvenientes que presentaban los medios de pago en dicha época. El Decreto aludido tenía también por finalidad la obtención de mayor, mejor y más fidedigna información estadística sobre la movilidad de los usuarios del sistema de transporte así como respecto a los orígenes y destinos de viaje por modo de transporte, lo cual iba a permitir el fortalecimiento de las tareas de planificación, control de calidad de los servicios y fiscalización del sistema de transporte. De igual modo, en su arto 6 determinó que "La implementación deberá ser compatible con el sistema de seguimiento vehicular para la verificación de la concordancia entre los kilómetros realizados por cada operador y los informados con carácter de Declaración Jurada por cada jurisdicción y que sirven de base para la asignación de los subsidios que perciben las empresas de transporte, conforme a lo prescripto por el Artículo 8° del Decreto N° 98 de fecha 6 de febrero de 2007." b) Gasoil a precio diferenciado. Asimismo, y como consecuencia de las mencionadas condiciones de emergencia, el Poder Ejecutivo Nacional, suscribió el Convenio de Estabilidad de Suministro del Gasoil, con empresas refinadoras y productoras de hidrocarburos. En dicho convenio las empresas refinadoras se comprometían a asegurar, durante un plazo establecido, el suministro de gasoil en los volúmenes requeridas para cubrir las necesidades internas del país, durante ese período. Por su parte, las empresas productoras se comprometían a asegurar el suministro a las empresas refinadoras de petróleo crudo en los volúmenes necesarios para cubrir las demandas previstas. Por medio del Decreto. N° 675/2003, se facultó al Jefe de Gabinete a celebrar a*





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*suscribir nuevos acuerdos trimestrales con Empresas Refinadoras y Productoras de Hidrocarburos, así como a convenir modificaciones a los mismos, a fin de asegurar la continuidad del suministro de gasoil a precio diferencial. Por medio del Decreto N° 1390/2009 se sustituyó el artículo 2 del Decreto N° 118/2006 facultando al Señor Jefe de Gabinete de Ministros a suscribir, para el Ejercicio 2009 y hasta la finalización de la emergencia pública declarada por el arto 1 de la Ley N° 25.561 Y sus modificatorias, acuerdos anuales con las empresas comercializadoras de gasoil a precio diferencial para empresas de transporte público de pasajeros, así como a convenir modificaciones a los mismos. Al respecto, el Informe de la AGN N° 641/2011 explica que " .La determinación del cupo de gasoil a precio diferencial sobre el volumen total de gasoil, entre los distintos beneficiarios de jurisdicción nacional, provincial y municipal, se realiza en base a una fórmula para el cálculo del consumo total de combustible (m<sup>3</sup>), la cual contempla la cantidad de vehículos y tipo de chasis del operador; los kilómetros totales mensuales recorridos; el consumo promedio por tipo de chasis; los coeficientes por kilómetros improductivos y de consumos improductivos ..." .*

*2.3. La Secretaría de Transporte y la CNRT. Como se adelantó, las funciones de la Secretaría de Transporte están regladas por el Decreto W 1142/2003 del PEN, conforme el cual es competencia de dicha Secretaría, entre otras cosas, "Entender en la elaboración, propuesta y Bejecución de la política nacional en materia de transporte terrestre, aerocomercial, fluvial y marítimo y actividades portuarias y de las vías navegables, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución" y "Supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos vinculados al área de su competencia, asegurando la calidad del servicio y la protección al usuario en condiciones razonables de economicidad". La existencia de una Secretaría de Transporte pone de manifiesto que la función de supervisión y control sobre el transporte*

*automotor de pasajeros fue asignada por Decreto del PEN a un Secretario y, no al Ministro. Ello predica claramente sobre la necesidad de asignar funciones específicas a funcionarios específicos, porque nadie puede hacerse responsable personal y directamente de tantos cometidos heterogéneos, incluso en el marco de las responsabilidades atribuidas mediante los artículos 101, 102 Y 103 de la LEY 24.156 (de ADMINISTRACION FINANCIERA Y DE LOS SISTEMAS DE CONTROL DEL SECTOR PUBLICO NACIONAL). En el marco de dichas facultades atribuidas por el PEN, la Secretaría de Transporte de la Nación dictó la Resolución W 23/2003, la cual estableció como beneficiarios del precio diferencial del gasoil a los permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor, de carácter urbano y suburbano (Capítulo I del Título V del Decreto n° 656/1994) e interjurisdiccional (arts. 13, 14 Y 17 del Decreto n° 958/1992 y Decreto n° 2407/2002) que se desarrollen en el ámbito de Jurisdicción Nacional, como así también a los permisionarios de origen argentino de servicios de carácter internacional (según Convenios Internacionales y Resoluciones STW 49/1995 Y W 397/2002) Y a las personas físicas o jurídicas que presten servicios de transporte público de pasajeros por automotor o asimilable al mismo, sobre la base de un permiso o autorización de una autoridad provincial o municipal, en las condiciones que establezca la reglamentación. Por su parte, el Decreto n° 675/2003 estableció en su arto 2 las obligaciones de la Secretaria de Transporte en relación al otorgamiento del beneficio: a) determinación de las necesidades de gasoil que requiere el sistema; b) listado de beneficiarios conforme las pautas fijadas por Resolución ST n° 23/2003; c) volumen de metros cúbicos de gasoil involucrado y estimación del monto que dicho volumen implica en compensaciones económicas a las empresas refinadoras; d) elaboración de un informe mensual con un relato circunstanciado de los resultados obtenidos en ejercicio de lo dispuesto por artículo 9 del Anexo I de la Resolución ST n° 23/2003, implementación de un programa de capacitación*





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*obligatorio del personal de las empresas beneficiarias y adecuación, reducción o supresión del beneficio. Ahora bien, en relación con el régimen de compensaciones tarifarias, debo señalar que la Secretaría de Transporte de la Nación tomó las siguientes medidas, dispuestas en las Resoluciones que serán señaladas: a) A los fines de verificar las condiciones establecidas para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos del SISTAU, las empresas beneficiarias de Jurisdicción Nacional deberán presentar ante la Secretaría de Transporte de la Nación y, en carácter de declaración jurada, diversos informes. También y como complemento de la documentación que remitan las jurisdicciones provinciales y la jurisdicción nacional, se determinó que la Secretaría de Transporte considerará la información que brinde el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social y, la CNRT a los efectos de verificar el cumplimiento de las condiciones de acceso y mantenimiento al SISTAU (Resolución N° 337/2004). b) Se determinó que los recursos de la CCP sean distribuidos con carácter provisorio sobre la base de la cantidad de unidades habilitadas para la prestación del servicio informada por la CNRT. Ello a partir del mes de enero de 2007 (Resolución ST N° 232/2007). c) Se aprobó la metodología de cálculo de costos de explotación del transporte urbano y suburbano de pasajeros por automotor de jurisdicción nacional de la región metropolitana de Buenos Aires (Resolución N° 270/2009). d) Se dispuso como requisito excluyente a los fines de acceder al gasoil a precio diferencial. Tener implementado en las unidades, el SISTEMA UNICO DE BOLETO ELECTRONICO (S.U.B.E.), previsto en el Decreto N° 84 del 4 de febrero de 2009 y su normativa accesoria y complementaria, conforme a los Cronogramas de Instalación que a tal efecto apruebe la SECRETARIA DE TRANSPORTE..." (Resolución N° 162/2010). e) A partir de lo observado por la AGN en su informe N° 641/11 se dictaron, entre otras, las Resoluciones: i) N° 62/2012, mediante la cual se instruye a las distintas áreas centralizadas y descentralizadas que conforman el ministerio*

del interior y transporte para que ante observaciones y/o recomendaciones de la Auditoría General de la Nación, de la Sindicatura General de la Nación y de las unidades de auditoría interna, propongan a su superior jerárquico los programas de acciones correctivas que pudieran corresponder. ii) N° 66/2012, que determinó un precio del pasaje inferior para quienes utilicen el SUB.E. iii) N° 422/2012, que estableció que el monto a distribuir se debe determinar de modo previo, al igual que congela los parámetros del sistema, aumenta las herramientas de control y dispone un tope a los CCP. f) Asimismo, a través de la Resolución N° 37/2013 se produjeron las siguientes medidas: i) modificación del art. 7 de la Resolución N° 422/2012, estableciendo una compensación por asignación específica, para su aplicación a partir de las liquidaciones del mes de enero de 2013 ii) Aprobación de la Metodología de Cálculo de Costos De Explotación del Transporte Urbano y Suburbano de Pasajeros por Automotor de Jurisdicción Nacional de ,la Región Metropolitana de Buenos Aires y, el cálculo de los Costos e Ingresos Medios de los Servicios de Transporte de Pasajeros Urbanos y Suburbanos. de la Región Metropolitana de Buenos Aires; iii) establecimiento del monto de las compensaciones tarifarias a distribuir entre los prestadores de los servicios de transporte de pasajeros urbanos y' suburbanos previstos en los artículos 1° Y 6° del Decreto N 678/2006, resultante del cálculo aprobado por el artículo 4° de la presente resolución, a partir de enero de 2013. iv) determinación de una sanción para las jurisdicciones que no hubiesen dado cumplimiento a lo establecido en el punto 2 del inciso b) del artículo 6° de la Resolución N° 422/20,12 de este Ministerio. Estas pasaran a percibir, a partir del mes de enero de 20,13, el 90% de las compensaciones que les hubiere correspondido por aplicación de la normativa vigente. v) la determinación de que las compensaciones que correspondan abonar según lo previsto en los artículos 1° y 6° del Decreto N° 678/0,6 será asignado conforme a los porcentajes atribuidos a los diferentes parámetros básicos que resultan representativos de



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

la incidencia de los rubros involucrados que detalla la resolución. g) Se estipuló que, a partir del 1° de febrero de 20,14, la información que brinde SUBE respecto a los kilómetros recorridos por las unidades vehiculares, recolectada por el módulo de posicionamiento global (GPS) que forma parte de dicho sistema, será utilizada con la finalidad de ajustar las compensaciones tarifarias al real nivel de prestación de los servicios de cada operador, como así también para la asignación de los cupos del régimen de Gasoil a precio diferencial (Resolución N° 39/20,14). h) Se determinó el requisito de que, a los fines de acceder al gasoil a precio diferencial, se proceda a la rendición del volumen del gasoil adquirido a dicho precio (Resolución N° 939/20,14). i) Se ordenó una auditoría retroactiva de los kilómetros recorridos durante el período 20,12-20,13, por parte de los operadores listados en el ANEXO VII, por parte de la CNRT (Resolución MI y T N° 1860,/20,14) j) Se prescribió la extensión de la utilización del SUBE a todo el país estableciendo la obligatoriedad del uso de este sistema en las localidades de entre 10,0,.0,0,0,Y 20,0,.0,0,0, habitantes, a partir del 31/12/20,15; y en aquellas localidades con menos de 100.000 habitantes debía a partir del 31/3/2016 (Resoluciones N° 1535/2014 Y 1169/2015). No puedo dejar de señalar que las circunstancias individualizadas como g, h, i Y j ya se cumplieron cuando el tema había dejado de estar en el ámbito del Ministerio a mi cargo. Asimismo, en el año 2009 y mediante el Decreto N° 84/2009 se determinó que la autoridad de aplicación del SUBE será la Secretaría de Transporte de la Nación " ...quien queda facultada para el dictado de las normas aclaratorias y complementarias necesarias para el funcionamiento del sistema que se ordena implementar por el Artículo 1° del presente decreto ...". De igual modo, estableció que el agente de gestión y administración del SUBE fuese el Banco de la Nación Argentina y, a tal fin, instruyó a la Secretaria de Transporte y al Banco de la Nación Argentina, a suscribir el Convenio Marco "Sistema Único de Boleto Electrónico", y todos aquellos actos complementarios que permitan la

*implementación y puesta en funcionamiento del sistema. Con respecto a la CNRT, el Decreto N° 1388/1996 aprobó su estatuto y le asignó diversas funciones vinculadas al control de los operadores de los sistemas de transporte terrestre a los fines del cumplimiento de las obligaciones que les son propias de acuerdo a los contratos de concesión, licencias o permisos y, a la legislación vigente. También, limitó su competencia al transporte terrestre sujeto a jurisdicción nacional, reservando las provincias y los municipios sus competencias respectivas. Cabe señalar, que dicho decreto, en sus considerandos, hace especial referencia a la necesidad de separar la "planificación" de la gestión del sistema de transporte de la tarea de control y fiscalización. Así, se dice en la parte pertinente que "resulta necesario excluir de la competencia de la citada Comisión, la función atinente a la gestión del sistema de transporte automotor y ferroviario de pasajeros y carga, a fin de concentrar sus recursos en el control y la fiscalización de las actividades desarrolladas por sus operadores, así como en la protección de los derechos de los usuarios" y que "ello procede toda vez que la función de gestión es un elemento esencial de la planificación del sistema de transporte, tarea que corresponde a los niveles de decisión política". Asimismo, la mentada Resolución ST W 23/2003 puso en cabeza de la CNRT la elaboración del cálculo de consumo de gasoil discriminado entre los distintos beneficiarios definidos en los artículos 1° y 5°, respectivamente, determinando que dicho cálculo servirá de base para que la Secretaría de Transporte de la Nación informe a las empresas que deben abastecer el gasoil a precio diferencial la cantidad de litros de gasoil a comercializar por beneficiario. De igual modo, dicha resolución instruyó a la CNRT con el objeto de que solicite y recepcione la información relativa a los beneficiarios definidos por los artículos 2° y 6°, de conformidad con lo establecido en los Anexos I y III de la presente resolución, respectivamente, y realice el cálculo del consumo de gasoil discriminado por beneficiario. También establece que el mentado cálculo*





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*servirá de base para que la Secretaría de Transporte informe a las empresas que deben abastecer el gasoil a precio diferencial la cantidad de litros de gasoil a comercializar por beneficiario. Por su parte, la Resolución W 337/2004 determinó que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte debía remitir a la Secretaría de Transporte, antes del día VEINTE (20) de cada mes, la información sobre las empresas de jurisdicción nacional disponible en la misma sobre el cumplimiento de las condiciones detalladas en el Artículo 2° de la aludida resolución. Asimismo, prescribió que deberá elevar a dicha Secretaría los resultados de las inspecciones y verificaciones que realice sobre el cumplimiento de tales requisitos por parte de las empresas de jurisdicción nacional, provincial y municipal.*

*2.4. Conclusiones sobre lo expuesto. Resulta indudable, tras todo lo expuesto, que la regulación específica, la administración, y el control del sistema de subsidios investigado en este caso competían de forma directa y, en conjunto con la CNRT, a la Secretaría de Transporte de la Nación (luego Ministerio del Interior y Transporte). Ha quedado demostrado también que dichas funciones fueron normativamente asignadas a esos órganos en forma originaria, no tratándose de funciones delegadas por el entonces Ministro. Respecto a estas funciones, se desempeñaron de modo incuestionable de acuerdo a la cantidad de implementaciones normativas realizadas, de las cuales solo señalé una pequeña parte a modo ilustrativo y explicativo, orientadas a no sólo optimizar el funcionamiento del aludido sistema de subsidios Y SUBE, sino también a extremar los sistemas de control relativos a su aplicación. Que sir perjuicio que la política aplicada sea compartida o no por la opinión pública en cuanto a los subsidios al transporte, los mismos fueron aplicados en un período de crisis económica del país y luego fueron acompañando paulatinamente la política llevada adelante por el gobierno. Las metodologías implementadas por la Secretaria de Transporte no se encontraban en el ámbito de mi competencia, pero era a todas luces evidente que se encontraban formal y*

*legalmente en regla y no había motivo para sospechar que 'existía algún inconveniente con la metodología de trabajo. Con el resumen normativo realizado queda demostrado que con el correr del tiempo se fue efectuando una modernización y paulatino ajuste del sistema de liquidación. Inclusive se fueron incorporando las observaciones efectuadas por los organismos de control, actualizando los sistemas en función de esas observaciones. Es conveniente reiterar en este punto que no llegó a mi conocimiento ninguna denuncia sobre la existencia de alguna irregularidad en la aplicación o control de dichos sistemas, exceptuando los inconvenientes propios de la aplicación del mismo, antes mencionados. Y ello tanto por parte de los organismos del Ministerio como de cualquier organismo externo. Con estas afirmaciones pretendo que el Magistrado que deba juzgar esta defensa lo haga libre de subjetividades, voluntarismos y preconceptos. Frases usualmente leídas como las de "no pudo no haber sabido", "no pudo haber sido ajeno" y otras por el estilo son meras afirmaciones dogmáticas y presuntivas que se corresponden con análisis de tipo periodístico pero que no pueden satisfacer la rigurosidad de un examen objetivo y libre de preconceptos que la imparcialidad que la jurisdicción exige. Y que el derecho de defensa supone de modo correlativo, porque son paradigmáticas de arbitrariedad. Por lo tanto, mi petición es que la decisión que el Juez haya de tomar comprenda el examen objetivo de la situación normativa descripta fundamentalmente de derecho político administrativo- en el que he encuadrado mi actuación, y de las referencias fácticas, que en modo alguno pueden atribuirme el dominio del hecho ni la participación en los graves delitos imputados por V.S., que en sustancia tengo la convicción, de que no existieron. Y por lo tanto corresponde, y solicito, se dicte mi sobreseimiento en función del arto 336 incisos 2do. y 3ro., y subsidiariamente el 4to, del Cppn.".*

**b) Ricardo Raúl Jaime**, dijo: “En primer lugar quiero expresar que fui notificado de esta indagatoria en el día de hoy a la mañana. Al pedir



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*que se me informara el motivo del traslado, me dijeron que era para prestar declaración indagatoria ante este juzgado. No he tenido contacto con mi abogado, sé que se encuentra fuera del país, porque en el día de ayer me comuniqué al estudio y se me informó que regresaba mañana. Rechazo todos los términos de la imputación y no voy a hacer ninguna declaración hasta que tome contacto con la Defensoría o con el abogado que lleva mis causas y, de ser necesario, haré una presentación ante el juzgado.” (fs. 4183/4188vta.).*

c) **Juan Pablo Schiavi** dijo: *“Primero voy a entregar un escrito y después voy a hacer unas aclaraciones relativas a la imputación y cuestiones que están fuera de la imputación pero que creo sirven para entender la complejidad de un sistema como el que estamos analizando. En primer lugar, me gustaría describir cómo era la situación de la Secretaría de Transporte y lo relativo a la liquidación de subsidios al momento de asumir el cargo, el 1° de julio de 2009. Al momento de asumir ya estaba definido, por medio del decreto 84/2009, que el sistema único de boleto electrónico (SUBE) comenzaba su implementación. El mismo decreto decía en su artículo 6° que el sistema único de boleto electrónico iba a tener incorporado el Global System Position (GPS) para cumplir con lo estipulado en un decreto de febrero de 2007, que planteaba la obligatoriedad de que los sistemas de transporte en Argentina tuviera incorporado GPS para poder corroborar que las liquidaciones que se hicieran de subsidios en base a los datos obtenidos por medio de la CNRT estuvieran en línea con la información aportada por esta tecnología, que empezaba a estar disponible. El mismo decreto 84 preveía también que la Secretaría de Transporte debía firmar un convenio con el Banco de la Nación Argentina para implementar el SUBE. Ese convenio termina rubricándose a través del decreto 1479 de octubre de 2009. El decreto fijaba además que el tiempo de implementación iba a ser de 90 días. Quiere decir que, al momento de mi asunción, el SUBE era de aplicación en los subterráneos y en cinco líneas de colectivos,*



*exclusivamente, Tenía una distribución de tarjetas mínima y operaba sobre la red existente de sistema monedero que existía en los subterráneos desde hacía cinco años. Entonces, al momento de asunción encuentro el SUBE operativo con esta modalidad y un solo planteo, no sólo interno dentro de la administración; ya que en el momento del lanzamiento en febrero, se hablaba del problema de las monedas, de terminar con el negocio de las monedas, sino que socialmente y periodísticamente, de lo único que se hablaba era de la facilitación para el pasajero al no tener monedas. A su vez, existían tarjetas emitidas por compañías de transporte simil SUBE, que al igual que el monedero pretendían, operar el sistema y manejar el 'flow' -flujo de fondos- de cargas de las tarjetas. Entonces, yo tomo varias decisiones. La primera: ordenar la suspensión de las tarjetas paralelas, cumpliendo con lo estipulado en el decreto 84, ratificado por convenio, que el Banco Nación era la única entidad que iba a manejar la totalidad de los fondos recaudados. Lo segundo es el cambio de paradigma del sistema. La función de la tarjeta no era sólo la facilitación del no uso de la moneda, sino que a través de charlas, notas periodísticas, informe en la Cámara de Diputados, reuniones con autoridades, el SUBE iba a ser una herramienta para ordenar el sistema de transporte. Digo todo esto porque en la causa hay muy poca información relativa al SUBE, cuando, a mi modo de ver, es la política más importante del sistema de transporte de los últimos años. Porque permitiría mejorar la calidad de prestación del servicio, mejorar el control del servicio, porque tendríamos datos ciertos de kilometrajes y cantidades de pasajeros. Permitía subsidiar la demanda y no la oferta. Esto es subsidiar personas y no empresas. Cosa que después voy a explicar. Generando enormes economías en el sistema de subsidios y, al tener datos objetivos, permitía planificar el transporte. Saber, por ejemplo, cómo una persona que vive en el Gran Buenos Aires tiene que tomar 3 medios de transporte para llegar a su trabajo y si era justo cobrarle lo mismo que al que tiene que tomar uno sola. Tener*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*datos de la velocidad comercial y todos los datos disponibles. Pero yendo al punto de ese cambio de visión, desde le año 2001 hasta el 2011, los salarios de los trabajadores del transporte aumentaron un 1000% y el boleto aumentó de \$ 0,75 a \$ 1,10, en el mismo período. Esto quiere decir que los montos de los subsidios aumentaron de manera exponencial. De modo que aparecía el SUBE como la única herramienta precisa, mediante la nominación de las tarjetas, para entregar el subsidios solamente a las personas que lo necesitaran. Ese sistema de nominación de tarjetas de los más de 10.000.000 de tarjetas que se repartieron y la resistencia de los usuarios a entregar sus datos, fue una de las causas de las dilaciones del proceso. Pero para mí, fue una obsesión poder tener una herramienta para subsidiar personas y no empresa que, junto con el dato de los kilómetros recorridos, obtenidos por los GPS, que yo los instalé y no en 2014, iban a hacer del sistema un hecho más justo y transparente. El Banco Nación era el que tenía la responsabilidad de la creación del SUBE, su administración, su gestión cotidiana y la compra de todo el equipamiento necesario. Para no abundar en datos voy a dejar 4 hojas con todos los componentes del sistema, hechos en el año 2010, que explican la complejidad del sistema. Quiero aclarar que las validadoras tienen incorporados, como una extensión, el sistema GPS con su propia antena. Para poder transmitir, tiene que haber en cada taller una caja concentradora o de almacenamiento, una red disponible, un anillo óptico y un 'back office', este último, la inteligencia del sistema, donde llega todos los días toda la información, la cantidad de los pasajeros transportados y los kilometrajes recorridos, muy importantes para los subsidios. Hubo que hacer tres 'back office', porque el volumen de la información e la red, de 18.500 validadores de colectivos, cientos de validadores en trenes y subtes y sus respectivos GPS, junto a toda la información que lleva cada tarjeta implícita, de atributos de la persona, hacían necesario dotar de un sistema muy grande y complejo. Se cambió el tiempo prefijado en un inicio en dos oportunidades,*

*mediante el dictado de resoluciones. Otra de las razones de la demora. Pero para concluir esto quiere decir que el GPS pudo aplicarse en febrero de 2014 y terminar de perfeccionarse en julio de 2014 gracias a que en mi caso llevé adelante casi el 80% del trabajo necesario para que el SUBE funcionara: hacerlo masivo, tener 'back office', tener todas las validadoras, tener todos los GPS y tener 10 millones de tarjetas entregadas. Por lo tanto, no es correcto decir que el GPS se implementó en 2014. Volviendo a lo que yo encontré cuando asumí, con relación a la liquidación de subsidios, y en relación a uno de los planteos que hace la imputación, el sistema que yo encontré, que está muy bien descripto en el gráfico de la página 7 del informe de la AGN, el sistema de subsidios es del año 2001/2002. Se implementó porque la gente no tenía plata para ir a buscar trabajo. Surgió originalmente por el impuesto al gasoil. Se formó el SISTAU, con el tiempo el tesoro nacional hizo un aporte al SISTAU y se crearon dos regímenes: el RCC para el área metropolitana y CCP para el interior del país. Esto habrá sido en el año 2005 o 2006. La gran diferencia de los dos es que en uno, RCC, la tarifa de los colectivos es fijada por el Estado Nacional, y en el CCP, por cada provincia. Durante mi gestión, las únicas modificaciones que existieron a este régimen es que se firmó la resolución 270/2009 de noviembre de 2009, que plantea una nueva metodología de cálculo de los costos de explotación: para el transporte urbano, suburbano, de jurisdicción nacional de la zona metropolitana. Metodología que le hicimos hacer a la facultad de ciencias económicas de la UBA y que apliqué desde la primera liquidación de subsidios, de fines de julio de 2009 y que, con sus actualizaciones, sigue utilizándose hasta el día de hoy. Esto tiene un modelo de simulación, a través de lo que se llamó empresa modelo y calcula el costo total del sistema, que es la sumatoria del costo de cada una de los vehículos que componen la totalidad del sistema. Tiene un anexo n° 2 que explica la metodología de formulación e incluye costos que no son teóricos, sino que son costo de*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*mercado. esta es una herramienta que tuvo dese ese día la CNRT para calcular el total del costo del sistema de transporte. Luego de ese cálculo, había un sistema de coeficientes, por medio del cual se calculaba la participación de cada línea o empresa en el total del sistema. Para el cálculo de coeficientes, se ponderaban con un 50% la recaudación, con un 25% la cantidad de pasajeros transportados, y con otros 25% la kilometrajes recorridos. Es decir, que se ponderaba con un 75% la productividad, generando una política de alineación de incentivos, que luego se sumaría con la de subsidio a la demanda de la tarjeta SUBE. Traigo a colación esta norma porque prevee que, si alguna empresa da datos en exceso o en defecto –recordemos que en ese momento se informaba por declaración jurada-, esto es en detrimento de otra empresa, no del total que el estado paga. El Estado paga siempre lo mismo. Paralelamente con esto, nosotros publicamos toda esta información en la red. Toda esta información es pública: cantidad de litros, de kilometrajes recorridos, de dinero percibido por subsidios. Es decir, el sistema preveía que, además de los controles que realizaba la CNRT, basado en esta metodología, el control por oposición. Esto es, los mismos transportistas que sabían que una empresa documentaba algo de más. Los perjudicados iban a ser ellos. De las normas creadas durante mi gestión, estuvo esta norma y, a mediados del año 2011, existió un conflicto que también fue público, entre la empresa YPF-Repsol y el Estado Nacional, por el cual dicha empresa dejó de prestar combustible subsidiado. Ante ello y ante la particularidad, el transporte es un servicio público que no se puede parar, nosotros arbitramos dos herramientas: el RCC gasoil y RCP gasoil, para compensar en dinero, lo que YPF-Repsol no entregaba en combustible. Resumiendo, los sistemas de distribución de subsidios son todos distintos, porque el área metropolitana tiene 18500 colectivos con unas características y un régimen especial. Cada jurisdicción del interior, con características y regímenes especiales, 12.500 colectivos. Hay 5000 colectivos*

*interprovinciales. Todos tienen regímenes distintos, pero todos ellos están ajustados a derecho y, en mi caso, creo haber aportado dos elementos importantes. La resolución 270 que dio un esquema de certeza en los costos, la publicación online de datos que dio transparencia al sistema y la posibilidad de control por oposición. Con esto responda a la imputación que plantea que no es fácil encontrar la información en la Secretaría de Transporte y en la CNRT, y esto fue porque creíamos en la transparencia del sistema. En relación al control de la CNRT. La CNRT tenía esta metodología disponible y las declaraciones juradas de las compañías, que servían para validar kilómetros recorridos y pasajeros transportados, mediante su declaración de AFIP. No estaba disponible durante mi gestión, recién dos años a medio después de que me fui, el registro GPS. No obstante ello, la CNRT, como organismo autárquico y autónomo, nunca elevó ninguna observación acerca de que no tenía todos los medios para controlar eficientemente la información que luego sería volcada para la obtención del cupo de gasoil o el pago de las compensaciones tarifarias. Conclusión de este tema, ¿por qué se calcula el total del sistema? Porque en este sistema coexisten líneas de colectivos que tienen muchos pasajeros y mucha recaudación con otras que tienen pocos pasajeros y poca recaudación, y, para poder sostener un sistema que no premie a los que más tienen y no castiguen a los que menos tienen, hay que calcular el costo total, para subsidiar en mayor medida a los que tienen líneas menos rentables y en menor medida lo que tienen líneas más rentables. De lo contrario, algunas líneas dejarían de existir y son las de los lugares más humildes. El Estado paga el total del subsidio requerido para que funcione todo el sistema y nunca paga de más, con lo cual, si una empresa cobró de más, otra cobró de menos, pero no existió un perjuicio fiscal. Retomando la línea conceptual de cuando asumí, y relativo al SUBE, detallamos en el escrito una enorme cantidad de normativas que se dictaron relacionadas con el SUBE, que no*





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*eran para demorarlo, sino para hacerlo operativo. Y con relación a la implementación del SUBE quiero traer a colación una nota de respuesta del 29 de mayo de 2014, suscripta por el licenciado Otero, que consta en el expediente, en respuesta la AGN y la quiero tomar porque no la escribí yo. En esa nota explica claramente que Nación Servicios S.A: es hasta el día de hoy la responsables del sistema que, me parece raro que si yo estoy sentado acá, el que hizo el sistema y demoró, no esté sentado acá. Esta nota explica la magnitud de 13 millones de tarjetas, 10 millones de transacciones diarias, más de 4 mil centro de recargas y más datos Esto nos ayuda a entender por qué el sistema se demoró. Por otro lado, los tiempos en que incurrió hasta poner en sistema en régimen, están en línea con lo que tardó Santiago de Chile, Londres, San Pablo, Taiwan, etc. El Banco Nación fue el responsable de la concreción del SUBE. Para contar un solo ejemplo, el Banco seleccionó 3 proveedores tecnológicos principales de validadoras. Uno de ellos, al momento de instalar un tercio de las validadoras del sistema y querer conectarlas, resultó que no funcionaba ninguna y hubo que cambiarlas íntegramente. Como para mostrar un ejemplo de demora tecnológica. Después hubieron resistencias de los usuarios. El SUBE estuvo disponible para nominarse de octubre de 2009 y hubo que hacer campañas publicitaria diciendo que sin no se tenía la tarjeta nominada, no se iba a percibir el subsidio y en 3 meses entregamos 8 millones de tarjetas. Esa resistencia estaba fogueada por opiniones que hablaban de la pérdida de la identidad, al tener datos que pudieran ser vistos por otros. Hubo una segunda resistencia que fue al de la red comercial. Nadie quería recargar tarjetas SUBE porque la comisión era muy baja. Esto llevó a que las tarjetas fueran recargadas mayormente en el Subte. Los trabajadores del SUBTE se cansaron y tuvimos 2 meses de paro en los subtes, por tendinitis. Resistencia de los transportistas, que la vivimos en 2 momentos. Primero cuando se dieron cuenta que alguien –el banco-, iba a manejar los fondos. Eso fue una*



*oposición terrible a hasta que creamos una forma de participación a través de una ONG que se llamó ACITRA, que permitía la participación de los empresarios en la administración del sistema. Allí empezaron a permitir más fácilmente la instalación de las validadoras. Repito que es un servicio público y no se pueda parar para colocar las validadoras. Después hubo una resistencia a ser controlados. En cada acto que había les comuniqué en directo que íbamos a dejar de usar las declaraciones juradas por los datos cierto del SUBE y esto también generaba problemas. Tuvimos también problemas con la red. No había en Argentina Red para hacer esto. No obstante ello, según dice Otero, el 31 de diciembre de 2011 todas las líneas de subte, las de tren y el 95,8% de los colectivos tenían instaladas las validadoras de SUBE (que son las que tienen incorporado el GPS) y estaban operativas. La instalación del sistema es el presupuesto básico para poder permitir dos cosas: saber la cantidad de pasajeros transportados y la recaudación y poder segmentar subsidios a la demanda, cosa que según relata Otero hacen en 2013 por un sistema nuevo que, a mi modo de ver, no tiene la ideología que tenía originalmente el sistema, porque las empresas siguen cobrando subsidios. Nosotros preveíamos que las empresas dejaras de cobrar subsidios y que estos se transmitieran a las personas. El segundo hito, es que los equipos anexos de GPS a la validadoras pudieran transmitir la información a los 'back office' y esa información pudiera verse en las terminales. Esto se logró en 2014. Esto no era para que se controlaran únicamente los kilometrajes, sino para que se supiera donde estaba cada colectivo y se supiera donde funcionaba cada línea. Para el control de transporte esto es vital. Similar al sistema de trenes o de aviación. Conclusión de esta parte: nosotros no pudimos implementar los GPS para la liquidación. Las demoras no fueron de mi equipo ni más, sino que fueron exógenas. Quiero decir que entre la firma del decreto 84 de febrero de 2009 y la primer lectura de GPS, que pudimos ver en el expediente, pasaron 5 años,*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*de los cuales yo estuve 32 meses y hay 25 meses después que yo. Cualquier técnico le va a explicar que la parte complicada la hizo mi gestión. Con posterioridad a mí, la Secretaría cambió de Ministerio y más allá que yo creo que esta cuestión no está a nivel de los ministros. No entiendo cómo no están acá los funcionarios de CNRT que controlaron y dieron los datos para liquidación de subsidio con un sistema más avanzado que el mío y liquidaron igual que antes, ni el ministro Randazzo. Teniendo claro que en nuestra gestión era imposible el uso de GPS. No obstante, hay una resolución-25/2016-, de la Secretaría de Transporte, que prorroga hasta fin de este mes la implementación de GPS en el interior del país. Esto explica la complejidad del sistema. Al día de hoy sigue teniendo un margen de error del 5%, después y muchos años. La nota de Otero de febrero de 2014, refiere a un margen de error del 10% y actualmente es del 5%. Para responder a la imputación, hay una nota de la CNRT n° 1134/2014, que afirma que la liquidación en junio de 2014 para los cupos de julio, con menor error del SUBE, arroja que los kilometrajes son más de 108 millones de kilómetros, por datos de la CNRT y más de 111 millones los datos provistos por el SUBE, marcando que el SUBE marcaba más de un 3% de más. Entonces, tengo 3 conclusiones con relación a esto, tomadas de documentación de la nota 1134 de la CNRT y el escrito de Otero (SSGAT 955 del 29/05/2014) agregado al expediente. El SUBE es una herramienta muy apta para una política de subsidios de mayor equidad y si se hubiera seguido con la idea de subsidiar solamente personas, las economías que hubiera tenido el sistema hubiesen sido más importantes. Aporto en este acto un cuadro comparativo de tarifas de ahorro de cómo era el esquema de subsidios que se estaba pensando, para el presupuesto de 2012. La SUBE y el GPS sigue teniendo un margen de error del 5%. Las mediciones muestras que, a junio de 2014, el global de las mediciones de SUBE daba mayo que sin SUBE. Por lo que parece que los datos anteriores no estaban tan mal, eran bastante sólidos. Con relación a la tarea*

encomendada por el juzgado a la CNRT, quiero hacer un comentario. Se trata de un cálculo imposible de hacer, porque el sistema de transporte es dinámico y por cinco factores. Las empresas pueden adecuar la cantidad de servicios a la demanda, hay un máximo y mínimo de flota, pueden adecuarse a la demanda. Los cambios en la prestación de otros servicios que actúan en competencia, por ejemplo, la inauguración de un subte o mejora de un ferrocarril. Los cambios demográficos en 10 años. En el Oeste de la provincia de Buenos Aires, por ejemplo, fue fenomenal. Los cambios en la velocidad de circulación, lo que se llama velocidad comercial; por ejemplo con el metrobús de Cabildo o Juan B. Justo, antes y después de la obra. Durante la obra, el 166 que iba por Juan B. Justo registró una disminución de los servicios durante la obra. Menos velocidad comercial implica menos kilómetros en el mismo tiempo. Las modificaciones de infraestructura, es otro factor. Las crisis empresarias, porque son compañías muy particulares. Por esto digo que un análisis extendido en el tiempo es ilógico. En relación a la comparativa 2013/2014 vs. 2014/2015 referida a las 117 líneas de jurisdicción nacional vs. las 38 investigadas, podemos encontrar tres tipos de causas. Una es las empresas en crisis. Yo tomé para estudiar la empresa transportes Riachuelo que tiene 4 líneas: 100, 115, 134 y 150. Primero le vende a NUDO S.A. la línea 150 y después le vende todas al grupo DOTA. Esto muestra una reducción significativa de servicios. Por otro lado, los cambios en el tránsito y las condiciones de circulación. La 39, 41, 64, 92 y 102. Estas líneas tuvieron aumentos de tránsito, porque pasan por el Congreso y el bajo. En los últimos 10 años se incorporaron un promedio de 800 mil vehículos por año y más de 50% están en Capital y Gran Buenos Aires, superando el número histórico de ingresos de vehículos del gran Buenos Aires a la ciudad. Esto complejiza el tránsito y genera problemas de circulación. Por su parte, en ese período de tiempo, la 29, 59 y 118 tuvieron el efecto de obra e inauguración del metrobús de Cabildo. Otras tuvieron



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*reducción de demanda, el 47, 86, 95, 105, 109, 110. Entre 2013 y 2015 bajó entre un 5% y un 11% la cantidad de pasajeros transportados. Con lo cual, no resulta razonable asumir que los cómputos de kilómetros utilizados para el cómputo del subsidio de gasoil a precio diferencial no fueron efectivamente realizados, sino que las diferencias que arrojaron se deben al dinamismo del transporte en general y a cuestiones generales y puntuales de cada caso. Sumado a ello analicé el periodo julio 2014 a febrero 2015, las 38 líneas, vs. una muestra del 7/2016 a 2/2017. Este confronte me da -0,8. Esta variación es mínima. Algunas empresas bajan y otras suben sus recorridos. Mi conclusión es que, para poder medir esto con cierta lógica, creo que tenemos que tener varios períodos de GPS medidos, parametrizarlos bien, ordenarlos bien y analizar el comportamiento de cada línea. Para terminar quiero decir que el periodista Diego Cabot, autor de una de las notas que originan la presente, habla de una diferencia de 13 millones de metros cúbicos y nosotros teníamos un tope de 99 mil metros cúbicos al año -aproximadamente-. Esto es un error. Con relación a la rendición de cuentas, quiero decir que en el año 2011 se votó la obligatoriedad de las rendiciones de cuenta. En el escrito que aportó se va a observar el expediente por el que tramitó la rendición de cuentas iniciado por mi gestión y tramitó después de que yo me fui. El nuevo ministerio cambió el texto del modelo y lo hizo retroactivo a 2010. Nosotros comenzamos el trámite de rendición de cuentas cuando fue obligatorio. En relación a la resolución 23/2003, en su artículo 13 hay un planteo de que, en los casos en que la CNRT encontraba un problema, la Secretaría de Transporte no podía intervenir para atrás, porque había dos datos que no teníamos: desde cuándo y cuánto. Pero sí había constancia de que la compañía tenía el parque y personal suficientes para poder realizar eso. Por ejemplo, el caso de 'NOA Transport', una compañía de Jujuy que se le dio el subsidio y se comprobó después que tenía el 50% de la flota desguazada. En este caso, como se podía saber que no había podido realizar*

*los servicios, la CNRT hizo la denuncia penal y se pudo aplicar la sanción económica. Voy a aportar documentación relativa a este caso. Para terminar quiero decir que mi intervención, no sólo en esto, sino en la gestión en general, siempre trabajé pensando en las ventajas para el estado, en las mejoras, en la transparencia; nunca trabajé para generar un perjuicio al estado. Y no hay ningún dato objetivo que indique cuál de las cosas que yo hice genera un perjuicio al Estado. Porque, haber cambiado el paradigma del SUBE como controlantes de los subsidios, haber producido la resolución 270 para tener un método de liquidación, haber publicado toda la información en internet, para que todo sepan cuánto se gastaba en esto, no tienen que ver con un perjuicio para el Estado.” (fs. 4195/4264vta.).*

En el escrito aportado, a cuyos términos cabe remitirse en honor a la brevedad, ofrece ampliaciones de lo dicho en la declaración y aporta mayores detalles (fs. 4195/4252).

Luego, el 7/7/17 los abogados defensores presentaron el escrito de fs. 4355/4376, donde instaron el sobreseimiento de su defendido, a cuyos términos cabe remitirse en honor a la brevedad.

En esta última presentación, los abogados se encargaron de puntualizar y brindar detalles de las cuestiones oportunamente desarrolladas por el imputado en su declaración indagatoria.

d) **Alejandro Ariel Ramos** dijo: *“Niego cada uno de los hechos que se me leyeron. Para más precisión quiero dejar un descargo por escrito donde se encuentran asentados todas las mejoras en la gestión vinculadas al transporte y a los controles debidos que hicimos. Nunca pagué un subsidio superior a lo debido. Tomé todas las medidas necesarias para mejorar los controles, como se explica en el escrito. Más allá de que no tengo claro cuál es el hecho que se me imputa, por lo cual se me hace muy difícil de manera concreta darle la información precisa para poder rebatir sus afirmaciones.*





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*Lo que sí, en cuanto habló de una intencionalidad de determinados funcionario, permítame decir que, salvo el ministro de Planificación Federal, que lo conocí cuando fui convocado y a Eduardo Sícara, no conozco a los restantes funcionarios nombrados en el hecho. Los que conozco fue en función de la responsabilidad institucional que me tocó asumir en ese plazo. Nunca recibí una instrucción de nadie para generar perjuicio al Estado. Todo lo contrario. Desde que asumí el 8 de marzo, en una crisis del sistema de transporte conocida por todos, como fue el accidente de TBA, y en el momento del traspaso del subte a la ciudad de Buenos Aires y un proceso de implementación del sistema SUBE, estos eran temas prioritarios para mi gestión, ya que había 13 millones de pasajeros que se movían en los medios de transporte en forma diaria. Con lo cual, cualquier hecho que no fuera coordinado con el mayor esfuerzo en ese momento hubiera podido generar perjuicio a la seguridad de los pasajeros. Asimismo, uno de los temas en los cuales fui instruido para avanzar fuertemente fue la implementación del sistema SUBE y hicimos todo el esfuerzo para profundizar y, en el menor plazo posible, continuar con la implementación del SUBE, con la empresa Nación Servicios, que era la encargada de la implementación y hacer operativo el SUBE. El SUBE iba a ser una herramienta que iba a aportar mejor información para planificación del sistema de transporte y por supuesto, para mejorar los controles a las compensaciones. De ahí, que fue una prioridad, más allá del nivel de conflictividad que había en el transporte, fue una prioridad avanzar con la modalidad de pago, en todas las modalidades de transporte, lo que, a los pocos meses de haber asumido logramos. Asimismo, como consta en el escrito que aporté, apenas asumí se solicitó a Nación Servicios que pusiera en funcionamiento los GPS para tener la información correspondiente. Por otro lado, durante el 2012 se logró una utilización del sistema del 90% aproximadamente, lo que permitió poder avanzar en la recolección de información. Apenas asumí, designé un*

*coordinador para agilizar todo lo que dependiese de las áreas de la Secretaría, en la relativo a la implementación del SUBE. En los hechos que se me imputan, se decía que no se habían tomado medidas. La implementación del SUBE fue una medida, en un sistema de transporte que no se puede parar sin perjuicio para los usuarios y la actividad del centro urbano más importante de nuestro país. Al asumir tomé medidas para avanzar con la universalización del SUBE, que era una de las instrucciones que me habían fijado, lo que pudimos lograr y genero información para poder avanzar en las modificaciones de las estructuras de gestión de la Secretaría de Transporte, que se lleva a delante con el nuevo Ministerio del Interior y Transporte, a través de resoluciones ministeriales y mías. Antes, como ya dije, el 6 de junio de 2012 intimé a Nación Servicios con carácter de urgente que arbitrara las medidas para la puesta en funcionamiento de los GPS asociados a las máquinas validadoras. Con respecto a eso, creo que es importante decir que durante mi gestión hubo modificaciones estructurales, desde áreas, como la subsecretaría de gestión del transporte y otras más indicadas en el escrito que aportó; que tenían como claro objetivo la eficiencia de los recursos del estado. Asimismo, con las áreas de la Secretaria de Transporte y el apoyo del Ministerio, se trabajó en función de las observaciones de otras áreas como la AGN, Auditoría Interna del Ministerio, la SIGEN, que no sólo se escucharon, sino que, en función de las recomendaciones, se dio un nuevo marco normativo, tendiente a mantener la calidad del transporte y a cuidar de la mejor manera los fondos del Estado. Como algunos detalles, cabe señalar la resolución 422/12 del Ministerio del Interior, la resolución 939/14 de la Secretaría de Transporte, que también genera modificaciones en la normativa que me precedía a mí, como las resoluciones 23/03 y SISTAU. Se establecieron mecanismos como la rendición de cuentas, con efectos retroactivos a 2010, como aparece explicado en detalle en el escrito que aportó. Toda esta normativa sigue*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*vigente en la actualidad y se dictó teniendo en cuenta las recomendaciones previas. Y todo esto se empezó a implementar a los pocos meses de mi asunción. Se perfeccionaron los organismos administrativos con áreas específicas para el seguimiento y control. Se logró la implementación del SUBE, no sólo en el área metropolitana, sino que pudimos extenderla al interior. Hasta el día de hoy y consciente de la buena fe de los Ministros y funcionarios actuales, continúa prorrogando el plazo de la aplicación de GPS, fundado en los informes de Nación Servicios, que es el responsable de hacer operativo este sistema tan complejo, que es el tercero en magnitud a nivel mundial en materia de transporte. El SUBE no se está implementando en el interior, no por mala fe, ni por existir un ardid de los funcionarios con los empresarios, sino por la complejidad del sistema. Nosotros lo implementamos en tiempo récord en más de 18 mil colectivos, entre 11 y 13 millones de pasajeros diarios, de subte, de tren y de colectivo. La aplicación del SUBE fue también una herramienta de control y de mejora en la recaudación de todos los sistemas de transporte. En este sentido, doy el ejemplo de la problemática actual del gobierno, porque con la lógica que me expresaran los hechos, de detectarse a través de los controles alguna irregularidad, habría una responsabilidad desde la empresa prestataria del servicio, de su intendente, el gobernador, de las delegaciones de la CNRT, los subsecretarios de las áreas que creé, los secretarios y el Ministro actual. Asimismo, la implementación del sistema vigente permitiría, si se hubiese detectado alguna irregularidad, con los informes correspondientes de las áreas de control de la CNRT, establecer las sanciones correspondientes, como puede ser la quita o disminución del subsidio, reducción o quita del gasoil y, de esta manera, no habría perjuicio para el Estado. Las empresas mencionadas en el hecho mayormente siguen siendo hoy prestatarias de servicios públicos. Esto indica que no hay ningún informe negativo de los organismos de control. Si hubiera algún informe, las áreas correspondientes*

deben tomar las medidas necesarias para cumplir con las normativas. En esos casos se podrían aplicar las sanciones correspondientes contempladas en la normativa vigente. Si se hubiese pagado de manera indebida, el Estado, más allá de las sanciones correspondientes, puede compensarlos contra las próximas compensaciones, que se pagan mensualmente. Si se observa alguna ilegalidad, la CNRT tiene que hacer la denuncia en el ámbito correspondiente. De tal modo, queda cubierto de ambos lados. Informando a las áreas de la Secretaria para que tomen las medidas o sanciones correspondientes y realizando las denuncias, en caso de ser pertinentes. Es importante hablar de los distintos parámetros considerados para las compensaciones: kilómetros recorridos, pasajeros transportados, recaudación. A través del sistema SUBE se pudo hacer más eficiente el sistema, porque no es lo mismo una empresa que recorre la ciudad de Buenos Aires, que una que lo hace una zona menos poblada. A través del SUBE se pudo mejorar la asignación de las compensaciones. Se conformaron grupos para hacer más eficientes los controles para las asignaciones de las compensaciones. Esto está explicado más claro en el escrito que aportó. Todo esto se iba haciendo con el trabajo de diversas áreas con las observaciones de AGN y Auditoría Interna del Ministerio. Se cumplió con todas las observaciones realizadas en torno a las mejoras del sistema de transporte. Durante mi gestión disminuyeron drásticamente las compensaciones en las cuales la variable kilómetros recorridos es tomado como una de las variables de liquidación. Esto está explicado en el escrito. Durante mi gestión presté absoluta colaboración con todos los organismos como ser la Auditoría Interna del Ministerio, AGN y SIGEN. En la resolución 62/2012 del Ministerio se nos instruye a continuar en la misma línea. La rendición de cuentas con carácter retroactivo fue otro avance, siempre hubo intenciones de mejorar el transporte, con un celoso cuidado de los fondos del Estado. En el expediente hay una mención a una nota periodística del diario 'La Nación'



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*que se incorpora a la causa, que habla de 13 millones de metros cúbicos de gasoil mensuales. Quiero dejar en claro que este es un dato totalmente erróneo y que tiende a generar mayor confusión, ya que esa cantidad es más de lo que se refinó en todo el año 2010, que fue de 12,4 millones. Durante el tiempo mío de gestión cumplí con los objetivos que me habían planteado, cumplí con la implementación del SUBE conforme lo establecían los decretos, en un tiempo breve, teniendo en cuenta que estamos hablando del tercer sistema de pago electrónico de transporta a nivel mundial. En otros países como pueden ser Londres o Chile, los tiempos fueron superiores, con contextos menos complejos que el nuestro. Asimismo, se mejoró las estructuras administrativas de control con las correspondientes resoluciones que fueron fruto del trabajo con áreas como la Auditoría Interna, la SIGEN y la AGN. Se establecieron mecanismos de rendición de cuentas de manera retroactiva hasta el 2010. Se implementó el SUBE en su primer etapa, permitiendo que el Estado cuente con una información fundamental para el cuidado de los recursos del estado y principalmente para el cuidado de las personas, ya que esto fue el objetivo prioritario. La Unidad de Auditoría Interna del Ministerio del Interior y Transporte reconoce que hemos gestionado y regularizado todas las observaciones que se habían formulado y que contribuimos a mejorar la gestión del sistema de subsidios. Por último, quiero dejar en claro que, desde el primer momento trabajamos para la implementación del SUBE y conforme se me leyera el hecho, la actividad ilegal imputada se habría realizado hasta la implementación del GPS. Como ya expliqué solicité al responsable de Nación Servicios la implementación del sistema y solicitamos informes de estado de avance y, finalmente, a través de la fuerte gestión de la Secretaría y el Ministerio, el GPS se encuentra funcionando. En el escrito que apporto constan los informes de Nación Servicios de los avances de la primera y segunda etapa, sólo queda para el actual gobierno la implementación en las ciudades menos complejas. Hoy la*



*implementación del SUBE está sin lograrse en el interior por los problemas propios de un sistema de estas características, lo que resalta la impronta que logramos desde la Secretaría y el Ministerio. Ya que, también, la tecnología de 5 años atrás no es la mismas que existe hoy. Esto habla del esfuerzo, creatividad e impronta de la Secretaría y Ministerio para lograr las mejoras en el Transporte y el estricto cuidado de los fondos del estado nacional. Por último, quiero señalar que los organismos consultados en la causa indicaron que era imposible lograr lo que se les exigía para llegar a un resultado veraz. Lo dicen funcionarios del actual gobierno, que no conozco. Por otro lado, se llega a un número que surge de un informe periodístico agregado a la causa. De lo expuesto surge claro que no hay perjuicio al Estado imputable a mi persona. Solicito que el escrito que aportó se incorpore como parte integrante de la declaración”.*

Preguntado para que dijera qué hacía con las auditorías remitidas por la CNRT, en los casos en que se descubría que las empresas de colectivos recorrían kilometrajes inferiores a los que se venían considerando para los cálculos de los subsidios, respondió: *“Se daba cumplimiento a la normativa existente. Si se advertía un delito, la CNRT tenía la obligación de denunciarlo. En el escrito aportado aparecen las denuncias que se hicieron. Si teníamos conocimiento denunciábamos. Había áreas específicas de control. Yo llevé adelante las rescisión de los contratos de TBA, ALL logística, a título de ejemplo; porque eran situaciones muy complejas.”.*

Preguntado por para que indicara si nunca se había planteado que se podían estar entregando subsidios superiores a los correspondientes y si nunca había advertido los problemas revelados por la Auditoría General de la Nación en materia de pagos de subsidios a las empresas de transporte público automotor de pasajeros en la actuación AGN 641/11 y las debilidades el sistema, respondió: *“En el escrito que presento, está explicado que se*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*trabajó para mejorar. Se mejoró el marco normativo. Esta pregunta fue contestada anteriormente en mi declaración.” (fs. 4271/4305).*

Luego, amplió su descargo mediante la presentación de fs. 4336/4339, a cuyos términos cabe remitirse en honor a la brevedad.

En esta última presentación explicó que, a su criterio, no existía posibilidad de perjuicio al fisco (con excepción del caso de TIRSA), porque las empresas señaladas en el hecho continuaban recibiendo compensaciones SISTAU y gasoil a precio diferencial.

Entonces, dedujo, si existiera perjuicio al fisco deberían haberse descontado diferencias a favor del estado y para ello procede la vía administrativa.

Lo indicado, a su criterio, refuerza lo que explicó en el descargo, en cuanto a que no existió connivencia alguna con las empresas beneficiarias de las compensaciones tarifarias (fs. 4336/4339).

e) **Antonio Eduardo Sícaro** dijo: *“En primer lugar quiero aportar un escrito con la explicación de cómo funciona el sistema, que me gustaría ampliarlo, porque es un sistema complejo. Después hay un parte que da respuesta al informe 641/11 de la AGN, donde hay puntos vinculados a la CNRT y otros referidos a la autoridad de aplicación. Asimismo, adjunto una carpeta que contiene documentación detallada en el escrito y el manual de procedimiento de la Gerencia de Control Técnico, que tiene a cargo la determinación del cupo de gasoil y hay tres o cuatro informes que son la base de la explicación que voy a dar. Quiero que que la documentación aportada forme parte integrante de la presente declaración. Quiero decir que yo no se me indica qué cosa no hice, dejé de hacer o hice mal, lo que me limita el derecho de defensa.”.*

Preguntado para que explicara qué hacía cuando las auditorías efectuadas por la CNRT arrojaban que los kilometrajes recorridos por las unidades eran inferiores a los que se venían considerando, dijo: *“En esos casos se bajaba inmediatamente el cálculo y se informaba a la Secretaría de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en la resolución 23/03”*.

Preguntado para que indicara si denunciaba esos casos, donde se estaba engañando al Estado, dijo: *“Yo hacía lo que me marcaba la resolución 23/03, que era informar a la autoridad de aplicación. No es posible determinar en una auditoría si la información recogida por el auditor se corresponde a un engaño. La propia AGN, en una de las observaciones indica que no se contaba con un mecanismo, por falta de instalación de los GPS, que permita conocer y retrotraer los datos de las inspecciones de la CNRT.”* (fs. 4165/4171).

En el extenso escrito aportado, a cuyos términos cabe remitirse en honor a la brevedad, explica por qué motivos considera que debe ser sobreseído, aporta detalles sobre su gestión, con indicación de las medidas que realizó para mejorar los controles, analiza las observaciones efectuadas por la AGN en la actuación 641/11 y explica cómo se controlaban los kilometrajes en la CNRT (fs. 4129/4164).

Sumado a lo expuesto, efectuó su extenso descargo por escrito - que forma parte de su declaración indagatoria-, al que cabe remitirse en honor a la brevedad y se reseña a continuación (fs. 4129/4164).

En primer lugar indicó que desconocía cual era la imputación concreta que se le efectuaba y el motivo de su llamado a indagatoria, hizo referencia a los orígenes de la causa y a las funciones de la Auditoría General de la Nación.

En cuanto a la actuación AGN 641/2011 se refirió a varias de las observaciones. A su vez hizo referencia a la nota publicada en el diario La



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Nación del 21 de abril de 2014, a las funciones de la CNRT y a la autoridad de aplicación en materia de subsidios y compensaciones tarifarias.

En relación a la actuación de la AGN indicó que hubiese sido deseable que analizara el rol y la actuación del Banco de la Nación Argentina y/o Nación Servicios S.A. que tuvieron a su cargo el diseño e implementación de los sistemas SUBE y GPS, las dificultades de ese proceso, la disponibilidad de esas herramientas para mejorar las actividades de control y los errores que arrojaba el sistema desde su instalación.

También lamentó que no se evaluara la información proveniente de las petroleras encargadas de la entrega de gas oil a precio diferencial ni de los demás organismo involucrados en el SISTAU.

Según su criterio, la lectura armónica del informe indica la necesidad de implementar un sistema de control, mediante la instalación de los recursos tecnológicos, SUBE y GPS, y un sistema de rendición de cuentas para el caso.

En relación a la nota periodística del diario La Nación, explicó que se basó en apenas el primer mes de puesta en funcionamiento del GPS y recordó la nota del licenciado Otero, aportada al Juzgado el 21 de mayo de 2014, donde se habló de los errores que los GPS habían tenido en los primeros meses.

Luego indicó que a partir de la instalación de los GPS, las mediciones globales de kilometrajes, fueron superiores a las declaradas por las empresas, entonces concluyó que en la realidad, ocurrió lo contrario a lo informado en la nota periodística.

A continuación se refirió a las responsabilidades que tenía como interventor en la CNRT y explicó el funcionamiento del sistema de gas oil a precio diferencial. En ese marco señaló que apenas treinta días de haber

asumido, dictó la resolución 105/08 mediante la cual instruyó a las distintas gerencias de la CNRT, para que elevaran propuestas tendientes a solucionar las observaciones y recomendaciones efectuadas por la SIGEN y AGN.

Luego firmó un acuerdo con la SIGEN para el fortalecimiento del ambiente de control de la CNRT que en su informe evaluatorio de enero de 2012 indicó que la CNRT había dado un alto nivel de cumplimiento a los compromisos asumidos.

También firmó un acuerdo con la Universidad de Buenos Aires, para establecer todos los manuales de procedimiento del organismo, aprobado por resolución 1500/08.

Dictó la resolución 1966/08 estableciendo la obligación de la gerencia de control técnico de fiscalizar mensualmente al menos el 5% de las declaraciones juradas presentadas por las empresas y compararlas con la información obrante en el organismo.

Determinó que la Unidad de auditoría interna, debía verificar al menos el 10% de los controles de la gerencia de control técnico.

Dictó la Res. CNRT 45/2012, donde estableció de la gerencia de control técnico debía validar en forma trimestral las declaraciones juradas e información estadística, a modo de alcanzar metas porcentuales en diferentes períodos.

A su vez, mediante Res. CNRT 988/08, creó el área Control Cupos de Gas Oil y el área operativa gestión cupos de gas oil. Esta última tramitaba la totalidad de situaciones administrativas relacionadas con la materia. La primera verificaba por muestreo la tramitación en tiempo y forma de los expedientes relacionados con cupos de gas oil y auditorías de campo.





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Por resolución 246/09, aprobó un programa de trabajo con la universidad de Ciencias económicas de la UBA, para mejorar los sistemas de información de la CNRT.

Luego refirió a los argumentos esgrimidos por el TOF N° 2 al absolverlo en la causa 1188/2013.

Por otra parte, explicó que la autoridad de aplicación del sistema de subsidios era la Secretaría de Transportes, y que la CNRT, no tenía competencia para la administración de los fondos, como así tampoco tenía la competencia para decidir el monto de los subsidios, la implementación de los sistemas SUBE y GPS, y la disminución o suspensión de la asignación de cupos o subsidios.

Con relación a la actuación AGN 641/11, refirió que la información a través de la cual se llegó a las conclusiones del informe, había sido puesta a disposición de los auditores por la propia CNRT. En resumen intentó explicar que las conclusiones de la AGN se basaron en informes previos elaborados por la CNRT.

Con relación a la observación 4.2.1.1 de la Res. AGN 641/2011, refirió que hubiera sido deseable contar con mejores herramientas para el control de los subsidios, pero remarcó que no era competencia suya definir como se establecían y controlaban los subsidios.-

De igual modo, indicó tampoco era su competencia exigir rendición de cuenta a las empresas, ni establecer el sistema de seguimiento vehicular.

En cuanto a la observación 4.2.1.1.7 del mismo informe, señaló que las auditorias programadas deben ser propuestas por la UAI -según lo establecido en el manual-.

En relación a la observación 4.2.1.1.10 explicó que a la CNRT no le correspondía la definición ni la implementación de control y seguimiento satelital, ni el mecanismo de rendición de cuenta previsto en la ley de administración financiera. En caso de auditorías negativas, siempre la CNRT redujo proporcionalmente los cupos de gas oil y lo informaba a la Secretaría para que adoptasen las medidas adicionales en función de su competencia.

En relación a la observación 4.2.1.1.10.3. refirió que la CNRT aplicaba lo establecido en el artículo 13 de la Resolución 23/03 ST. Asimismo remarcó que esos hallazgos demostraban que la CNRT había controlado.

En cuanto a la observación 4.2.1.1.12 explicó que se trataba de un análisis formal y procedimental desde la visión del concepto de auditoría, que por su propia naturaleza es por muestreo y no de todo un universo. Además indicó que la falta de hallazgo no significa falta de control ni constituye una omisión que pueda ser reprimida penalmente. Máxime cuando la magnitud de la cosa a controlar no es posible sin tecnología adecuada y un modelo que permita el control ex ante, concomitante y posterior a través de la rendición de cuentas. Durante su gestión, concluyó, sólo estaba disponible el primero de ellos y no tenía facultades para decidir de los dos restantes.

Finalmente dijo que, junto a las dos variables principales para medir un sistema de transportes -kilómetros recorridos y cantidad de pasajeros transportados- y la cantidad de colectivos, había otra variable que hacía a los costos, denominada “velocidad comercial”, que alude al tiempo medio por vuelta, es decir por kilómetro recorrido. Por lo tanto, indicó, la única manera posible de acercarse a los valores reales es con tecnología SUBE.

A su vez agregó que el control ex post de las compensaciones requería un sistema de rendición de cuentas que no dependía de la decisión de la CNRT, ni que era su responsabilidad (fs. 4129/4164).



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

f) **Pedro Ochoa Romero** dijo: *“Voy a declarar. Desde el 2004 a diciembre de 2007 he actuado como interventor de la CNRT. Normativamente, conforme a la resolución 1388/96 y en lo específico a la 23/03, que eran las dos normas que teníamos en ese momento. En ese marco, toda la tarea de control fue ejecutada por la gerencia de control técnico, a cargo del ingeniero Roberto Domecq, quien efectuaba los controles. Voy a acompañar en este acto copia de una actuación completa donde el ingeniero daba cuenta de los inconvenientes, lo que yo elevaba a la Secretaría de Transporte (NOTA 3081, del 27/11/2007). Dada la magnitud de trabajo que significaba la experiencia del cupo de gasoil a precio diferencial, por cuestiones de especificidad técnica, el ingeniero Domecq tenía a su cargo la Subgerencia de Fiscalización y Supervisión de Servicios y había asignado departamentos como el de control psicofísico, fiscalización administrativa, económico financiera del automotor, estadísticas y seguros, ingeniería, parque móvil y los cupos de gasoil. En el informe de gestión del año 2006 la gerencia de control técnico acompaña una descripción de las tareas efectuadas, de las diversas subgerencias que nombré, donde superan las metas previstas para ese año. Me comprometo a aportar, con un escrito, copias de los informes de gestión 2005 y 2006; donde se encuentra detallado lo actuado por esa gerencia. Quiero destacar que en el año 2006 la diferencia entre el combustible solicitado por las empresas y el otorgado fue de cien millones de pesos (\$ 100.000.000). Esta disminución se produjo como consecuencia de las tareas de auditoria y control de la Gerencia de Control Técnico. Me gustaría tener un poco más de acceso a la documentación de la causa y ampliar por escrito lo que considere necesario.”.*

Preguntado para que explicara cuáles eran sus tareas en el cargo de interventor que ocupaba y cuáles eran sus funciones concretas, respondió: *“Mis funciones surgían de las resoluciones 1388/96 y 23/03. No recuerdo cuales eran porque eran muchas. Yo no soy ingeniero, el referido Domecq era el que se encargaba de los controles y las cuestiones técnicas. Y hasta*

*creó la estructura de su gerencia. Yo no tengo los conocimientos necesarios. Yo confiaba en el ingeniero Domecq. Era una persona de mucha confianza. Lo que hacía Domecq, yo lo firmaba y lo elevaba.*” (el destaque pertenece al juzgado).

Preguntado para que indicara de quién dependía Domecq y a quién le rendía cuentas, respondió: *“Dependía de mi. Yo era su superior. Leía lo que él hacía y lo firmaba. No tenía conocimientos para analizar lo que hacía. Confiaba en él. Era un empleado muy valioso. Si el cupo de gasoil se liquidaba mal, no lo sé, porque es muy técnico.”* (el destaque pertenece al juzgado).

Preguntado para que indicara cómo había llegado a la CNRT, contestó: *“Era asesor de Jaime en la Secretaría de Transporte. Lo conocía del ambiente del fútbol amateur. Un día me lo trajeron para jugar en el equipo donde yo era director técnico. En ese momento era Vice-ministro de Educación de Córdoba. En esa época me preguntó si quería ir al Ministerio de Educación y yo acepté. Fui como asesor. Después él vino para Capital a ocupar el cargo de Secretario de Transporte y me llamó para trabajar con él. Trabajé con él tres meses aproximadamente y después me propuso pasar a la CNRT. Al principio yo no quería, pero terminé aceptando. Con Jaime es imposible hablar, me dijo que hacía falta que fuera porque era un desastre. A los 4 años que terminó mi gestión me fui. Yo no aguantaba más, había trescientas normas, era muy amplio. Cuando llegué había auditorias y nadie había hecho nada. Nombré a Contador Ferrer, de Auditoría Interna, para que arreglara todas las observaciones efectuadas por la AGN sobre períodos anteriores. A su vez, creé ocho delegaciones en el interior del país, porque no se controlaba nada.”* (el destaque pertenece al juzgado).

Preguntado para que indicara con qué frecuencia veía a Jaime, contestó: *“Jaime era un mármol. Era muy raro tener reuniones con él. Era*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*mínima la frecuencia. No se hablaba de trabajo. Era lo decía él y nada más. Un día le fui a presentar la renuncia y me tuvo dos meses para atenderme. Y al final no la aceptó. Esto fue después de que yo había estado 2 años en la CNRT. Conozco al Contador Buti y a Alba Tomasjati, quienes controlaban el tema del gasoil para el Secretario de Transporte. Nunca hablé para nada del tema del gasoil con ellos.”.*

Preguntado para que indicara quién hablaba de la CNRT con Jaime, respondió *“Que yo sepa nadie, teóricamente el que tendría más injerencia sería yo”.*

Preguntado para que dijera si, en esas circunstancias, no se había planteado que podría haber estado convalidando maniobras ilegales, respondió: *“Si, lo sabía. Por eso me fui a los cuatro años, apenas terminó mi mandato. Si facilité esto, no fue voluntario”.*

Preguntado para que dijera si, más allá de Jaime, hablaba con alguien más de la Secretaría, respondió: *“Si, conocía a muchos, pero no hablaba de trabajo”.*

Preguntado para que dijera si hablaba de trabajo con Jaime, respondió: *“No. Jaime se manejaba con toda la gene de arriba, conmigo no tenía reuniones. ¿Usted cree que Jaime me dijo alguna vez que tenía un barco o un Avión?”.*

Preguntado para que dijera si había tenido alguna sospecha, un aviso de alguien, de que hubiera algún tema ilegal con los subsidios, respondió: *“Después de conocer el tema ví que se empezaba a hablar, pero nosotros hacíamos lo mismo que siempre: controlar y elevar. Yo confiaba en Domecq, que era una persona que conocía las cuestiones técnicas. A los pocos meses de que llegué me comentaron que había personajes que iba a ir presos en cualquier momento. Hablaban de Cirigliano, Claudio me parece. Cuando se*



*lo comenté a Jaime me dijo que no, que no era así, que yo no sabía nada. Jaime no me convidó un café en su vida.”.*

Preguntado para que dijera si había hablado con alguien esa preocupación por los subsidios, dijo: *“Lo comenté con Domecq, pero no pasó de un comentario”.*

Preguntado para que explicara qué hacía Cuándo las auditorías efectuadas por la CNRT arrojaban que los kilometrajes recorridos por las unidades eran inferiores a los que se venían considerando, respondió: *“Yo solamente las elevaba a la Secretaría de Transporte, sin decir nada, poniendo a disposición los cuadros técnicos avocados a esta tarea para efectuar las aclaraciones o ampliación de los informes. El que tiene la facultad de sancionar es el Secretario.”.*

Preguntado para que dijera si no lo denunciaba, contestó: *“Se supone que lo hacía Domecq. Yo le dije que las hiciera él”.*

Preguntado para que indicara si, como funcionario titular de la Comisión que era, no lo denunciaba, respondió: *“Yo no veía las auditorias. Solo las elevaba a la Secretaría de Transporte”.*

Preguntado para que indicara qué hacía frente a comentarios sobre empresas sospechosas de fraude, dijo: *“Le pedía a Domecq que hiciera una auditoria”.*

Preguntado para que indicara cómo se planificaban las auditorías, cómo se decidía cuáles auditar y cuáles no, dijo: *“Según lo que decía Domecq”.* (fs. 4103/4127).

**g) Roque Guillermo Lapadula dijo:** *“Yo asumí en el mes de junio de 2003. A fines del mes de noviembre de 2003 tuve un infarto. Inmediatamente tuve una operación donde me hicieron cinco by pass y luego de haber conversado con los médicos, presenté mi renuncia en diciembre, que*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*fue aceptada en febrero de 2004. La CNRT, al momento de mi designación, tenía insuficiencia de inspectores para la magnitud de cualquier tarea. Tanto en transporte ferroviario como en transporte automotor. Los subsidios establecidos por el gobierno anterior se formalizaban mediante declaraciones juradas Advertimos que ese sistema favorecía que se efectuaran trampas. Tanto como cualquier declaración jurada, la de impuestos también. Los subsidios son un impuesto negativo. La declaración jurada siempre lleva a error. En mi caso particular, yo tenía perfectamente claro que existían posibilidades de abusos. Algunos evidentes, como que todas las unidades funcionaban todos los días y no habían vehículos en reparación; que los inspectores eran insuficientes; la CNRT carecía de vehículos para los inspectores. Y propusimos la colocación de GPS para las líneas de transporte y para transportes de larga distancia. La Cámara Empresaria de los transportistas de pasajeros plantearon que era un costo excesivo y realmente, en ese momento, la Secretaría entendió que no se podía obligar. Durante el tiempo que permanecí en mi cargo no se efectuaron modificaciones y no pudieron verificarse efectivamente fallas en las declaraciones. Finalmente quiero decir que desde mi renuncia nunca más estuve en la función pública ni tuvo contacto con los funcionarios del área ni con las empresas de transporte. Sin perjuicio de lo declarado, dejo abierta la posibilidad de presentar una ampliación por escrito.”.*

Preguntado para que explicara cuáles eran sus funciones en la CNRT, respondió: *“La CNRT estaba intervenida, no sé desde cuándo, porque normativamente tenía que tener un Directorio. Como no lo tenía, todas las funciones del directorio recaían en el interventor. El cargo dependía directamente del Secretario de Transporte, lo que limitaba las funciones de la Comisión. El interventor depende de quién lo nombró. Esto limitaba las facultades de la Comisión. Las funciones eran la inspección y control del transporte automotor, ferroviario y subterráneos. De hecho, había un cuerpo*

*de inspectores para el área ferroviaria, otro para el área automotor y otro para los subterráneos. El automotor estaba dividido en carga y pasajero. A su vez, teníamos el control de las terminales de Ómnibus. Asimismo, manteníamos relaciones con las cámaras y sindicatos, que venían a plantear sus problemas. La mayor parte de los problemas no se resolvieron en esos seis meses. Sirvieron para tener un panorama. Lo que sí pudimos hacer fue aumentar la cantidad de inspectores. Se contrataba personal a través de la Universidad de Buenos Aires. Los convenios ya existían y permitían incrementar el personal. Sin embargo, llevaba un tiempo la formación de los empleados nuevos.”.*

Preguntado para que indicara si recibía directivas del Secretario y con qué personas de la Secretaría tenía contactos, dijo: *“Recibía órdenes directamente del Secretario Jaime para todo, desde tomar personal hasta cualquier cosa. Todo era manejado por el Secretario. También tenía contacto con los dos subsecretarios de transporte automotor y ferroviario, a los que trataba de igual a igual. El de transporte automotor era Jorge González, del otro no recuerdo su nombre. Pero el tema de los subsidios era manejado directamente por Jaime”.*

Preguntado para que dijera cuáles eran sus conocimientos sobre la materia que concernía a la CNRT, el compareciente dijo: *“Cuando ingresé no tenía ningún conocimiento de la materia concerniente a la CNRT., era contador público nacional y no tenía conocimientos sobre el tema del transporte”.*

Preguntado para que dijera cómo había llegado a la CNRT, dijo: *“En el 2000 pasé de la actividad privada a ser el Secretario de Planeamiento y Desarrollo de Tierra del Fuego. Cuando asume el presidente Kirchner, el Ministro De Vido me convoca y me designa en la CNRT. Hasta esa fecha no conocía a Jaime.”.*



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Preguntado para que dijera cómo había formalizado su idea de colocar GPS en los colectivos, dijo: *“Eso nunca se formalizó, es algo que hablamos en su momento”*.

Preguntado para que dijera de dónde conocía a De Vido, dijo: *“Lo conocía del sur, de la campaña política. Yo soy un afiliado al Partido Justicialista.”*.

Preguntado para que dijera cómo era su relación con Jaime, dijo: *“Era una relación directa, pero permanentemente jerárquica. Él no tenía ninguna relación de cordialidad o afinidad. Siempre hablaba de Jefe a subordinado. Creo que nunca fuimos a almorzar juntos”*.

Preguntado para que dijera qué hacía frente a las irregularidades advertidas a través de auditorías, dijo: *“Las irregularidades eran por ejemplo, no había automotores parados, todos funcionaban. Lo cual era sospechoso. Sí había problemas en las declaraciones juradas de las empresas del interior. Quiero aclarar que la situación era catastrófica. Frente las irregularidades advertidas, lo comentábamos internamente, pero nunca elevé un informe a ningún lado. Nosotros, a través de las auditorías, no detectamos irregularidades relevantes vinculadas al transporte automotor. No era el tema central de la Comisión, nos avocábamos más a otros asuntos, como por ejemplo el transporte de cargas en los micros de larga distancia, según recuerdo.”*.

Preguntado para que dijera cómo funcionaban las auditorías al transporte automotor, dijo: *“Las auditorías no apuntaban a controlar los kilometrajes, sino que estaban dirigidas a otros aspectos: cumplimientos de los horarios, condiciones de los choferes, publicidad en los micros, los pisos bajos, que no avanzaran con la puerta abierta, etc. En ese entonces se confiaba en las declaraciones juradas.”* (fs. 4175/4181vta.).

#### **IV. Encuadre jurídico:**

Con el grado de provisionalidad propio de la etapa instructoria del proceso penal, se entiende que el hecho atribuido a Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero, Antonio Eduardo Sícaro, Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Alejandro Ariel Ramos y Julio Miguel De Vido configura el delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (art. 174 inc. 5º, en función del art. 173, inc. 7º, del Código Penal de la Nación).

En efecto, abusando de los cargos que ocupaban, consiguieron que se entregara indebidamente a empresas de transporte público automotor de pasajeros, sumas de dinero y cupos de gasoil a precio diferencial superiores a los correspondiente, generando un perjuicio a la arcas de Estado de aproximadamente seiscientos nueve millones trescientos veintiséis mil ciento ochenta y seis pesos, con veinticinco centavos (\$ 609.326.186,25).

Concretamente este dinero se entregó las siguientes empresas: “Línea 17 S.A.”, “Línea 22 S.A.”, “Empresa de Transportes Pedro de Mendoza S.A.”, “Transportes Santa Fe S.A.C.I.”, “Azul S.A. de Transporte Automotor”, “Transportes Colegiales S.A.C.I.”, “Línea de Microómnibus 47 S.A.”, “Microómnibus Ciudad de Bs. As. S.A.T.C.I.”, “Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.”, “Vuelta de Rocha S.A.T.C.I.”, “Transportes del Tejar S.A.”, “San Vicente S.A. de Transportes”, “D.U.V.I. S.A.”, “Empresa de Transporte Microómnibus Saenz Peña S.R.L.”, “Empresa Antártida Argentina S.A.T.”, “Transportes Automotores Riachuelo S.A.”, “Línea 102 – Sargento Cabral S.A.”, “Empresa de Transportes 104 S.A.”, “Empresa de Transportes América S.A.C.I.”, “Transportes Nueve de Julio S.A.C.”, “General Pueyrredon S.A.T.C.I.”, “Expreso Lomas S.A.”, “Microómnibus Barrancas de Belgrano S.A.”, “Mayo S.A.T.A.”, “NUDO S.A.”, “Micro Ómnibus Sur S.A.C.”,





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

“Consultores Asociados Ecotrans S.A.” y “Transporte Interprovincial Rosarina S.A.” .

El artículo 173, inciso 7° del Código Penal reprime con penas de un mes a seis años de prisión el que: “...*por disposición de la ley, de autoridad o por un acto jurídico, tuviera a su cargo el manejo, la administración o el cuidado de bienes o intereses pecuniarios ajenos, y con el fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido o para causar daño, violando sus deberes perjudicare los intereses confiados u obligare abusivamente al titular de éstos*”.

En este caso, los imputados Ricardo Jaime, Juan Pablo Schiavi, Alejandro Ramos y Julio De Vido fueron quienes tuvieron a su cargo la administración y disposición de los fondos públicos y debían velar por su cuidado.

En efecto, Jaime, Schiavi y Ramos ordenaron los pagos y las entregas de los cupos de gasoil a precio diferencial.

De igual modo, debe señalarse que la Secretaría de Transporte dependía del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, que estaba a cargo de Julio De Vido.

Los funcionarios indicados tuvieron en sus manos el diseño de todo el plan delictivo y la asignación de funciones a los interventores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

A su vez, todos ellos tenían posibilidades reales de terminar con la maniobra en cualquier momento o permitir que continuara.

Esto muestra el dominio del hecho que tenían, lo que deriva necesariamente en la atribución de responsabilidad en calidad de coautores.

En efecto, tanto los Secretarios como el Ministro, tenían potestades para dictar resoluciones que modificaran el sistema imperante y,

lejos de hacerlo, los primeros se encargaron de diseñar y pulir el sistema de corrupción, mientras que el segundo no veló por el cuidado de los fondos bajo su tutela.

Con relación al sujeto activo de la figura en cuestión se ha dicho que “...Autores del delito pueden ser quienes tienen a su cargo el manejo, la administración o el cuidado de bienes o intereses pecuniarios ajenos (...) En efecto, ya no se trata únicamente de la administración o el manejo de bienes e intereses pecuniarios ajenos sino también de su cuidado. A esta previsión da lugar al tipo que las doctrinas Suiza y Alemana denominan de infidelidad o quebrantamiento de la fidelidad, que consiste en ciertos actos por los que se perjudican los intereses pecuniarios ajenos que el autor tiene a su cuidado por disposición de ley, de la autoridad o por un acto jurídico...” (FONTÁN BALESTRA, Carlos, “Derecho Penal Parte Especial”, Editorial Abeledo Perrot, Decimoséptima edición, 2008, pp. 585).

A su vez, se ha dicho que: “...Se trata de un delito especial propio, de autoría limitada, únicamente de quienes ostentan la cualificación exigida por la ley en relación con bienes e intereses patrimoniales ajenos. Teniendo en cuenta esta particular situación del autor (sujeto especial), no es posible la autoría mediata, y los demás intervinientes en la ejecución del ilícito que no reúnan las cualidades requeridas normativamente deberán responder a título de partícipes” (BUOMPADRE, Jorge Eduardo, “Estafas y otras Defraudaciones”, Lexis Nexis Argentina S.A. 1era. edición, 2005, pp. 174).-

En un caso similar la Cámara Nacional de Apelaciones ne lo Criminal y Correccional resolvió que “El accionar de quien por un acto jurídico, contrato laboral, tenía el manejo y/o cuidado de intereses pecuniarios ajenos, con la obligación de rendir cuentas y con el fin de lograr para sí un lucro indebido, violó sus deberes perjudicando los intereses que le fueran confiados, encuadra en el inc. 7º, art. 173, C.P. Los actos de infidelidad



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*administrativa realizados no implican reiteración ni multiplican el ilícito porque lo que se tiene en mira es la gestión total del agente” (Sala V, c.n1 34.403, “VERA, Héctor J.”, rta: 26/8/98; ídem: Sala VI, c.n° 26.861, “Russo, J.”, rta: 12/10/95).*

Además que *“Por cuanto el encausado poseía un manejo con amplias facultades indicativo de un movimiento autónomo en sus labores, ya que como cajero de un banco desvió sumas cobradas por esa entidad, el reproche debe estar dirigido al quebrantamiento de la fidelidad previsto en el art. 173, inc. 7°, C.P.” (Sala IV, c.n° 15.333, “INFRAN, Hugo P.” rta: 15/2/01.-; ídem, c.n° 15.333, “INFRAN, Hugo P.”, rta: 15/2/01).*

En cuanto a los delitos de infracción de deber debe señalarse que se trata de aquéllos que exigen que el autor infrinja un deber especial.

En esta categoría se incluyen los delitos especiales propios en los que la calidad del autor es requerida por el tipo, como los imputados en autos, donde el sujeto activo debe ser el administrador de los bienes.

Este tipo de delitos se caracterizan por contener en la norma que los define una delimitación de los posibles autores, exigiendo en la definición típica que el sujeto activo reúna determinada característica, de modo que sólo puede ser autor quien la tenga.

A su vez, en los casos de corrupción existen particulares dificultades de subsunción, que también se manifiestan en la atribución de imputaciones, dado que es recurrente que se presente una disociación personal entre quien planifica y decide la comisión del ilícito y quien la ejecuta, a lo que se agrega la complejidad de la división y delegación de tareas (Colombo, Marcelo –Honisch, Paula, Delitos en las contrataciones públicas, Ad Hoc, Buenos Aires, 2012, pg. 241).

Lo expuesto conduce a sostener que tanto los Secretarios como el Ministro infringieron los deberes inherentes a sus cargos, en perjuicio de los bienes que debían proteger.

En cuanto a los interventores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ocho Romero y Antonio Sícara, si bien no tuvieron a su cargo la administración y el manejo de los fondos y cupos de gasoil a precio diferencial, sí tuvieron una participación necesaria en el hecho delictivo, dado que sin sus aportes no se habría podido concretar la maniobra ilegal.

En efecto, no cumplieron con los controles que debían realizar, posibilitando que los restantes integrantes de la organización criminal pudieran continuar realizando las acciones ilegales.

Una parte esencial de la maniobra estaba en manos de los referidos interventores, quienes no controlaban los kilometrajes recorridos por los colectivos, a fin de que las empresas pudieran percibir subsidios en exceso.

Y para lograr ese cometido, dadas las claras responsabilidades de control que tenían asignadas, cumplían con un control aparente, simulando controlar, cuando realmente no lo hacían como debían.

A su vez, cuando descubrían empresas que realizaban kilometrajes inferiores a los declarados, no las denunciaban y se limitaban a elevar informes a la Secretaría.

Esto muestra la importancia de la participación de los interventores de la CNRT en la actividad ilegal y permite entender cómo pudo sostenerse durante más de 10 años.

También se ha dicho que: *“...todo aquel que participe en la ejecución del ilícito penal y no reúna las condiciones exigidas para ser autor*



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*deberá responder sólo como partícipe...*” (BAIGÚN, David y ZAFARONI, Eugenio Raúl, “Código Penal y normas complementarias...”, Hammurabi, pp. 313).

Ahora bien, como la referida administración fraudulenta generó el perjuicio indicado a las arcas del Estado Nacional, las conductas de los imputados encuadran en la agravante prescripta en el artículo 174, inciso 5°, del Código Penal.

A diferencia de lo sostenido por las versiones defensistas, se observa con claridad el perjuicio generado a los bienes del Estado, en tanto los subsidios entregados en forma indebida abandonaron definitivamente el dominio público, generando que el Estado nunca pudiera disponer de ellos para darles los destinos que correspondían.

Sobre la afectación de fondos público se tiene dicho que “...*toda actividad en la cual tenga participación el Estado, como así también los bienes que la misma involucra, merece una especial protección por parte de la ley penal justificada en el carácter público de aquellos, sean dichos negocios de naturaleza comercial o financiera. ‘La tesis de la pertenencia, en materia de delitos contra la administración pública, indica el carácter público cualquiera sea la función a la que los bienes estén afectados, desde que los bienes públicos se caracterizan por el hecho de que el Estado puede disponer de ellos para afectarlos a servicios o fines públicos’...*” (C.N.C.P., sala I, causa “Barreiro” del 16 de julio de 1997; y de su sala II, causa N° 3804 “Galván” del 24 de mayo de 2002, reg. N° 4.944 y también, causa N° 42.104 “Del Gener”, reg. N° 241 del 25 de marzo de 2009).

Sumado a lo expuesto, cabe señalar que, si bien existieron incumplimientos de los deberes de funcionarios públicos, al tratarse de un tipo penal de carácter residual, corresponde descartar de momento el encuadre de los sucesos en los artículos 248 y 265 del Código Penal.



En este sentido debe recordarse que entre esas figuras legales y la calificación adoptada en la presente media una relación de concurso aparente que desplaza a las primeras cuando se aplica la última.

En un caso similar la Cámara del fuero resolvió que *“Son demostrativos de la comisión del delito de defraudación por administración fraudulenta la constatación de maniobras llevadas adelante por quien administra una repartición pública, tales como el desdoblamiento artificioso de una compra que por su naturaleza debió ser por licitación pública para posibilitar la contratación directa, los improcedentes adelantos de dinero sin contraprestación alguna, la rapidez de estas últimas, las tardanzas en el cumplimiento del contrato sin sanción alguna y su cumplimiento con equipos usados u obsoletos o deteriorados, los sobreprecios. La elección del contratante de la entidad oficial dentro de un círculo de personas con vínculos familiares o cercanos al administrador titulares de empresas con objetos extraños a la especialización requerida. Estas maniobras repetidas, según la calificación legal dispuesta en el auto de procesamiento apelado como reiteradas en 95 oportunidades son, sin perjuicio de lo que en definitiva corresponda, se desarrollaron de manera global constitutiva del delito de administración infiel en perjuicio de una administración pública (arts. 173 inc. 7° y 174 inc. 5° del Código Penal.) En el caso así planteado y narrado, corresponde descartar de momento el encuadre de los sucesos en los términos de los artículos 248 y 265 del Código Penal pues existe en estos tipos penales y el previsto en el art. 173 inciso 7° y 174 inc. 5° de del mismo cuerpo normativo una relación de concurso aparente que desplaza a los primeros cuando se aplica éste último (Ver lo resuelto en autos "SALAS HERRERO" del 27.11.01).”* (Sala II, c.n° 27.740, "Giacomino, Roberto E. y otros ", rta: 26/11/07.



# Poder Judicial de la Nación

Causa n° 3.710/2014

Finalmente, cabe destacar que si bien se detectaron diversos actos infieles, ellos constituyen una única conducta conformada por diversos sucesos que se encuentran motivados por el mismo propósito.

Con relación a este tema se ha dicho que “...los distintos actos infieles acaecidos en el contexto de una misma administración deben ser considerados jurisdiccionalmente como constitutivos de un mismo hecho, y no de manera independiente, supuesto vedado por la garantía constitucional de *ne bis in idem*...” (C.C.C. Fed. - Sala I - causa: “Consolidar AFJP” - N° 43.712 - Reg. 768 - resuelta el 13 de agosto de 2010).

En este sentido también se ha expedido la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el fallo “Pompas” donde ha entendido que los distintos episodios infieles que se realicen en el manejo del patrimonio ajeno no implican reiteración, no logrando multiplicar el delito que sigue siendo único e “inescindible” (conf. Fallos 325:3255).

## **V. Responsabilidad penal:**

Luego de haberse efectuado las consideraciones precedentes, a la luz de la prueba colectada a lo largo de la investigación, se entiende que se encuentran reunidos los elementos necesarios para imputar “*prima facie*” y con el grado de certeza requerido para esta etapa procesal, la comisión del hecho descrito a Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero, Antonio Eduardo Sícaro, Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Alejandro Ariel Ramos y Julio Miguel De Vido, de conformidad con la calificación legal detallada y por los fundamentos que se desarrollarán a continuación.

### **V. 1. Consideraciones concernientes a todos los imputados:**

En primer lugar se habrá de indicar cuáles son las líneas de colectivos en las que se estableció que realizaban menos kilómetros que los que se venían considerando para calcular los subsidios.

Las líneas son las siguientes: 17, 22, 29, 39, 41, 42, 47, 59, 61, 62, 64, 67, 79, 86, 92, 95, 100, 102, 104, 105, 109, 110, 112, 114, 115, 118, 129, 133, 134, 140, 141, 150, 160, 163, 165, 193.

En estos casos se encuentra probado que los kilometrajes informados por los GPS en los primeros doce registros indubitables (julio de 2014 a junio de 2015), fueron inferiores a los que se venían considerando para calcular los subsidios.

Esto surge de la información aportada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y no admite discusión.

Antes de la instalación de GPS en cada uno de los colectivos, los kilometrajes a considerar para los cálculos de los subsidios surgían de las declaraciones juradas presentadas por las propias empresas beneficiarias, conforme lo dispuesto en la resolución 23/2003 de la Secretaría de Transporte.

Esos datos podían sufrir modificaciones en caso de que una auditoría de la CNRT revelara que los kilometrajes eran otros o por pedidos formulados por las propias empresas.

En el informe de fs. 4001/4001vta., que incluye el cuadro que se transcribe a continuación, se muestran las diferencias totales advertidas entre los kilometrajes oportunamente considerados para los cálculos de los subsidios y los informados por los GPS instalados en los colectivos (según lo informado por la CNRT).

LÍNEAS	DE	<u>17</u>	<u>22</u>	<u>29</u>	<u>39</u>	<u>41</u>	<u>42</u>
--------	----	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------



# Poder Judicial de la Nación

Causa n° 3.710/2014

<u>COLECTIVOS</u>						
<u>Km efectivamente considerados</u>	45226406,1	43979583,15	49971175,33	54311351,8	50422687,17	35907444,83
<u>Km SUBE</u>	40007849,83	35575468,32	44512816,99	47463760,62	39284185,29	32978910,42
<u>DIFERENCIA</u>	<b>5218556,27</b>	<b>8404114,83</b>	<b>5458358,35</b>	<b>6847591,18</b>	<b>11138501,88</b>	<b>2928534,41</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>47</u>	<u>59</u>	<u>61</u>	<u>62</u>	<u>64</u>	<u>67</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	46820726,67	72781113,33	13866436,33	12859292,33	39479286,83	40880904
<u>Km SUBE</u>	42733330,98	65360403,76	11466123,07	11145238,93	32602761,77	34960313,24
<u>DIFERENCIA</u>	<b>4087395,68</b>	<b>7420709,57</b>	<b>2400313,27</b>	<b>1714053,41</b>	<b>6876525,07</b>	<b>5920590,76</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>79</u>	<u>86</u>	<u>92</u>	<u>95</u>	<u>100</u>	<u>102</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	64757447	114936825,46	70650930,37	41277652,22	61649316,39	28467090
<u>Km SUBE</u>	47610241,93	110343360,31	59339669,02	36666855,95	53208771,09	26972716,69
<u>DIFERENCIA</u>	<b>17147205,07</b>	<b>4593465,16</b>	<b>11311261,35</b>	<b>4610796,27</b>	<b>8440545,3</b>	<b>1494373,31</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>104</u>	<u>105</u>	<u>109</u>	<u>110</u>	<u>112</u>	<u>114</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	12222210,67	35552627	43581385	48262815	28088019	48878481
<u>Km SUBE</u>	11142620,86	33027417,21	35653023,34	44645967,64	18583544,05	34233290,86
<u>DIFERENCIA</u>	<b>1079589,8</b>	<b>2525209,79</b>	<b>7928361,66</b>	<b>3616847,36</b>	<b>9504474,95</b>	<b>14645190,14</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>115</u>	<u>118</u>	<u>129</u>	<u>133</u>	<u>134</u>	<u>140</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	35137403	34597276,67	171837344,5	40048495,5	37334791,12	42149834,33
<u>Km SUBE</u>	30010376,66	28813519,19	131003839,99	34198158,66	32219830	37482695,53
<u>DIFERENCIA</u>	<b>5127026,34</b>	<b>5783757,48</b>	<b>40833504,51</b>	<b>5850336,84</b>	<b>5114961,12</b>	<b>4667138,8</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>141</u>	<u>150</u>	<u>160</u>	<u>163</u>	<u>165</u>	<u>193</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	48110183,75	41617108,5	89363850,67	14805931,33	73726881,07	17287041,29
<u>Km SUBE</u>	39334687,25	37216310,61	68537788,55	11333708,94	63541119,27	16559890,65
<u>DIFERENCIA</u>	<b>8775496,5</b>	<b>4400797,89</b>	<b>20826062,12</b>	<b>3472222,4</b>	<b>10185761,79</b>	<b>727150,64</b>

Las diferencias exhibidas en los cuadros precedentes permiten sostener que los imputados entregaban subsidios superiores a los que correspondían, en base a kilometrajes superiores a los reales.

En efecto, ninguno de los imputados pudo rebatir la contundencia de esta prueba.

Y esto se encuentra ratificado por la actuación 641/11 de la AGN, en cuanto indicó que **“en el 82% de los casos las auditorías de la CNRT detectaron que las empresas recorrían un kilometraje inferior al que se estaba declarando hasta ese momento para el cálculo del subsidio”**.

Entonces, al advertir que no podían contradecir los registros históricos ni los datos de los GPS, los imputados optaron por restar importancia a esta prueba fundamental e intentaron desviar la atención hacia pruebas impertinentes (ver título “declaraciones indagatorias”).

A diferencia de lo sostenido en las declaraciones indagatorias, el hecho imputado es simple y claro: se pagaba más de lo debido, por considerar kilometrajes superiores a los reales.

Lo confuso es la telaraña normativa que los propios imputados diseñaron para poder sostener la maniobra por más de diez años sin levantar sospechas.

Y la ausencia de sospechas obedece al hecho de que eran ellos mismos quienes debían velar por el cuidado de los bienes objeto de la maniobra.

Entonces, bajo el manto de la alegada complejidad del sistema y siendo ellos los principales encargados del control, podían cometer la maniobra ilegal sin que nadie los controlara.





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Prueba de esta telaraña -montada para encubrir la simplicidad de la maniobra-, son las respuestas ofrecidas al juzgado por las propias gestiones actuales de la CNRT y el Ministerio de Transporte, en cuanto refirieron a las dificultades encontradas para contestar los requerimientos del juzgado, vinculadas al modo en que se entregaban los subsidios, las múltiples variables en juego, las distintas compensaciones y los problemas referidos a los cálculos de los cupos de gasoil a precio diferencial (fs. 3051/2, 3415/23, 3464, 3736/66, 3771/91, 3887/3902, 3933, 3942/60, 4043/88 y 2857/8, 2868/91, 3049/50, 3360/65, 3730/35).

Otra prueba es el informe correspondiente a la actuación n° 641/11 de la AGN, al que se hará referencia más adelante, donde directamente se habla de *“una compleja trama de decretos y resoluciones que se complementan, se superponen, se derogan en forma expresa o tácita y sufren constantes modificaciones, disminuyendo la claridad, precisión y eficiencia del sistema”*

Asimismo debe señalarse que, al contrario de lo sostenido por las defensas, el proceso de implementación del sistema SUBE y el “Global Positioning System” (GPS), no puede presentarse como una excusa para justificar los sistemáticos pagos indebidos realizados sin ningún control.

En efecto, la medición de los kilometrajes no era algo complicado ni que requiriera tecnología avanzada.

Según el Diccionario Universal de Física, se hallaron registros de alrededor del año I A.C. del arquitecto e ingeniero romano “Vitruvius”, referidos al uso de un instrumento que permitía medir el camino que se hacía tanto a pie como en carruaje, denominado “odómetro” (Diccionario Universal de Física, Tomo VII, Imprenta Real de Madrid, año 1801, Mr. Brisson, pág. 134).

A su vez, el Diccionario de la Real Academia Española explica que la palabra odómetro proviene del griego *hodomatron* “instrumento para medir distancias”, de *hodós* “camino” y *metron* “que mide” (Diccionario de la Real Academia Española, Vigésimotercera Edición – Edición del Tricentenario).

Más tarde, en 1775 Benjamín Franklin, cuando trabajaba para la oficina de correos y se le asignó la tarea de optimizar las rutas de reparto de los carteros, salió con su carruaje a medir las distancias entre los diferentes pueblos a los que había que realizar los repartos y advirtió cuán importante era tener un instrumento que midiera las distancias.

Entonces, diseñó un aparato que medía las revoluciones del eje de las ruedas de su carruaje y lo ajustó para que sonara una campana cada 20 revoluciones, lo que equivale a 5.02 metros (The First Scientific American: Benjamin Franklin and the Pursuit of Genius. Joyce E. Chaplin. Ed. Basic Books. New York, 2006).

En el período del hecho investigado en autos (2003/2014) ya existía el cuentakilómetros desde hacía muchos años y todos los vehículos automotores que se comercializaban en el país incluían uno entre sus instrumentos.

Lo explicado en estos últimos párrafos destruye los argumentos de las defensas dirigidos a intentar convencer al juzgador de que la única forma de controlar los kilometrajes era mediante GPS.

Y si bien las carencias de preparación requeridas para los cargos que ocupaban los imputados podrían presentarse como excusas (Arquitecto, Ingeniero Agrónomo, Abogado, Contador), por tratarse de una tecnología tan antigua, no podrá alegarse en este caso.



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Respecto de esta falta de conocimientos sobre las materias concernientes a los cargos que aceptaron ocupar, cabe recordar lo manifestado por Pedro Ochoa Romero.

Cuando se le preguntó de quién dependía el ingeniero Domecq y a quién le rendía cuentas, explicó: *“Dependía de mí. Yo era su superior. **Leía lo que él hacía y lo firmaba. No tenía conocimientos para analizar lo que hacía. Confiaba en él. Era un empleado muy valioso. Si el cupo de gasoil se liquidaba mal, no lo sé, porque es muy técnico”***. (Los resaltados pertenecen al juzgado).

A su vez, cuando se le preguntó a Lapadula que dijera cuáles eran sus conocimientos sobre la materia que concernía a la CNRT, dijo: *“Cuando ingresé no tenía ningún conocimiento de la materia concerniente a la CNRT., era contador público nacional y no tenía conocimientos sobre el tema del transporte”*. (Los resaltados pertenecen al juzgado).

Ahora bien, en cuanto a la manera en que funcionaban el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, la Secretaría de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, resulta inevitable advertir un paralelismo con lo acreditado en la causa de la tragedia de Once (causa 1710/12, caratulada “Córdoba Marcos Antonio y otros s/ Descarrilamiento, naufragio u otro accidente culposo”).

En efecto, en ambos casos se advierte el modo en que durante la gestión de Julio De Vido como máxima autoridad de dicho Ministerio se otorgó a ciertas empresas de servicios públicos fondos que eran transferidos por el Estado Nacional, sin los debidos controles.

En aquél caso se trataba de las empresas ferroviarias y en el presente, de las de transporte automotor.

Y así como en este caso se ignoraba la existencia del cuentakilómetros, en la investigación de la tragedia de Once se pudo saber que los trenes no contaban con velocímetros.

Esto refuerza la convicción de que durante las gestiones de Julio De Vido y Ricardo Jaime se diseñó una política pública que favorecía que las empresas incumplieran sus obligaciones, a raíz de los deficientes controles - con las consecuencias que esto trajo aparejado, tanto en el caso de la tragedia de Once, como las señaladas a lo largo de este resolutorio-, pero sin embargo se le transferían sumas de dinero cada vez más importantes en concepto de subsidios.

Así, al analizar con detenimiento el sistema instaurado, a la luz de lo expuesto por cada uno de los responsables de las distintas áreas encargadas de controlar a las empresas prestatarias de los servicios, parece que se encuentra diseñado para que la responsabilidad se disipara entre los distintos organismos encargados de controlar el sistema.

En este caso, los interventores de la C.N.R.T. dijeron que ellos no aplicaban sanciones, ni denunciaban ante la justicia lo advertido en las auditorías, que sólo elevaban informes a la Secretaría de Transporte (ver título “declaraciones indagatorias”).

Concretamente, Sícario dijo: *“Yo hacía lo que me marcaba la resolución 23/03, que era informar a la autoridad de aplicación...”*.

Ochoa Romero sostuvo: *“Yo solamente las elevaba a la Secretaría de Transporte, sin decir nada...El que tiene la facultad de sancionar es el Secretario.”*.

Los Secretarios de Transporte expresaron que la obligación de controlar y denunciar era de la CNRT (ver título “declaraciones indagatorias”).



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

En efecto, Ramos dijo: “*Se daba cumplimiento a la normativa existente. Si se advertía un delito, la CNRT tenía la obligación de denunciarlo*”.

Schiavi, señaló: “*...en los casos en que la CNRT encontraba un problema, la Secretaría de Transporte no podía intervenir para atrás, porque había dos datos que no teníamos: desde cuándo y cuánto...*”.

El ex Ministro De Vido alegó que él no tenía competencia en el tema de los subsidios al transporte público automotor.

Entonces, es inevitable preguntarse ¿quién aplicaba sanciones, quién controlaba, quién pedía la devolución de lo recibido en exceso, quién denunciaba a las empresas?

La respuesta es clara: **nadie**, porque quienes debían velar por los bienes del Estado no lo hicieron.

Esta situación permitió que las empresas pudieran cobrar subsidios que no les correspondían por más de 10 años.

Una prueba irrefutable de la ausencia de controles es el caso de la empresa “Transporte Interprovincial Rosarina S.A.”, que durante el período comprendido entre mayo de 2010 y noviembre de 2011 -ambos inclusive-, recibió cupos de gasoil a precio diferencial **sin prestar servicios**.

Es decir, durante diecinueve (19) meses se le entregaron subsidios sin que moviera un solo colectivo.

El hecho se encuentra probado en la causa acumulada jurídicamente n° 1500/2013, que tramitaba ante el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 6, Secretaría n° 11.

Asimismo, el caso se encuentra reflejado en la actuación AGN 641/11, en cuanto señala: “*La empresa de Transporte Interprovincial Rosarina S.A. (TIRSA) percibió el subsidio de gasoil a precio diferencial*



*durante diecinueve (19) meses sin prestar servicios... se detectó que la empresa TIRSA -a la que se le estaba asignando gasoil a precio diferencial- no prestaba servicios desde los últimos 19 meses... durante el período en cuestión le suministraron a TIRSA ... un total de 345.620 litros de gasoil vendidos a precio diferencial a una empresa que no prestó servicios durante todo ese período”.*

Según determinó el Cuerpo de Peritos Contadores de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, esas entregas de cupos de gasoil a precio diferencial indebidas significaron para el Estado Nacional un perjuicio de setecientos cincuenta y seis mil ciento cuarenta y nueve pesos con cuarenta y cuatro centavos (\$ 756.149,44) (cfr. fs. 286/289 de la causa 1500/2013, que corre por cuerda).

Con relación a este hecho los imputados no hicieron descargo alguno porque, evidentemente, no existen argumentos para desacreditarlo.

Ahora bien, si las empresas recibían cantidades de gasoil a precio diferencial superiores a las que necesitaban, es inevitable preguntarse cuál era el destino de los litros sobrantes.

La respuesta a esta pregunta surge de la causa n° FSM 79000663/2010 del registro del Juzgado Federal de Tres de Febrero, cuyos testimonios fueran remitidos por conexidad y acumulados jurídicamente a la presente (fs. 3598/3602).

En dichas actuaciones se encuentra probado que, al menos en el año 2010, la estación de servicio ubicada en la esquina de Yrigoyen y Gaona, en la localidad de Ciudadela, partido de Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires, vendía al público gasoil subsidiado por el Estado Nacional para el transporte público automotor de pasajeros.

Ese combustible era llevado a la estación de servicio por camiones de una empresa con domicilio en la provincia de Mendoza, que



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

partían de una planta ESSO de Campana y un tal “Marcos” les cambiaba los remitos, para que no se supiera cuáles eran las empresas de colectivos beneficiarias de los subsidios (ver testimonios de la causa n° FSM 79000663/2010 reservados en Secretaría).

Sentado lo expuesto, cabe agregar que, si bien hasta el momento no existen pruebas de “retornos” que las empresas hayan entregado a los funcionarios, sí se conocen los vínculos que tenía el Secretario Ricardo Jaime con la familia Cirigliano, dueña y responsable de la dirección de la empresa Transporte Automotor Plaza S.A.

En efecto, tal como fuera investigado por este juzgado en la causa 2160/2009, caratulada “Jaime, Ricardo Raúl y otros s/aceptación de dádivas” y como se terminó resolviendo en el Tribunal de juicio, Jaime recibió dádivas de Sergio Claudio Cirigliano -quien se encuentra citado para prestar declaración indagatoria en la presente- en ocho oportunidades (fs. 396/486).

Esto se encuentra probado y fuera de discusión desde la condena del 13 de octubre de 2015, dictada por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 10 en la referida causa 2160/2009, donde se consideró a Jaime autor penalmente responsable del delito de aceptación de dádivas cometido en diecinueve oportunidades en concurso material entre sí y en perjuicio de la Administración Pública (arts. 26, 27 bis, 29, inciso 3°, 40, 41, 45, 55 y 259 del Código Penal y arts. 401, 403, 409, 431 bis, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación; <http://www.cij.gov.ar/nota-18420-El-juez-Ercolini-conden--a-Ricardo-Jaime-a-un-a-o-y-medio-de-prison.html>).

El monto del perjuicio generado:

Como se indicara en el hecho, la conducta desplegada por los imputados generó un perjuicio total de aproximadamente seiscientos nueve millones trescientos veintiséis mil ciento ochenta y seis pesos, con veinticinco centavos (\$ 609.326.186,25).

De ese total, cuatrocientos tres millones ciento noventa y tres mil ciento diecisiete pesos con dos centavos (\$ 403.193.117,2) corresponden a los subsidios indebidos entregados en pesos; doscientos cinco millones trescientos setenta y seis mil novecientos diecinueve pesos con sesenta y un centavos (\$ 205.376.919,61), a los litros de gasoil a precio diferencial entregados en exceso; y setecientos cincuenta y seis mil ciento cuarenta y nueve pesos con cuarenta y cuatro centavos (\$ 756.149,44), al caso de la empresa “Transporte Interprovincial Rosarina S.A.”.

Los subsidios en exceso se entregaron a las siguientes empresas de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, por los montos aproximados que se indican en cada caso: “Línea 17 S.A.”, nueve millones ocho cientos treinta y seis mil novecientos sesenta y siete pesos con sesenta y cinco centavos (\$ 9.836.967,65); “Línea 22 S.A.”, dieciséis millones quinientos treinta y tres mil pesos con sesenta y ocho centavos (\$ 16.533.551,68); “Empresa de Transportes Pedro de Mendoza S.A.”, catorce millones ochocientos noventa y ocho mil trescientos ochenta y cinco pesos con ochenta y siete centavos (\$ 14.898.385,87); “Transportes Santa Fe S.A.C.I.”, once millones setecientos treinta y dos mil novecientos treinta y cinco pesos con setenta y siete centavos (\$ 11.732.935,77); “Azul S.A. de Transporte Automotor”, cuarenta y cinco millones setecientos ocho mil trescientos pesos con noventa y nueve centavos (\$ 45.708.300,99); “Transportes Colegiales S.A.C.I.”, seis millones setecientos veintisiete mil doscientos setenta y cuatro pesos con ochenta y cuatro centavos (\$ 6.727.274,84); “Línea de Microómnibus 47 S.A.”, cuatro millones setecientos



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

cuarenta y siete mil ochocientos cuarenta y ocho pesos con setenta y ocho centavos (\$ 4.747.848,78); “Microómnibus Ciudad de Bs. As. S.A.T.C.I”, doce millones setecientos dieciocho mil trescientos setenta pesos con cincuenta y dos centavos (\$ 12.718.370,52); “Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.”, ciento veintinueve millones novecientos cincuenta y cinco mil novecientos sesenta y nueve pesos (\$ 129.955.969); “Vuelta de Rocha S.A.T.C.I.”, doce millones trescientos ochenta mil cuatrocientos veintisiete pesos con cincuenta y nueve centavos (\$ 12.380.427,59); “Transportes del Tejar S.A.”, diez millones ochocientos ochenta y un mil ochocientos pesos con cincuenta y siete centavos (\$ 10.881.800,57); “San Vicente S.A. de Transportes”, cincuenta y nueve millones ochocientos treinta y seis mil novecientos setenta y seis pesos con sesenta y siete centavos (\$ 59.836.976,67); “D.U.V.I. S.A.”, veintitrés millones setenta y un mil ochocientos treinta y siete pesos con sesenta y dos centavos (\$ 23.071.837,62); “Empresa de Transporte Microómnibus Saenz Peña S.R.L.”, quince millones sesenta y cuatro mil cuatrocientos cincuenta y dos pesos con ocho centavos (\$ 15.064.452,08); “Empresa Antártica Argentina S.A.T.”, doce millones ciento treinta y siete mil ochocientos treinta y un pesos con ochenta y nueve centavos (\$12.137.831,89); “Transportes Automotores Riachuelo S.A.”, treinta y siete millones cuatrocientos siete mil novecientos cuarenta y tres pesos con sesenta y nueve centavos (\$ 37.407.943,69); “Línea 102 – Sargento Cabral S.A.”, tres millones cuatrocientos cincuenta y ocho mil doscientos diez pesos con setenta y ocho centavos (\$ 3.458.210,78); “Empresa de Transportes 104 S.A.”, siete millones ochenta y un mil trescientos sesenta y cuatro pesos con cincuenta centavos (\$ 7.081.364,50); “Empresa de Transportes América S.A.C.I.”, cinco millones cuatrocientos noventa y tres mil ciento veinte pesos con dieciséis centavos (\$ 5.493.120,16); “Transportes Nueve de Julio S.A.C.”, trece millones setecientos cuarenta y ocho mil novecientos dieciséis pesos con cuarenta y siete centavos (\$

13.748.916,47); “General Pueyrredon S.A.T.C.I.”, nueve millones sesenta y un mil ochocientos cincuenta y ocho pesos con nueve centavos (\$ 9.061.858,09); “Expreso Lomas S.A.”, treinta y nueve millones seiscientos cuarenta mil ciento once pesos con sesenta y siete centavos (\$ 39.640.111,67); “Microómnibus Barrancas de Belgrano S.A.”, diecisiete millones ciento dos mil ochocientos sesenta y un pesos con un centavo (\$ 17.102.861,01); “Mayo S.A.T.A.”, veinticuatro millones setecientos treinta mil trescientos cincuenta pesos con veintisiete centavos (\$ 24.730.350,27); “NUDO S.A.”, diez millones ochocientos ochenta y seis mil trescientos un pesos con cincuenta y siete centavos (\$ 10.886.301,57); “Micro Ómnibus Sur S.A.C.”, veintiocho millones cuatrocientos sesenta y cinco mil seiscientos sesenta y nueve pesos con ochenta y cinco centavos (\$ 28.465.669,85); “Consultores Asociados Ecotrans S.A.”, veinticinco millones doscientos sesenta mil trescientos noventa y siete pesos con veintiún centavos (\$ 25.260.397,21) y “Transporte Interprovincial Rosarina S.A.”, setecientos cincuenta y seis mil ciento cuarenta y nueve pesos con cuarenta y cuatro centavos (\$ 756.149,44).

Estos montos entregados indebidamente a las empresas indicadas surgen de las diferencias de kilometrajes advertidas mediante los GPS.

Las diferencias de kilometrajes son las siguientes.

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>17</u>	<u>22</u>	<u>29</u>	<u>39</u>	<u>41</u>	<u>42</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	45226406,1	43979583,15	49971175,33	54311351,8	50422687,17	35907444,83
<u>Km SUBE</u>	40007849,83	35575468,32	44512816,99	47463760,62	39284185,29	32978910,42
<u>DIFERENCIA</u>	<b>5218556,27</b>	<b>8404114,83</b>	<b>5458358,35</b>	<b>6847591,18</b>	<b>11138501,88</b>	<b>2928534,41</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>47</u>	<u>59</u>	<u>61</u>	<u>62</u>	<u>64</u>	<u>67</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	46820726,67	72781113,33	13866436,33	12859292,33	39479286,83	40880904
<u>Km SUBE</u>	42733330,98	65360403,76	11466123,07	11145238,93	32602761,77	34960313,24





# Poder Judicial de la Nación

Causa n° 3.710/2014

<u>DIFERENCIA</u>	<b>4087395,68</b>	<b>7420709,57</b>	<b>2400313,27</b>	<b>1714053,41</b>	<b>6876525,07</b>	<b>5920590,76</b>
-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>79</u>	<u>86</u>	<u>92</u>	<u>95</u>	<u>100</u>	<u>102</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	64757447	114936825,46	70650930,37	41277652,22	61649316,39	28467090
<u>Km SUBE</u>	47610241,93	110343360,31	59339669,02	36666855,95	53208771,09	26972716,69
<u>DIFERENCIA</u>	<b>17147205,07</b>	<b>4593465,16</b>	<b>11311261,35</b>	<b>4610796,27</b>	<b>8440545,3</b>	<b>1494373,31</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>104</u>	<u>105</u>	<u>109</u>	<u>110</u>	<u>112</u>	<u>114</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	12222210,67	35552627	43581385	48262815	28088019	48878481
<u>Km SUBE</u>	11142620,86	33027417,21	35653023,34	44645967,64	18583544,05	34233290,86
<u>DIFERENCIA</u>	<b>1079589,8</b>	<b>2525209,79</b>	<b>7928361,66</b>	<b>3616847,36</b>	<b>9504474,95</b>	<b>14645190,14</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>115</u>	<u>118</u>	<u>129</u>	<u>133</u>	<u>134</u>	<u>140</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	35137403	34597276,67	171837344,5	40048495,5	37334791,12	42149834,33
<u>Km SUBE</u>	30010376,66	28813519,19	131003839,99	34198158,66	32219830	37482695,53
<u>DIFERENCIA</u>	<b>5127026,34</b>	<b>5783757,48</b>	<b>40833504,51</b>	<b>5850336,84</b>	<b>5114961,12</b>	<b>4667138,8</b>

<u>LÍNEAS DE COLECTIVOS</u>	<u>141</u>	<u>150</u>	<u>160</u>	<u>163</u>	<u>165</u>	<u>193</u>
<u>Km efectivamente considerados</u>	48110183,75	41617108,5	89363850,67	14805931,33	73726881,07	17287041,29
<u>Km SUBE</u>	39334687,25	37216310,61	68537788,55	11333708,94	63541119,27	16559890,65
<u>DIFERENCIA</u>	<b>8775496,5</b>	<b>4400797,89</b>	<b>20826062,12</b>	<b>3472222,4</b>	<b>10185761,79</b>	<b>727150,64</b>

Con relación al monto del perjuicio calculado por el juzgado, cabe señalar que, durante la instrucción de la presente, tanto la Comisión Nacional de Regulación del Transporte como el actual Ministerio de Transporte, coincidieron en que no era posible conocer en forma certera cuál habría sido el monto de los subsidios indebidamente entregados a las empresas.

Esta dificultad para conocer los detalles de la maniobra ilegal es parte fundamental del hecho imputado y fue pergeñada por los propios involucrados para ocultar la maniobra ilegal que realizaban.

Como se dijo en la imputación, los Secretarios de Transporte dictaron las resoluciones que regulaban todo el sistema, incluyendo las relativas a la actuación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y se terminó creando un entramado de múltiples subsidios y compensaciones superpuestos, hasta el extremo de llegar a entregar seis subsidios simultáneos, con fórmulas de cálculo diferentes; además del gasoil a precio diferencial que, a su vez, poseía otra fórmula más.

En cuanto a los obstáculos para el cálculo del perjuicio, la actuación de AGN 641/11: **“4.2.1.1.10.2. No se encuentra reglamentado un procedimiento para determinar el subsidio percibido en exceso por las empresas en las que la CNRT detectó menores servicios que los que se venían considerando para el cálculo.**

**La CNRT no cuenta con un mecanismo que le permita determinar con exactitud el momento en que la empresa prestadora redujo los servicios.** Esto es consecuencia, como se señalara en la Observación 5.1.1.2, de la falta de implementación del Sistema de Seguimiento Vehicular o de otro procedimiento de control eficaz, que permita conocer con mayor precisión los servicios realmente prestados por las empresas”.

Sin perjuicio de lo indicado, a partir de los ya referidos informes de los organismos pertinentes (Ministerio de Transporte y CNRT), se pudieron comparar los kilometrajes informados por los GPS con los que se venían considerando para las liquidaciones de los subsidios.

Los datos GPS del año indubitable se compararon los mismos meses, recorridos y cantidad de colectivos funcionando, de los diferentes años analizados.

De tal modo, se conocieron las diferencias de kilometrajes en cada uno de los meses del período total (2003/2014).



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

En los casos de las líneas imputadas, los kilometrajes arrojados por los GPS fueron sensible y sostenidamente inferiores a los que se venían considerando; tanto en la suma total del período, como en los parciales anuales y, casi sin excepción, en los registros mensuales de los más de ciento veinte meses analizados.

Luego de acreditadas las diferencias, sólo restaba traducir esos kilómetros en dinero.

Para esta tarea, como los distintos subsidios implicados contaban con fórmulas de cálculo diferentes, se realizaron dos procedimientos.

En el caso de gasoil a precio diferencial, donde la propia CNRT informó las cantidades de litros de combustible que representaban las diferencias de kilometraje, sólo resultó necesario averiguar los precios de mercado y diferenciales del gasoil a través de los años.

A partir de esos datos, se compararon ambos precios mes a mes (desde 2003 hasta 2014), a fin de conocer las diferencias entre el precio de mercado y el diferencial.

Luego, en cada uno de los meses analizados se multiplicó la cantidad de litros recibidos en exceso, por la diferencia entre el precio de mercado y el precio diferencial.

De tal modo, se pudo conocer cuántos pesos argentinos representaba el perjuicio ocasionado por esa entrega excesiva de combustible subsidiado.

Ahora bien, en lo relativo a los subsidios entregados en dinero, el cálculo fue diferente.

En este caso se solicitó al Ministerio de Transporte que informara todas las sumas de dinero entregadas a las empresas, en las cuales había tenido incidencia la variable “kilómetros recorridos”.

Asimismo, se le pidió que informara cuál había sido el porcentaje que esa variable representaba en las fórmulas de cálculo de cada período.

La respuesta se encuentra reflejada en los cuadros de fs. 4077vta./4084, donde aparecen esos dos datos, discriminados por empresa.

A partir de esos datos, con sólo aplicar los porcentajes aportados a las sumas informadas, se pudo conocer cuánto de ese dinero entregado derivaba directamente de la variable “kilómetros recorridos”.

La necesidad de obtener ese porcentaje obedece a que los pagos se calculaban en base a tres variables: recaudación, pasajeros transportados y kilómetros recorridos; y en general, los porcentajes de incidencia eran: 50%, 25% y 25%, respectivamente.

Entonces, sobre las fracciones de los pagos derivadas de la variable analizada (en general era el 25%), se aplicaron los porcentajes de variación de los kilometrajes; es decir, los porcentajes de diferencia advertidos entre los considerados históricamente y los informados por los GPS.

Estos últimos porcentajes de variación de los kilometrajes surgen del cuadro consignado precedentemente, donde se observan las diferencias entre los datos históricos y los obtenidos de los GPS.

En tales condiciones, sumando los resultados de los dos procedimientos indicados, se logró obtener un monto total aproximado del perjuicio generado a las arcas del Estado Nacional.

Sin perjuicio de ello y, más allá de exactitud o inexactitud de los montos obtenidos, lo importante es considerar que una disminución de los kilómetros recorridos deriva necesariamente en una disminución de los subsidios entregados.

Entonces, considerando la simplicidad de los cálculos indicados, la etapa del proceso que se transita y la imposibilidad de realización de



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

cálculos exactos, resultó evidentemente innecesaria la realización de un peritaje, que sólo habría tenido efectos dilatorios y demoraría así la elevación del caso hacia la instancia de juicio oral, cuando ya se encuentran corroborados los extremos necesarios a tal efecto (CCCF, Sala II, CFP 3017/2013/107/CA15, “Báez, Lázaro A. y otros s/procesamiento y prisión preventiva”, JF N° 7, Secr. N° 13, rta. 30/06/2016).

Sentado lo expuesto, resulta necesario señalar que los montos del perjuicio indicados en el hecho se encuentran expresados en pesos argentinos nominales, sin actualización alguna, calculados según los datos de cada uno de los meses del período (2003/2014).

Por lo tanto, si esos montos se actualizaran de acuerdo con la depreciación de la moneda nacional, se terminaría obteniendo un número considerablemente superior, que multiplicaría varias veces el consignado en el hecho.

Por otra parte, es importante tener en cuenta que las empresas estaban avisadas de que iban a colocar los GPS en los colectivos, razón por la cual, tuvieron tiempo para ir elevando los servicios para llegar a los kilometrajes declarados.

Es decir, que se les avisó previamente que iban a ser “auditadas” y, aún así, se registraron las diferencias de kilometrajes probadas.

Esto permite deducir que las empresas involucradas tenían diferencias mucho más grandes que las advertidas y que, aún intentando corregirlas para no quedar expuestas ante los GPS, no pudieron lograrlo.

Para que esto haya sucedido, las diferencias deberían haber sido muy superiores y las estructuras de las empresas deberían haber estado adaptadas a esos kilometrajes inferiores.



Porque, si sabían con anticipación que iban a ser auditadas (mediante las instalaciones de GPS), era esperable que los kilometrajes terminaran coincidiendo con los declarados.

En efecto, la eficacia de las auditorías en este ámbito del transporte, radicaba en el factor sorpresa, porque si avisaban de antemano, las empresas podían prepararse.

En este caso, se puede deducir que lo advertido es sólo la punta de un iceberg cuya parte más grande pudo haberse ocultado antes de la llegada de los GPS.

Es decir, se trata de aquello que las empresas no pudieron ocultar ni aún sabiendo que iban a ser controladas.

Lo explicado nos da una idea aproximada de la verdadera magnitud de la maniobra descubierta, que no se encuentra reflejada en el monto del perjuicio calculado.

## **V. 2. Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Alejandro**

### **Ariel Ramos:**

Sumado a las consideraciones precedentes, que atañen a todos los imputados y permiten tener por acreditada la maniobra delictiva, a continuación se hará referencia a los elementos de prueba que conciernen puntualmente a los imputados Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi y Marcelo Ariel Ramos, en sus condiciones de Secretarios de Transporte.

Los nombrados ocuparon el cargo indicado en los siguientes períodos: del 25/05/2003 al 01/07/2009, del 01/07/2009 al 07/03/2012 y del 07/03/2012 al 10/12/2015; respectivamente.



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

En primer lugar cabe señalar que, entre las responsabilidades del Secretario de Transporte, se encuentran las siguientes: “...***Supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos vinculados al área de su competencia, asegurando la calidad del servicio y la protección al usuario en condiciones razonables de economicidad...***” (decreto N° 1.142/03, el destacado me pertenece).

Sumado a esto, según el decreto N° 1.142/03, el Secretario de Transporte entendía en la elaboración de la política nacional en materia de transporte y sobre todo supervisaba su control para asegurar la calidad del servicio y proteger al usuario, observándose de este modo su injerencia y capacidad de actuación en este aspecto.

En ese contexto, el entonces Secretario de Transporte Ricardo Jaime dictó la resolución 23/2003, que fue luego mantenida en vigor por los siguientes Secretarios, aún cuando podían modificarla o reemplazarla por otra superadora.

Esta resolución de la Secretaría de Transporte dispuso que los kilometrajes a considerar para los cálculos de los subsidios fueran proporcionados por las propias empresas beneficiaras, a través de declaraciones juradas.

Es decir, una de las piedras basales del sistema de corrupción imputado que, como ya se dijo, fue mantenida por todos los Secretarios de Transporte traídos a proceso.

Sentado lo expuesto, se encuentra probado y fuera de discusión que la Secretaría de Transporte era la autoridad de aplicación de los sistemas de subsidios al transporte automotor de pasajeros (cfr. Resolución ST 23/2003) y que sus titulares fueron quienes efectivamente dispusieron las entregas de los subsidios indebidos.

Ellos recibían información de la CNRT y de las propias empresas, para decidir luego los montos de los subsidios a entregar, tanto dentro del SISTAU y complementarios, como de cupos de gasoil a precio diferencial.

Por lo tanto, no existe duda respecto de sus responsabilidades en el hecho imputado.

Al ser la autoridad de aplicación, tenían directamente a su cargo todo el sistema de subsidios, las normas que lo regulaban, y las relativas a la actuación de la CNRT.

Tal es así, que en la misma resolución de 23/2003 se asignan importantes funciones a la CNRT, pretendiendo dejar libres de responsabilidad a los Secretarios.

Esto muestra cómo se fue creando el escenario donde se desarrollaría el concierto delictual.

Entonces, a partir de tales delegaciones de funciones, ahora los Secretarios pretenden desligarse de responsabilidades, alegando que el control de los kilometrajes correspondía a la CNRT.

Este argumento evidentemente no puede prosperar porque, como ya se explicó en los párrafos precedentes, quienes tenían la administración de los fondos públicos y la obligación de controlar su correcta aplicación eran los Secretarios y el Ministro.

Y si los altos funcionarios (quienes dirigían la autoridad de aplicación del sistema) pudieran desligarse de sus responsabilidades legales delegando tareas a inferiores, sería demasiado sencillo lograr la impunidad en los hechos de corrupción como el presente.

Sin embargo eso no puede alegarse como una defensa válida.



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Como ya se dijo, la cortina a de humo de la implementación de tecnología equiparable a Taiwán y Londres, fue colocada ante la nación argentina por los Secretarios de Transporte, mientras ignoraban que el cuenta kilómetros existía desde los tiempos del imperio romano.

Este intento de engaño a la sociedad no prosperará en este proceso judicial.

En todo momento se pudieron controlar los kilometrajes, pero no hubo voluntad de hacerlo. Y esta falta de voluntad no fue casual, sino que obedeció al plan delictivo que tenían trazado.

Este plan consistía en garantizar una forma de “zona liberada” para que las empresas pudieran disminuir los servicios (y hasta dejar de prestarlos) y continuar percibiendo los mismos subsidios.

Entonces, como se indica en el hecho imputado y como puede observarse en las líneas precedentes, diseñaron, pusieron en funcionamiento y sostuvieron en el tiempo, un sistema destinado a permitir la maniobra, encubrirlo, disimular su ilegalidad e intentar lograr la impunidad de los involucrados.

Este sistema posibilitaba que se calcularan los subsidios en base a kilometrajes superiores a los efectivamente recorridos por los colectivos y, consecuentemente, se terminaran entregando subsidios superiores a los correspondientes.

Los Secretarios de Transporte, con la anuencia del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se encargaron de diseñar el marco normativo dentro del cual tuvo lugar la actividad ilegal.

Estas afirmaciones también se encuentran reflejadas en lo indicado por la Auditoría General de la Nación en los fragmentos de la actuación AGN 641/11, que se anotan a continuación.

Dice la AGN: “4.2.1.1. **El sistema de control de los subsidios presenta deficiencias y debilidades. Asimismo, no se han implementado las herramientas necesarias ni se utilizan adecuadamente las existentes, debido a que:**

4.2.1.1.1. **No existe, al cierre de las tareas de campo, un procedimiento de rendición de cuentas para las empresas beneficiarias de los subsidios del SISTAU y sus regímenes complementarios.**

4.2.1.1.2. No se ha implementado el Sistema de Seguimiento Vehicular exigido por el Decreto N° 98/2007.

4.2.1.1.3. Desde Julio hasta Diciembre de 2010 **se efectuaron pagos de subsidios sin controlar** el cumplimiento del cronograma de instalación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE) en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

4.2.1.1.4. Los parámetros para la determinación de los coeficientes de participación y de distribución del subsidio del SISTAU, declarados por las empresas prestatarias, no se validan por medio de controles por oposición, o que incluyan información proveniente de terceros o de organismos estatales.

4.2.1.1.5. **La Secretaría de Transporte no ha definido un criterio específico para solicitar documentación adicional con el propósito de validar los parámetros que determinan los coeficientes de distribución.**

4.2.1.1.10.2. **No se encuentra reglamentado un procedimiento para determinar el subsidio percibido en exceso por las empresas en las que la CNRT detectó menores servicios que los que se venían considerando para el cálculo.**

4.2.1.1.10.3. **La detección –por auditorías de la CNRT- de empresas que ya no prestan servicios o que prestan menos servicios que**





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

**los declarados sólo tiene efectos hacia el futuro. No se aplican sanciones ni se exige el reintegro del gasoil percibido en exceso”** (Los resaltados pertenecen al juzgado).

Entonces, los Secretarios dictaron las resoluciones que regulaban todo el sistema, incluyendo las relativas a la actuación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y terminaron creando un entramado de múltiples subsidios y compensaciones superpuestos, hasta el extremo de llegar a entregar seis subsidios simultáneos, con fórmulas de cálculo diferentes; además del gasoil a precio diferencial que, a su vez, poseía otra fórmula más.

Esta afirmación se encuentra probada en los informes aportados por el actual Ministerio de Transporte, donde refiere en detalle a la complejidad del sistema y las dificultades advertidas al intentar responder los pedidos del juzgado (fs. 3069/3129, 3739/3766, 3771/3791, 3825/3902, 3942/3960, 4043/4088).

En el informe de fs. 4043/4088 se hallan enumeradas y explicadas las diferentes normativas que regularon el sistema de subsidios durante el período investigado, con detalle de las diferentes fórmulas de cálculo que se fueron utilizando a través de los años, a cuyos términos cabe remitirse en honor a la brevedad.

En cuanto a la cantidad de subsidios superpuestos, según lo informado por el actual Ministerio de Transporte, cabe señalar los siguientes: 1) SISTAU, 2) RCC, 3) RCP, 4) RCC gasoil, 5) RCP gasoil, 6) gasoil a precio diferencial, 7) RCC salarial, 8) RCC Renovación Parque, 9) RCC Agentes Excedentes, 10) Premio por Antigüedad de Parque (fs. 4043/4088).

A su vez, la actuación AGN 641/11 también prueba lo indicado, en cuanto refiere a la profusión de normas y oscuridad del sistema, que posibilitaba la maniobra; tal como surge de los siguientes fragmentos.

**“4.2.3.1.1. Existe profusión de normas que obstaculizan el correcto funcionamiento del sistema de subsidios.”**

La ausencia de un cuerpo normativo unificado, ordenado y armonizado hace que estas se encuentren dispersas, generando una **compleja trama de decretos y resoluciones que se complementan, se superponen, se derogan en forma expresa o tácita y sufren constantes modificaciones, disminuyendo la claridad, precisión y eficiencia del sistema.**

Al respecto, la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINPLAN27, destaca la necesidad de elaborar un texto ordenando que contemple todas las modificaciones al plexo normativo que garantice su correcta aplicación, facilitando su comprensión y su posterior control.

Algunos de los casos concretos que pueden mencionarse a efectos de ejemplificar esta deficiencia son los siguientes:

**4.2.3.1.2. Se detectaron inconsistencias que dificultan la comprensión de las normas vigentes.**

Los requisitos para el acceso y mantenimiento del beneficio de los subsidios del SISTAU están dispersos en sendas normas (Resolución Conjunta N° 18/02 ex – Ministerio de Producción y N° 84/02 ex – Ministerio de Economía, y Res. 337/05) que han sido complementadas, modificadas y derogadas por otras tantas (Res. 512/2006, Res. 33/2010, Res. 365/2005, Res. 255/2011, Res. 1/2012).

Como se observara en 5.1.1.1 del presente informe, entre éstas hay normas que continúan remitiendo a requisitos que ya se encuentran derogados. Por ejemplo, el artículo 2° de la Res. ST 337/2004 en su último párrafo, remite a dos incisos (d y e, del mismo artículo) que fueron derogados, cuando también debiera haberse derogado ese párrafo. Del mismo modo, el artículo 3° inc. a)



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

ap. 2° remite a esos dos incisos derogados y el ap. 1° de este artículo remite al inciso a) del artículo 2° de la Res. 337/04, que también está derogado, en este caso por la Resolución 33/2010.

#### **4.2.3.1.3. La falta de claridad en las normas que regulan el procedimiento para la liquidación del SISTAU genera dificultades en su aplicación.**

El 3 de octubre de 2008, la Secretaría de Transporte emitió la Nota N° 2935/2008 dirigida al Grupo de Trabajo SISTAU indicando un procedimiento de validación del parámetro recaudación. Posteriormente, a través de la Resolución ST N° 1016/08 del 30 de diciembre de 2008 se aprueba un procedimiento de validación distinto. Sin embargo, desde ese momento y hasta el dictado de la resolución 120/2009 (16 de marzo de 2009) se siguió aplicando el procedimiento establecido en la Nota N° 2935/2008.

Si bien el procedimiento establecido por la Nota N°2935/2008, fue aplicado con anterioridad al período auditado, cabe destacar que es igual al que posteriormente se aprueba por la Resolución 120/2009 para ser aplicado en forma retroactiva desde octubre de 2008. Es decir que la Resolución ST 120/09, establece la aplicabilidad retroactiva de un procedimiento, que se venía utilizando en la práctica pero apartándose de lo normado por la Res. ST N°1016 que hasta entonces se encontraba jurídicamente vigente.

Por otra parte, la mencionada Resolución 120/2009 establece el PROCESO DE LIQUIDACIÓN DEL SISTAU modificando la Resolución ST N° 1016/2008, que regulaba dicho proceso. Sin embargo, la norma posterior no menciona a la anterior en ningún momento ni explicita las razones que motivan dicha modificación. Asimismo, al efectuar la consulta de la Resolución ST N° 1016/2008 en la página [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar) se observa que la misma aparece con el siguiente comentario: ‘esta norma no es complementada ni modificada por ninguna norma’.

#### **4.2.3.1.4. Hay contradicciones en la normativa que regula las sanciones para los distintos regímenes de subsidios.**

A través del artículo 5° de la Resolución ST28 N° 365/2005, se suprimió el literal d) del artículo 2° de la Resolución ST N° 337/04, que establecía como requisito para acceder y mantener el derecho a la percepción del beneficio del SISTAU, el de ‘no haber efectuado modificaciones tarifarias o reglamentarias que implicaran un encarecimiento de los servicios a los usuarios con posterioridad a la vigencia de la Ley N° 25.561 y su prórroga y que superen la tarifa mínima del agrupamiento tarifario de 0 - 3 kilómetros del Distrito Federal y Suburbano Grupo I’.

Al haberse eliminado este requisito para los subsidios del SISTAU, la ST decidió aplicar un criterio análogo en el caso de los beneficiarios del cupo de gasoil, pero sin derogar la normativa específica que establece, que en este último régimen, los incumplimientos tarifarios aun son pasibles de sanción (supresión o reducción).

Así como en el caso del SISTAU, el criterio aplicable en el cupo de gasoil debería ir acompañado del dictado del acto formal correspondiente. Expresado de otro modo, la decisión de no continuar aplicando este tipo de sanciones, debería estar sustentada en una norma expresa emanada de la autoridad competente.” (los destaques pertenecen al juzgado).

Por otra parte, el 23 de julio de 2003 Ricardo Jaime dictó la resolución 23/2003 de la Secretaría de Transporte, donde dispuso que los kilometrajes a considerar para los cálculos de los subsidios fueran proporcionados por las empresas beneficiaras, a través de declaraciones juradas.

Sin embargo, nunca se estableció un mecanismo que permitiera detectar las disminuciones de los kilometrajes en forma oportuna. Y cuando una auditoría lograba advertirlo, ese hallazgo sólo tenía efectos a futuro y no se



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

aplicaban sanciones ni se exigía la devolución de los subsidios recibidos en exceso. En efecto, las normativas que regulaban el sistema no contemplaban estas opciones.

Esto prueba con claridad que el diseño del sistema que permitió la maniobra corresponde, principalmente, los Secretarios de Transporte, quienes tenían las potestades para dictar las normas concernientes a los subsidios.

Ese marco normativo es el que permitía que, aún disminuyendo los servicios -o hasta dejando de prestarlos- las empresas continuarían percibiendo los mismos subsidios mensuales y que, en el eventual caso de ser descubiertas, no enfrentarían más consecuencias que una corrección de las entregas a futuro.

En tales condiciones, ninguno de los funcionarios involucrados implementó un sistema que permitiera controlar los kilometrajes efectivamente recorridos por los colectivos.

Sumado a ello, los mismos Secretarios se encargaron de que la complejidad de sistema y la ausencia de registros claros, tornaran prácticamente imposible el control de lo actuado por parte de organismos externos.

Esta afirmación encuentra sustento en lo ya indicado y lo señalado por la propia AGN en la referida actuación 641/11, tal como surge en los siguientes pasajes.

**“4.2.2.2. La complejidad del sistema de subsidios del SISTAU y el procedimiento de liquidación de pagos dificultan los controles respecto a aplicación de los subsidios, por cuanto existen:**

**4.2.2.2.1. Demoras en la aprobación de los coeficientes definitivos.**



A la fecha de cierre de las tareas de campo no habían sido aprobados los coeficientes definitivos de distribución del período Abril de 2010 en adelante.

Las resoluciones que determinaron los coeficientes definitivos de los meses de Enero, Febrero y Marzo de 2010 se dictaron 574, 549 y 778 días después de vencido el mes correspondiente.

#### **4.2.2.2.2. Múltiples y extemporáneos pagos de los subsidios, para cada mes devengado.**

Entre 2010 y 2011 se registraron, para cada mes devengado, entre 18 y 44 pagos de los regímenes de compensaciones que integran el sistema.

Salvo en el primer pago de cada mes, el resto de los pagos de subsidios se efectúan en un lapso máximo que oscila entre los 54 y los 763 días, contados desde el primer día hábil del mes siguiente al devengado.

#### **4.2.2.2.3. Falta de criterio de identificación por beneficiario para resguardar la documentación que respalda la información que se carga en el Sistema Informático de Liquidación y Administración de Subsidios (SILAS).**

La documentación que respalda los datos volcados en el SILAS, se archiva a medida que es recibida en biblioratos identificados por grupos por provincias, sin discriminar por empresa beneficiaria.

#### **4.2.2.2.4. Problemas de accesibilidad a la documentación de períodos anteriores**

La documentación correspondiente a 2010, por su volumen, se encuentra en archivos que dispone el Ministerio de Planificación, ubicados en espacios físicos ajenos al del edificio sede del Ministerio, lo cual dificulta y retrasa el acceso a la misma.”.



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

Sumado a ello, ninguno de los funcionarios involucrados denunciaba esas sistemáticas percepciones indebidas de subsidios.

La CNRT elevaba a la Secretaría los resultados de las auditorías que, según lo informado por AGN, **“en el 82% de los casos las auditorías de la CNRT detectaron que las empresas recorrían un kilometraje inferior al que se estaba declarando hasta ese momento para el cálculo del subsidio”**.

Frente a esto, ante evidentes engaños al Estado por parte de las empresas, los Secretarios de Transporte, no formulaban denuncias ante la justicia, no aplicaban sanciones y no pedían a las empresas que devolvieran lo recibido en exceso.

Esto se encuentra probado por el referido informe AGN, por las auditorías efectuadas por la CNRT -que se encuentran reservadas en Secretaría- y por las propias declaraciones de los imputados.

Sobre este punto, la AGN señala **“4.2.1.1.10.3.- La detección – por auditorías de la CNRT- de empresas que ya no prestan servicios o que prestan menos servicios que los declarados sólo tiene efectos hacia el futuro. No se aplican sanciones ni se exige el reintegro del gasoil percibido en exceso”**.

A su vez, al preguntarse en declaración indagatoria al imputado Ramos *“¿Qué hacía con las auditorías remitidas por la CNRT, en los casos en que se descubría que las empresas de colectivos recorrían kilometrajes inferiores a los que se venían considerando para los cálculos de los subsidios?”*; respondió: *“Se daba cumplimiento a la normativa existente. Si se advertía un delito, la CNRT tenía la obligación de denunciarlo. En el escrito aportado aparecen las denuncias que se hicieron. Si teníamos conocimiento denunciábamos. Había áreas específicas de control. Yo llevé adelante las*

*rescisión de los contratos de TBA, ALL logística, a título de ejemplo; porque eran situaciones muy complejas.”.*

Frente a la misma pregunta, Schiavi dijo: *“En relación a la resolución 23/2003, en su artículo 13 hay un planteo de que, en los casos en que la CNRT encontraba un problema, la Secretaría de Transporte no podía intervenir para atrás, porque había dos datos que no teníamos: desde cuándo y cuánto.”.*

Esta declaración genera asombro en quien la lee, si se considera que la resolución aludida (23/2003) había sido dictada por un Secretario de Transporte (Jaime), cargo que al momento de los hechos ocupaba el propio Schiavi.

Esto implica que Schiavi y Ramos, durante todas sus gestiones pudieron modificar esa norma, dictada por Jaime, o reemplazarla por otra, pero no lo hicieron; decidieron mantenerla, para que la entrega indebida de subsidios continuara, sin consecuencias para los involucrados.

Sumado a lo expuesto, debe considerarse que los Secretarios de Transporte, además de manejar materialmente todo el sistema de subsidios al transporte automotor, también tuvieron una fuerte incidencia en la designación de los interventores de la CNRT.

Esto se encuentra reflejado en lo manifestado por el propio interventor Ochoa Romero, al ser preguntado sobre cómo había llegado a la CNRT, en cuanto dijo: ***“Era asesor de Jaime en la Secretaría de Transporte. Lo conocía del ambiente del fútbol amateur. Un día me lo trajeron para jugar en el equipo donde yo era director técnico. En ese momento era Vice-ministro de Educación de Córdoba. En esa época me preguntó si quería ir al Ministerio de Educación y yo acepté. Fui como asesor. Después él vino para Capital a ocupar el cargo de Secretario de Transporte y me llamó para trabajar con él. Trabajé con él tres meses aproximadamente y después me propuso pasar a***



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*la CNRT...*” (Los destaques pertenecen al juzgado, ver título “Declaraciones indagatorias”).

Y no se trata de un dato menor, ya que la actividad ilegal que realizaban requería que todos los partícipes fueran personas dispuestas a cometer delitos y no denunciar los que pasaban delante de sus ojos.

Más aún cuando se trataba de las personas que deberían estar a cargo del organismo de control (CNRT), como en el caso indicado.

A su vez, en cuanto al manejo del tema de los subsidios por parte de los Secretarios de Transporte, cabe recordar lo indicado por el interventor Lapadula cuando se le preguntó si recibía órdenes del Secretario.

Al respecto dijo: *“Recibía órdenes directamente del Secretario Jaime para todo, desde tomar personal hasta cualquier cosa. Todo era manejado por el Secretario... el tema de los subsidios era manejado directamente por Jaime.”* (Los destaques pertenecen al juzgado, ver título “Declaraciones indagatorias”).

### **V.3. Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero, Antonio Eduardo Sícaro.**

Más allá de que las consideraciones formuladas al comienzo del presente capítulo permiten tener por probada la maniobra ilegal imputada y las responsabilidades penales de todos los imputados, a continuación se hará referencia a elementos de prueba que conciernen a la participación de los nombrados Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, en sus condiciones de interventores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Los nombrados ocuparon el cargo indicado en los siguientes períodos: del 06/06/2003 al 09/02/2004, del 09/02/2004 al 10/12/2007 y del 11/12/2007 al 15/08/2012; respectivamente.

Según el Estatuto de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (decreto 138/96) “...*Para la fiscalización y control del transporte, a cargo de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, fijanse los siguientes objetivos: a) Proteger los derechos de los usuarios. b) Promover la competitividad en los mercados de las modalidades del transporte aquí comprendidas. c) Lograr mayor seguridad, mejor operación, confiabilidad, igualdad y uso generalizado del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, asegurando un adecuado desenvolvimiento en todas sus modalidades...Son deberes de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE ...: a) Asegurar la publicidad de sus decisiones, incluyendo los antecedentes en base a los cuales ellas fueron tomadas. b) Recibir y tramitar con diligencia toda queja, denuncia o solicitud de información de los usuarios o de terceros interesados, relativos a la adecuada prestación de los servicios. c) **Intervenir sin demora cuando**, como consecuencia de procedimientos iniciados de oficio o por denuncia, considera que **algún acto o procedimiento de una empresa sujeta a su jurisdicción es violatorio de normas vigentes, o de algún modo afectan a la seguridad, ordenando a las empresas involucradas a disponer lo necesario para corregir o hacer cesar inmediatamente las condiciones o acciones contrarias a la seguridad. d) Mantener información actualizada sobre las tenencias internacionales en la materia y sobre el desarrollo de nuevas tecnologías y modalidades operativas relacionadas con la **prestación eficiente**, segura y confiable de***





## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

los servicios. e) **Proponer** a la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS el dictado de normas reglamentarias referidas a aspectos técnicos, operativos, de seguridad y funcionales del transporte. f) **Elevar anualmente a la SECRETARIA...un informe sobre las actividades cumplidas por la entidad en el año precedente, y su propuesta sobre las actividades a cumplir en el siguiente ejercicio.** ARTICULO 6°- Son facultades de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, respeto de las modalidades aquí comprendidas, las siguientes: a) **Aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas reglamentarias en materia de transporte.** b) **Fiscalizar las actividades de las empresas de transporte automotor** y ferroviario en función de lo establecido en los artículos siguientes. c) **Solicitar la información y documentación necesaria a las empresas de transporte para verificar y evaluar el desempeño del sistema de transporte y el mejor cumplimiento de la fiscalización encomendada, con adecuado resguardo de la confidencialidad de la información que pueda corresponder.** d) **Aplicar las sanciones** previstas en las distintas normas legales relacionadas con el transporte y las penalidades fijadas en los contratos de concesión, en caso de incumplimiento de las condiciones allí establecidas. e) Proveer información que le solicite la SECRETARIA...referente a: I) La determinación de las bases y condiciones de selección para el otorgamiento de nuevos permisos de servicio público de transporte automotor de pasajeros. II) Los llamados para participar en procedimientos de selección para la cobertura de servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor. III) Los proyectos de llamados a licitación para otorgar en concesión los sectores

de la red ferroviaria cuya explotación no hubiera sido aún concedida, o que habiéndolo sido, las respectivas concesiones estuvieran próximas a culminar o en situación de caducar. f) Resolver en instancia administrativa los reclamos de los usuarios u otras partes interesadas. g) Velar dentro del alcance de sus funciones por la protección del medio ambiente y la seguridad pública. h) **Promover ante los tribunales competentes, las acciones civiles o penales** incluyendo las medidas cautelares, para asegurar el cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto. i) Asistir al señor Secretario ... a su requerimiento, en todas las materias de competencia de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE....En general, realizar todos los demás actos que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones del organismo...**En materia de transporte automotor, para el cumplimiento de sus funciones, tendrán las siguientes facultades:** a) **Fiscalizar las actividades de las empresas operadoras en todos los aspectos prescritos en la normativa aplicable.** b) Efectuar el control de la ESTACION TERMINAL DE OMNIBUS DE RETIRO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (E.T.O.R.).....**OBJETIVOS** 1. **Instrumentar los mecanismos necesarios para garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y carga de Jurisdicción Nacional, con el objetivo de garantizar la adecuada protección de los derechos de los usuarios y promover la competitividad de los mercados.** 2. **Ejercer el poder de policía en materia de transporte de su competencia, controlando el cumplimiento efectivo de las leyes, decretos y reglamentaciones vigentes, así como la ejecución de los contratos de concesión; y fiscalizar la actividad realizada por los operadores de transporte.** 3. Asistir a la SECRETARIA...en todos aquellos aspectos relativos a su competencia....**Coordinar y controlar el cumplimiento de los permisos de transporte automotor en los aspectos**



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*administrativos, técnicos y operativos. 1. Aplicar y hacer cumplir los permisos. 2. Colaborar en la modificación, renovación, suspensión o caducidad de permisos y licencias de su competencia. 3. Proponer al Directorio la aplicación de las sanciones y multas establecidas en los contratos a las empresas operadoras de transporte, y/o en las normas legales vigentes. 4. Asesorar en la confección de Pliegos de Licitaciones, negociaciones, adjudicaciones y modificación de contratos de concesión de su competencia. ...Efectuar por si o por medio de terceros, el control técnico y fiscalización de los vehículos y el material rodante afectados a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de la calidad de la actividad del transporte de cargas. Administrar, coordinar y controlar el Sistema de Evaluación Psicofísica de Conductores afectados a los servicios de transporte de cargas y de pasajeros. **Realizar el control de los operadores del sistema de transporte automotor**, en cuanto a sus aspectos técnicos, económicos, financieros y tarifarios y evaluar el funcionamiento general del sistema...1. **Fiscalizar las actividades de las empresas prestadoras y/o concesionarios de transporte automotor** y ferroviario en lo que respecta al estado del parque móvil, material rodante e instalaciones afectadas a la prestación del servicio o la actividad, y la contratación de seguros y garantías. 2. Controlar la aptitud psicofísica y la idoneidad del personal de conducción de los servicios y actividades de transporte automotor y ferroviario de pasajeros de carga. 3. Controlar el funcionamiento de la **TERMINAL DE OMNIBUS DE RETIRO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**. 4. Administrar los registros de los operadores de transporte del área de su competencia. 5. Asistir en la celebración de acuerdos y convenios con autoridades provinciales y de otros. 6. Otorgar las licencias habilitantes para conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y carga, y maquinistas de transporte ferroviario. 7. Proponer al Directorio la aplicación de sanciones y multas*

*ante el incumplimiento de las normas legales vigentes. 8. Recopilar y sistematizar la información estadística. 9. Realizar estudios y evaluaciones....”(Los destacados pertenecen al juzgado).*

A su vez, en la resolución 23/2003 de la Secretaría de Transporte se le asignan las siguientes funciones relativas a los subsidios al transporte automotor de pasajeros: *“Instrúyese a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado en jurisdicción de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS a los fines de que, sobre la base de los criterios y procedimientos establecidos en los Anexos I y II de la presente resolución, realice el cálculo del consumo de gasoil discriminado entre los distintos beneficiarios definidos en los artículos 1° y 5°, respectivamente. Dicho cálculo servirá de base para que la SECRETARIA DE TRANSPORTE informe a las empresas que deben abastecer el gasoil a precio diferencial la cantidad de litros de gasoil a comercializar por beneficiario.....Instrúyese a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, con el objeto de que **solicite y recepcione la información relativa a los beneficiarios** definidos por los artículos 2° y 6°, de conformidad con lo establecido en los Anexos I y III de la presente resolución, respectivamente, y **realice el cálculo del consumo de gasoil discriminado por beneficiario**. Dicho cálculo servirá de base para que la SECRETARIA DE TRANSPORTE informe a las empresas que deben abastecer el gasoil a precio diferencial la cantidad de litros de gasoil a comercializar por beneficiario.....Los datos relacionados con la cantidad de vehículos que integran cada grupo, kilómetros mensuales recorridos, consumo promedio por tipo de vehículos que integran los grupos respecto de cada operador; referidos en el artículo 1° del presente Anexo y correspondientes a la jurisdicción nacional son*



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*aquéllos disponibles en la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado en jurisdicción de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS. En aquellos casos donde la prestación actual de servicios no se corresponda con la información estadística del 2º semestre del 2002, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE deberá aplicar un criterio que contemple la prestación presente del operador bajo análisis. Los operadores de la jurisdicción nacional deberán informar a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, cuáles son sus proveedores de combustible indicando en cada caso qué porcentaje suministra cada uno de ellos.... La Autoridad de Aplicación del régimen que se establece mediante la presente resolución y sus Anexos será la SECRETARIA DE TRANSPORTE, instruyéndose a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE a los fines que se detallan a continuación: • **Recepción, verificación y validación de la información**. • **Auditoría de la información**. • **Procesamiento de los datos, una vez efectuados los descartes o correcciones que resulten pertinentes**. • **Análisis técnico, sobre las presentaciones que pudieran efectuar las diversas jurisdicciones....**A los fines establecidos en el Artículo 16 del presente anexo, facúltase a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, para **efectuar los requerimientos de información y auditoría de campo que resulten menester...La COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, establecerá un mecanismo para la recepción de denuncias vinculadas con la detección de datos erróneos relacionados con: a) Vehículos declarados por los operadores, que no se encuentren efectivamente afectados a la prestación de los servicios públicos de transporte. b) **Kilómetros recorridos que no tengan relación con los servicios efectivamente*****



*prestados. c) Otras cuestiones vinculadas con la asignación del cupo de gas oil. La Autoridad de Aplicación del régimen que se establece mediante la presente resolución y sus Anexos será la SECRETARIA DE TRANSPORTE, la que contará con la asistencia técnica de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE a la que se instruye los fines que se detallan a continuación: - Recepción, verificación y validación de la información. - Auditoría de la información. - Procesamiento de los datos. - Análisis técnico.”* (Los destacados pertenecen al juzgado).

En el caso concreto, como los interventores de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) -Lapadula, Ochoa Romero y Sícaro- incumplían sus deberes de control respecto de los servicios prestados por las empresas de transporte automotor y los kilometrajes que realmente recorrían, terminaban convalidando e informando a la Secretaría de Transporte los kilometrajes declarados por los propios beneficiarios de los subsidios.

A su vez, las auditorías contaban con serias deficiencias, como son: la cantidad de empresas auditadas, inferior a la necesaria; el direccionamiento hacia las empresas que percibían menos subsidios; el modo en que se realizaban, que quedaba librado a la discrecionalidad de cada auditor y terminaba dificultando la comprensión y el control externo de lo actuado.

Estas afirmaciones encuentran sustento en las consideraciones efectuadas precedentemente, las diferencias de kilometrajes referidas en el título “Las diferencias de kilometrajes probadas”, la lectura de las auditorías reservadas en Secretaría, lo observado por la AGN en la actuación 641/11 y lo manifestado por los nombrados en sus declaraciones indagatorias.

En declaración indagatoria se le preguntó a Sícaro: “Cuándo las auditorías efectuadas por la CNRT arrojaban que los kilometrajes recorridos



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*por las unidades eran inferiores a los que se venían considerando, ¿qué hacía frente a eso?”.*

El nombrado respondió: *“En esos casos se bajaba inmediatamente el cálculo y se informaba a la Secretaría de Transporte, de acuerdo con lo estipulado en la resolución 23/03”.*

Se le volvió a preguntar: *“¿No denunciaba esos cosas, donde se estaba engañando al Estado?”*

Sícaro dijo: *“Yo hacía lo que me marcaba la resolución 23/03, que era informar a la autoridad de aplicación. No es posible determinar en una auditoría si la información recogida por el auditor se corresponde a un engaño. La propia AGN, en una de las observaciones indica que no se contaba con un mecanismo, por falta de instalación de los GPS, que permita conocer y retrotraer los datos de las inspecciones de la CNRT.”.*

Al realizarse la misma pregunta a Ochoa Romero, dijo: *“Yo solamente las elevaba a la Secretaría de Transporte, sin decir nada, poniendo a disposición los cuadros técnicos avocados a esta tarea para efectuar las aclaraciones o ampliación de los informes. El que tiene la facultad de sancionar es el Secretario.”.*

Y se le repreguntó: *“¿Y usted como funcionario titular de la Comisión no lo denunciaba?”*

A lo que respondió: *“Yo no veía las auditorias. Solo las elevaba a la Secretaría de Transporte”.*

También se le preguntó a Lapadula *“qué hacía frente a las irregularidades advertidas a través de auditorías”.*

A lo que respondió: *“Las irregularidades eran por ejemplo, no había automotores parados, todos funcionaban. Lo cual era sospechoso. Sí había problemas en las declaraciones juradas de las empresas del interior.*

*Quiero aclarar que la situación era catastrófica. Frente las irregularidades advertidas, lo comentábamos internamente, pero nunca elevé un informe a ningún lado. Nosotros, a través de las auditorías, no detectamos irregularidades relevantes vinculadas al transporte automotor. No era el tema central de la Comisión, nos avocábamos más a otros asuntos, como por ejemplo el transporte de cargas en los micros de larga distancia, según recuerdo.”.*

Luego se le preguntó “cómo funcionaban las auditorías al transporte automotor”.

Frente a lo cual dijo: *“Las auditorías no apuntaban a controlar los kilometrajes, sino que estaban dirigidas a otros aspectos: cumplimientos de los horarios, condiciones de los choferes, publicidad en los micros, los pisos bajos, que no avanzaran con la puerta abierta, etc. En ese entonces se confiaba en las declaraciones juradas.”.*

Por su parte, la actuación AGN 641/11 también prueba las imputaciones indicadas, en los párrafos que se consignan a continuación.

“4.2.1.1.6. La ausencia de un Plan Anual de Auditoría, debilita el control y por ende el riesgo que enfrentan y perciben las empresas subsidiadas de incurrir en incumplimientos.

Por su parte, el criterio seguido para la elegibilidad de las empresas a auditar no garantiza, por un lado, similar probabilidad de ocurrencia, como así tampoco que su alcance implique, al menos en un período razonable, la revisión de la totalidad de los beneficiarios del sistema.

4.2.1.1.7. No se da cumplimiento al procedimiento de selección de empresas a auditar dispuesto en el Manual de la Gerencia de Control Técnico (GCT) de la CNRT.



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

4.2.1.1.8. El Manual de la Gerencia de Control Técnico no especifica los procedimientos y controles que deben llevarse a cabo en la realización de las auditorías.

4.2.1.1.9. Las planillas utilizadas por las empresas para registrar la prestación de sus servicios carecen de homogeneidad o estandarización.

4.2.1.1.10. **Los procedimientos utilizados para la liquidación y control del subsidio al gasoil permiten que haya beneficiarios que se les calcule (y finalmente perciban) un subsidio mayor al que les corresponde.**

4.2.1.1.10.1. **No se cuenta con un mecanismo para detectar oportunamente la disminución de servicios en las empresas prestadoras.**

4.2.1.1.10.2. **No se encuentra reglamentado un procedimiento para determinar el subsidio percibido en exceso por las empresas en las que la CNRT detectó menores servicios que los que se venían considerando para el cálculo.**

4.2.1.1.10.3. **La detección -por auditorías de la CNRT- de empresas que ya no prestan servicios o que prestan menos servicios que los declarados sólo tiene efectos hacia el futuro. No se aplican sanciones ni se exige el reintegro del gasoil percibido en exceso.**

4.2.1.1.11. **El resultado total de las auditorías realizadas por la CNRT revela un alto porcentaje de empresas que prestan un volumen menor de servicios que los que se consideraban para la asignación de gasoil a precio diferencial hasta el momento de la auditoría.**

En el período auditado (2010-2011) se realizaron cuarenta y cuatro (44) “auditorías de control” a beneficiarios de Jurisdicción Nacional, las cuales recayeron en treinta y nueve (39) empresas. En cada auditoría se analiza un período de 6 meses.

De la evaluación del resultado de dichas auditorías, surge una discrepancia por defecto de volumen de servicio que asciende a 23.973.564 de Km recorridos. Es decir, que **en el 82% de los casos las auditorías de la CNRT detectaron que las empresas recorrían un kilometraje inferior al que se estaba declarando hasta ese momento para el cálculo del subsidio**, procediéndose sólo a la corrección de dicha información para su aplicación futura.

En los períodos 2010 y 2011 se realizaron trescientas ochenta y cuatro (384) auditorías de control a beneficiarios de Jurisdicción Provincial y Municipal, a través de las cuales se controló un universo de 474 servicios prestados por 321 empresas distintas.

A través de estos procedimientos, la CNRT detectó que en el 47,05% de los casos las empresas auditadas se encontraban prestando menos servicios que lo que se estaban considerando para el cálculo del subsidio. Esto involucra a 223 de los 474 servicios auditados, representando una reducción de 37.119.941 Km respecto a los kilómetros recorridos declarados.

Se mencionan tres empresas en el informe: Caso Transporte Interprovincial La Rosarina S.A. (pág. 37/39), Caso Empresa Almirante Brown S.R.L. (pág. 40/42) y Micro Ómnibus Norte S.A. (pág. 43/45).

4.2.1.1.12. La mitad del cupo de gasoil asignado a los beneficiarios no fue alcanzado por las auditorías programadas o de control.

El porcentaje de dichas auditorías por cada segmento analizado no es proporcional a la cantidad total de gasoil percibido por el conjunto de empresas que lo conforman

Por su parte, **la cantidad de auditorías programadas o de control destinadas al sector que presenta mayor nivel de reducción de**





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

**cupo no guarda una relación razonable, en función de su importancia relativa en el universo de beneficiarios y beneficios otorgados.**

**En tal sentido, del total de empresas del primer quintil sólo fueron auditadas el 40,79%. Es decir que más de la mitad (el 59,21%) de las empresas que mayor cantidad de cupo perciben no fueron auditadas.**

4.2.1.1.13. En los expedientes de auditoría, se detectaron omisiones en el procedimiento de contrastación de información y de documentación de respaldo, además de defectos formales en su tramitación (pág. 53/54).

4.2.2.1.8. La base de datos utilizada por la CNRT para el procesamiento de la información relacionada con la asignación de gasoil a precio diferencial no brinda las garantías de seguridad y confiabilidad necesarias.

4.2.2.1.9. Los nuevos parámetros anuales determinados para los casos de planes de mejoras del parque automotor no cuentan con la aprobación expresa de la Secretaría de Transporte.

4.2.2.1.10. La CNRT eleva para consideración de la ST, planes de mejoras que cuentan con aspectos objetados en los informes técnicos que emite el propio Ente de Control.

4.2.2.1.11. Los factores de corrección correspondientes a los conceptos de kilómetros recorridos y unidades habilitadas no son aplicados a aquellas empresas operadoras de transporte de pasajeros que se encuentran brindando el servicio en forma precaria, implicando un beneficio adicional respecto de aquellas empresas que prestan el servicio en forma regular.”.

Finalmente, como ya se sostuvo en el título correspondiente, las diferencias de kilometrajes advertidas mediante los GPS confirman las imputaciones dirigidas contra los interventores de la CNRT, porque prueban

que se estaban considerando kilometrajes superiores a los recorridos por los colectivos.

#### **V. 4. Julio Miguel De Vido:**

Luego de acreditada la existencia de la maniobra delictiva, probadas las participaciones de los involucrados y analizados los elementos de prueba que los comprometen, se hará referencia a lo que concierne exclusivamente a Julio De Vido.

El nombrado ocupó el cargo indicado desde el 25/05/2003 hasta el 10/12/2015 y la Secretaría de Transporte estuvo bajo su dependencia hasta el 06/06/2012.

En primer lugar debe señalarse que el Decreto n° 1283/2003 establece, entre las funciones del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios: “...*asistir al Presidente de la Nación y al Jefe de Gabinete de Ministros, en orden a sus competencias, **en todo lo inherente al transporte, las comunicaciones, la minería, la energía, el saneamiento y en las obras públicas, la vivienda, las obras de explotación y aprovechamiento sustentable de los recursos hídricos, la actividad vial y la Planificación de la inversión pública tendiente a un equilibrado desarrollo geográfico regional que consolide el federalismo...***”.

Asimismo, le atribuye las siguientes funciones específicas: “...7. *Ejercer las funciones de Autoridad de Aplicación de las leyes que regulan el ejercicio de las actividades de su competencia;(...*) **10. Entender en la elaboración de las políticas y normas de regulación de los servicios públicos del área de su competencia, en la supervisión de los organismos y entes de control de los concesionarios de obra o de servicios públicos; 11. Entender en**



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*la elaboración de normas de regulación de las licencias de servicios públicos del área de su competencia, otorgadas por el Estado Nacional o las provincias acogidas por convenios, a los regímenes federales en la materia; 12. Ejercer, en su ámbito, facultades de contralor respecto de aquellos entes u organismos de control de las áreas privatizadas o dadas en concesión en el área de su competencia, así como también hacer cumplir los marcos regulatorios correspondientes, y entender en los regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas de las mismas...”* (los destaques pertenecen al juzgado).

Ahora bien, como se explicó en el hecho, los Secretarios de Transporte se encargaron de diseñar el marco normativo dentro del cual tuvo lugar la actividad ilegal imputada, con la anuencia del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Julio De Vido.

En efecto, las entregas ilegales de subsidios eran dispuestas por la Secretaría de Transporte de la Nación, que entre los años 2003 y 2012 dependía del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios; y los kilometrajes eran convalidados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo descentralizado que también actuaba en la órbita del mismo Ministerio.

Durante todo ese período el titular de dicho Ministerio fue Julio Miguel De Vido quien, en su condición de Ministro, era el responsable de la administración de los fondos públicos.

En esa condición, abusando del cargo que ocupaba, permitió que la defraudación pudiera concretarse y prolongarse en el tiempo.

De lo enunciado en las proposiciones precedentes, se encuentra fuera de discusión que la Secretaria de Transporte se encontraba dentro de la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Partiendo de esta base, al existir una relación de dependencia funcional del Ministerio, Julio De Vido -en su carácter de máximo titular del organismo-, indudablemente tenía responsabilidad por las decisiones tomadas por los Secretarios, más aún cuando se referían a manejos de sumas millonarias de fondos públicos, cuya administración les fuera confiada.

En efecto, existe un deber de control sobre las acciones de sus inferiores inmediatos.

Entonces, las citadas normas legales referidas a las funciones y responsabilidades del Ministro, autorizan a descartar las alegaciones defensistas, en cuanto intentan sostener la independencia de la Secretaría de Transporte del Ministerio.

Contrariamente, el organigrama indica la dependencia de la Secretaría de Transporte respecto del Ministerio y la exigencia de reportes directos.

De hecho, la mencionada Secretaría no dependía directamente de presidencia, como sí sucedía con otras, sino que dependía claramente del Ministerio a cargo de Julio De Vido.

Y el Ministerio tenía competencia en materia de transporte y la planificación de la inversión pública; en la determinación de objetivos; en la ejecución de los planes, programas y proyectos; y en la protección de la inversión pública.

También tenía competencia para entender en la elaboración, ejecución y fiscalización de esos proyectos; y en lo relativo a los servicios públicos de su área, en la supervisión y contralor de los organismos y entes de control.

En resumen, las funciones ministeriales incluían la planificación, ejecución, contralor y concreción de los servicios



## Poder Judicial de la Nación

Causa n° 3.710/2014

Por lo tanto, resulta insostenible la versión ofrecida en el descargo, en cuanto presenta al Ministro como una mera figura decorativa, dedicada a la planificación y ajena a la concreción de los planes.

De ninguna manera puede prosperar el intento del Ministro de desvincularse de las especialidades que recaían en la Secretaría de Transporte.

Sumado a ello, deben considerarse los montos que se manejaban en el marco de los subsidios al transporte automotor.

A título de ejemplo, sólo para tener una idea, en el período alcanzado por la actuación AGN 641/11, se entregaron en concepto de SISTAU **diecinueve mil millones trescientos veintisiete mil cuatrocientos un mil quinientos once pesos con noventa y cuatro centavos (\$ 19.327.401.511,94).**

A su vez, resultan ilustrativos los casos de empresas particulares asentados en la misma actuación AGN.

<u>Razón Social</u>	<u>Subsidio en pesos</u>
TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.	508.226.894,10
EMPRESA LINEA 216 S.A. DE TRANSPORTE	418.116.224,73
CONSULTORES ASOCIADOS ECOTRANS S.A.	402.462.150,13
LA NUEVA METROPOL S.A.	336.343.778,90
MICRO OMNIBUS QUILMES S.A.C.I. Y F.	318.617.157,11
MICRO OMNIBUS NORTE S.A	317.859.404,78
GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.	298.301.568,25
SAN VICENTE S.A de TRANSPORTES	286.626.779,33
AZUL S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	277.502.086,54
D.O.T.A. S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	257.174.351,36
TRANSPORTES LA PERLITA S.A.	249.040.687,39
TRANSPORTE LARRAZABAL C.I.S.A.	234.512.602,46
LA CABAÑA S.A.	223.786.608,66
LA PRIMERA DE GRAND BOURG S.A.T.C.I.	208.366.699,99
EXPRESO GENERAL SARMIENTO S.A.	207.073.359,18
TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.	203.873.883,30
ROSARIO BUS S.A.	192.921.113,00



Frente a estas sumas tan significativas, resulta inverosímil el descargo del imputado.

Otro elemento insoslayable al momento de analizar la responsabilidad penal de Julio De Vido es el tiempo que duró la maniobra: casi diez años.

Este sólo dato permite desacreditar completamente la versión defensiva, en cuanto sostiene la ajenidad del entonces Ministro respecto de lo que sucedía en la Secretaría.

Ese descargo podría haber prosperado frente a un hecho aislado, pero pierde completamente su credibilidad frente a una maniobra sistemática y sostenida que duró casi diez años.

De igual modo, también resulta de interés considerar la cantidad de empresas involucradas que, según se pudo probar hasta el momento, son 25 (y 36 líneas).

Esto corrobora que no se trataba de hechos aislados, sino que existía un sistema de corrupción.

Entonces, luego de hacer referencia en forma separada a los montos de los subsidios, el tiempo que duró la maniobra y la cantidad de empresas involucradas; cuando se valoran todos esos elementos en forma conjunta, la versión ofrecida por Julio De Vido termina resultando inverosímil.

En efecto, sostener que durante un período de casi diez años los Secretarios de Transporte manejaron todo el sistema de subsidios al transporte automotor, con disposición de las sumas millonarias indicadas, entregando subsidios indebidos en forma sistemática a 25 empresas -como mínimo-, sin que el Ministro supiera qué sucedía ni interviniera de modo alguno en el asunto, contraría las reglas de la sana crítica y el sentido común.



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

A su vez, la falta de participación del entonces Ministro en lo relativo a la Secretaría de Transporte, choca con lo relevado por la AGN en la actuación 641/11.

Concretamente, muestra intervenciones del Ministerio que permiten sostener que De Vido participaba. Se reseñan a continuación.

*“Por intermedio del Decreto N° 678/2006 se creó el Régimen de Compensaciones Complementarias, integrándolo al SISTAU y estableció que los gastos del mismo sean financiados con fondos provenientes del Tesoro Nacional, correspondiendo al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Secretaría de Transporte, propiciar las modificaciones presupuestarias para atender las compensaciones aludidas en el mismo”.*

*“...con relación a la aprobación de los coeficientes definitivos de distribución de las compensaciones tarifarias correspondientes al período abril de 2010 mediante NOTA N° 682 de fecha 24 de febrero de 2011 de la Secretaría de Transporte se solicitó a la Dirección de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS su intervención en tales actuados...mediante PROVIDENCIA D.G.A.J. N° 000586 de fecha 9 de junio de 2011 proveniente de dicha Dirección de Asuntos Jurídicos se manifestó que a fin de dar continuidad a tales actuaciones, se debía contar previamente con el acto administrativo por el cual se aprobaran los Coeficientes de Participación del mes de marzo de 2010, junto con los Nuevos Costos e Ingresos Medios de los Servicios de Transporte de Pasajeros Urbanos y Suburbanos de la Región Metropolitana de Buenos Aires”.*

*“Por medio de la Resolución N° 1007/06 del 12 de junio de 2006 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, se llamó a Concurso Público para la contratación del servicio de consultoría*

*para realizar la Evaluación del Régimen de Distribución y Utilización del Gasoil a Precio Diferencial por las personas físicas y jurídicas que prestan servicio de transporte público de pasajeros automotor, ferroviario o fluvial, o prestación asimilable al mismo, conforme los artículos 1º y 2º de la Resolución N° 23/2003 de la Secretaría de Transporte*”.

*“...en el Artículo 1º de la Resolución N° 750 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de fecha 1º de Noviembre de 2004, encomendándole al Grupo de trabajo, la presentación antes del 30 de Noviembre de 2005 de una estimación de los costos de explotación del Autotransporte Público de Pasajeros de Jurisdicción Nacional, Provincial y Municipal y de la utilización del gasoil recibido a precio diferencial por parte de las empresas prestatarias de los servicios referidos, en virtud de lo normado por el Decreto N° 675 de fecha 28 de agosto de 2003 y modificatorios”.*

*“El Ministerio de Planificación Federal, mediante Resolución N° 1007 de fecha 12 de junio de 2006 llamó a Concurso Público para Contratar un servicio de Consultoría para la Evaluación del Régimen de Distribución y Utilización de Gasoil a Precio Diferencial, siendo adjudicada a la Firma Deloitte & Co S.R.L”.*

Sumado a lo expuesto, debe considerarse que Julio De Vido firmó todas las designaciones de los funcionarios involucrados en la maniobra, formalizadas en los siguientes decretos: 65/03 (Ricardo Raúl Jaime), 166/03 (Roque Guillermo Lapadula), 170/04 (Pedro Ochoa Romero), 65/08 (Antonio Eduardo Sícaro), 823/09 (Juan Pablo Schiavi) y 340/12 (Alejandro Ariel Ramos).

Lo indicado demuestra que también intervino en el diseño de la organización criminal, al participar en la designación de todos los funcionarios intervinientes.



## *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

En efecto, el propio Roque Lapadula, al ser preguntado para que dijera cómo había llegado a la CNRT, dijo: “...*Cuando asume el presidente Kirchner, el Ministro De Vido me convoca y me designa en la CNRT. Hasta esa fecha no conocía a Jaime.*” (ver título “Declaraciones indagatorias”).

Y esto resulta importante porque la maniobra requería que todos los partícipes fueran personas dispuestas a delinquir y no denunciar los delitos que pasaban delante de sus ojos.

Otro elemento a considerar para evaluar la responsabilidad de De Vido es la posibilidad de evitación del resultado lesivo que tuvo durante todo el tiempo de la maniobra, en su condición de titular del Ministerio del que dependía la Secretaría de Transporte.

En otras palabras, es innegable que el entonces Ministro pudo detener la entrega ilegal de subsidios en cualquier momento de esos casi diez años que duró la actividad ilegal bajo su mandato, ya que era él la autoridad superior que debía velar por esos bienes.

Partiendo de dicha premisa, puede deducirse que, de haber realizado la conducta debida -intervenir y detener la maniobra-, el perjuicio a las arcas del Estado Nacional no se habría producido.

En conclusión, los montos de las sumas involucradas en los subsidios, la cantidad de empresas implicadas y el tiempo que duró la maniobra, sumados a las restantes consideraciones efectuadas a lo largo de la presente, permiten sostener que De Vido tenía dominio de la maniobra delictiva y, desde el alto cargo que ocupaba, actuaba junto a los Secretarios de Transporte con la finalidad de entregar subsidios por montos superiores a los que realmente correspondían.

Por lo tanto, a la luz de todo lo expuesto, la versión ofrecida en el escrito de descargo no puede prosperar en esta instancia del proceso.

Sentado lo expuesto, frente a la contundencia del plexo probatorio reseñado en los párrafos precedentes, las versiones ofrecidas por los imputados aparecen como meros intentos de mejorar sus delicadas situaciones procesales y, por lo tanto, no se hará lugar a las medidas solicitadas en los descargos, por resultar impertinentes (Art. 199 del C.P.P.N.).

Ahora bien, en cuanto al análisis de conductas de funcionarios públicos como las imputadas en la presente, debe considerarse lo sostenido por la Sala IV de la Cámara Federal de Casación Penal, en cuanto explicó: *“el apartamiento del rol normativamente estipulado que le cabe al funcionario, debe ser analizado con extremo cuidado y en el particular, tal como sostuvo el a quo, no puede soslayarse que la clase de abuso de poder aquí denunciado es el más difícil de investigar por cuanto se ejerce muchas veces dentro de los parámetros de su competencia. Siguiendo con este razonamiento, cobra especial relevancia para la resolución del caso traído a estudio, el ‘contexto de actuación’ de los hechos, puesto que es allí donde se encuentra el baremo que se debe utilizar para dirimir los límites de la antijuridicidad (confr. Jakobs, Günter: “Derecho Penal – Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación”; Ed. Marcial Pons; Madrid; 1995; 11/1). Por otro lado, la exigencia finalista de la prueba del aspecto subjetivo, no puede aparecer como obstructiva de la imputación a título doloso si la prueba reunida en el expediente así lo demuestra de modo objetivo. Ello es así por cuanto la apelación a disposiciones psíquicas individuales sustrae a la persona de su objetividad en el marco de la cual se le exige capacidad de fidelidad suficiente al derecho, sin perjuicio de la lógica imposibilidad del juzgador de acceder a la psiquis del individuo”* (18/3/15; CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL - SALA 4 CFP 10622/2010/CFC1; REGISTRO NRO. 390/2015.4. Fdo: Borinski, Gemignani y Hornos).





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

A su vez, deben recordarse las obligaciones contraídas por el Estado Nacional en lo atinente al combate de la corrupción en instrumentos internacionales.

Por un lado, la ley N° 24.759, con base en lo establecido en la Convención Interamericana contra la Corrupción, determina el compromiso del Estado para combatir la corrupción en todas sus formas.

En la referida convención se definió como “acto de corrupción”, no sólo el requerimiento o la aceptación, directa o indirectamente, por un funcionario público o una persona que ejerza funciones públicas, de cualquier objeto de valor pecuniario u otros beneficios como dádivas, favores, promesas o ventajas para sí mismo o para otra persona o entidad a cambio de la realización u omisión de cualquier acto en el ejercicio de sus funciones públicas, sino también la realización por parte de un funcionario público o una persona que ejerza funciones públicas de cualquier acto u omisión en el ejercicio de sus funciones, con el fin de obtener ilícitamente beneficios para sí mismo o para un tercero, y el aprovechamiento doloso u ocultación de bienes provenientes de cualesquiera de los actos a los que se refiere el presente artículo; tanto como autor, co-autor, instigador, cómplice, encubridor o en cualquier otra forma en la comisión, tentativa de comisión, asociación o confabulación para la comisión de cualquiera de los actos mencionados (artículo VI).

Asimismo, en la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, aprobada por ley N° 26.097, el Estado Nacional se comprometió a promover la integridad, la honestidad y la responsabilidad entre sus funcionarios públicos (artículo 8, Códigos de conducta para funcionarios públicos) y avaló la necesidad de adoptar medidas legislativas y de otra índole para tipificar como delitos dolosos el soborno de funcionarios públicos nacionales (artículo 15), la malversación o peculado, apropiación indebida y

otras formas de desviación de bienes por un funcionario público -en beneficio propio o de terceros- (artículo 17) y el tráfico de influencias (artículo 18).

Y en cuanto al daño que genera a la corrupción a las instituciones democráticas, debe considerarse que *“no constituye sólo un problema moral de los gobernantes que usan su posición de poder para delinquir en beneficio propio. En efecto, la corrupción administrativa es una cuestión de interés general, pues expande el desánimo en la población, desacredita las instituciones, agrava las cargas públicas en términos de presión tributaria y sustrae recursos que, de lo contrario, podrían aplicarse a satisfacer necesidades sociales en áreas tan cruciales como la salud, la educación y la creación de trabajo con inversión pública genuina”* (María Angélica Gelli, Constitución de la Nación Argentina, La Ley, Bs. As., 2008, tomo II, pg. 311).

Sentado lo expuesto, cabe recordar que para dictar un auto de procesamiento no es necesario comprobar con certeza plena la materialidad de un hecho y su autoría penalmente responsable, sino la existencia de los presupuestos que justifiquen la realización de un juicio y esto es lo que ha sucedido en autos. En este sentido la Sala VI de la Cámara Nacional en lo Criminal y Correccional señaló que el juez debe emitir un juicio de probabilidad afirmativa respecto del delito, de su autor y de su responsabilidad (c.n° 18.858, Dávila Reina, Carlos).

Al respecto, la Cámara del fuero ha resuelto que *“...el Juez que ordena el procesamiento no emite más que un juicio de probabilidad, donde los elementos afirmativos deben ser francamente superiores a los negativos, y si bien no basta la simple posibilidad de que concurran los extremos de la imputación, tampoco es preciso que el magistrado haya adquirido certeza de que el delito existe y de que el imputado es culpable. Basta, entonces, con la exigencia de elementos de convicción suficientes para juzgar, en ese momento y provisionalmente, que se ha cometido un hecho delictuoso y que el*



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*imputado es culpable como participe de él*” (Sala I, c.n° 49.180, “Cordiviola, Rodolfo Marcelo s/procesamiento”, rta: 10/02/14, Fdo: Farah – Ballestero).

Y que “*No debe olvidarse que, dada la naturaleza preparatoria de esta etapa instructora, para emitir un auto de procesamiento basta con que, coexistiendo elementos positivos y negativos, los primeros sean superiores en fuerza conviccional a los segundos y preponderantes desde el punto de vista de su calidad para proporcionar conocimiento (Cafferata Nores, José ‘La prueba en el Proceso Penal –con especial referencia a la ley 23.984-’, 3° edición, Depalma, 1998, pag. 9, citado por esta Sala en causa n° 27.806 ‘Mossoto’, reg. n° 29.970 del 4/06/09)*”. (Reg. 32.345, “Fernández, Gabriel Alejandra s/procesamiento”, 16/12/10, Fdo: Cattani- Irurzun- Farah).

## **VI Libertad Provisional:**

En cuanto al régimen de libertad durante el proceso respecto de los aquí imputados, la calificación legal escogida en el presente, prevé una escala penal que posibilita a la misma el goce de la libertad ambulatoria, toda vez que el *quantum* de la pena del delito que se le imputa no supera los ocho años, y en caso de recaer condena esta podría ser de ejecución condicional. (arts. 312, 316 y 319 “a contrario sensu” del C.P.P.N.).

Sin perjuicio de ello, vista la gravedad de las conductas de los imputados, a fin de garantizar la sujeción al proceso se les prohibirá la salida del país y se les impondrá la obligación de concurrir al juzgado el primer día hábil de cada mes, a estar a derecho -con excepción de Ricardo Jaime, que se encuentra detenido- (art. 310 del C.P.P.N.).

## **VII. Embargos:**

En lo relativo a los embargos a imponerse a Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero, Antonio Eduardo Sícaro, Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Alejandro Ariel Ramos y Julio Miguel De Vido, primeramente debe tenerse en cuenta que cualquier medida que afecte derechos personales o patrimoniales, debe ser valorada con carácter restrictivo, y teniendo en cuenta la finalidad del proceso penal, esto es, la averiguación de lo acontecido y la aplicación de una pena.

Por ello, la afectación de los bienes en este caso debe orientarse por los principios de necesidad y proporcionalidad, de modo tal que la intromisión estatal no produzca efectos irreparables sobre la persona que cuenta con un auto de procesamiento en su contra.

Ello pues, recuérdese que el carácter de dicho auto de mérito, es provisional, correspondiendo al Tribunal a cargo del debate establecer la inocencia o culpabilidad de la inculpada frente al hecho objeto de reproche penal.

El artículo 518 del C.P.P.N. dispone que al dictarse el auto de procesamiento, el juez debe ordenar el embargo de bienes del imputado en cantidad suficiente para garantizar la pena pecuniaria, la indemnización civil y las costas, es decir, los costos potenciales que en definitiva importe el proceso. Específicamente, las costas comprenden: a) el pago de la tasa de justicia (\$69,67, cfr. artículo 6 de la ley 23.898 y Resolución n° 498/91 de C.S.J.N.); b) los honorarios devengados por los abogados, procuradores y peritos; y c) los demás gastos que se hubieran originado por la tramitación de la causa (art. 533 del precitado cuerpo normativo).

Por su parte, es destacable que la jurisprudencia ha señalado que *“...El embargo es una medida cautelar de tipo económico, destinada a asegurar la ejecución de la pena pecuniaria y el cumplimiento, por parte del*



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

*procesado de las obligaciones emergentes del delito...*” (C.C.C., Sala VI, causa n° 18.365, “Bergese, Luis Andrés”, rta.: 30/8/2002).

Ahora bien, a la luz de las características del hecho aquí investigado, como así también de los elementos probatorios incorporados al sumario, considero que deberá fijarse un monto para esta otra medida cautelar que aquí se le impone a los imputados, que asegure las finalidades previstas por el artículo 518 del Código Procesal Penal de la Nación, el cual alude a la satisfacción de los costos potenciales que en definitiva importe el proceso.

A tal efecto, se tendrá en cuenta el perjuicio a las arcas del Estado Nacional generado por la conducta desplegada por los imputados, de aproximadamente seiscientos nueve millones trescientos veintiséis mil ciento ochenta y seis pesos, con veinticinco centavos (\$ 609.326.186,25).

Sentado lo expuesto, resulta necesario recordar que los montos del perjuicio indicados en el hecho se encuentran expresados en pesos argentinos nominales, sin actualización alguna, calculados según los datos de cada uno de los meses del período (2003/2014).

Por lo tanto, si esos montos se actualizaran de acuerdo con la depreciación de la moneda nacional, se terminaría obteniendo un número considerablemente superior, que multiplicaría varias veces el indicado.

Por otra parte, deberán tenerse presente las condiciones de vida de los nombrados y el hecho de que designaron abogados particulares.

En base a la totalidad de los fundamentos expuestos;

## **SE RESUELVE:**

**I. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE JULIO MIGUEL DE VIDO, de las demás condiciones**

personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” coautor penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de mil millones de pesos (\$ 1.000.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**Disponer** la prohibición de la salida del país del nombrado e imponerle la obligación de concurrir a estar a derecho el primer día hábil de cada mes (art. 310 del C.P.P.N.).

**II. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE RICARDO RAÚL JAIME**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” coautor penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de novecientos millones de pesos (\$ 900.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**III. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE JUAN PABLO SCHIAVI**, de las demás condiciones





# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” coautor penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de setecientos millones de pesos (\$ 700.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**Disponer** la prohibición de la salida del país del nombrado e imponerle la obligación de concurrir a estar a derecho el primer día hábil de cada mes (art. 310 del C.P.P.N.).

**IV. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE ALEJANDRO ARIEL RAMOS**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” coautor penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta, por el cual deberá responder en calidad de autor (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de cien millones de pesos (\$ 100.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**Disponer** la prohibición de la salida del país del nombrado e imponerle la obligación de concurrir a estar a derecho el primer día hábil de cada mes (art. 310 del C.P.P.N.).

**V. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE ANTONIO EDUARDO SÍCARO**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” partícipe necesario penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de seiscientos millones de pesos (\$ 600.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**Disponer** la prohibición de la salida del país del nombrado e imponerle la obligación de concurrir a estar a derecho el primer día hábil de cada mes (art. 310 del C.P.P.N.).

**VI. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE PEDRO OCHOA ROMERO**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” partícipe necesario penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de quinientos



# *Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

millones de pesos (\$ 500.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**Disponer** la prohibición de la salida del país del nombrado e imponerle la obligación de concurrir a estar a derecho el primer día hábil de cada mes (art. 310 del C.P.P.N.).

**VII. DECRETAR EL PROCESAMIENTO SIN PRISIÓN PREVENTIVA DE ROQUE GUILLERMO LAPADULA**, de las demás condiciones personales obrantes en autos, por considerarlo “*prima facie*” partícipe necesario penalmente responsable del delito de defraudación contra la administración pública, por administración fraudulenta (arts. 45, 174 inc. 5° en función del art. 173, inc. 7°, del Código Penal de la Nación y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).

**MANDAR A TRABAR FORMAL EMBARGO**, sobre los bienes y dineros del nombrado, suficientes hasta cubrir la suma de cien millones de pesos (\$ 100.000.000), debiéndose labrar el mandamiento de estilo que será diligenciado por el Oficial de Justicia que corresponda.

**Disponer** la prohibición de la salida del país del nombrado e imponerle la obligación de concurrir a estar a derecho el primer día hábil de cada mes (art. 310 del C.P.P.N.).

**VIII. CONVOCAR** a los procesados, a fin de que se presenten ante este Tribunal dentro de las 72 horas de anoticiados, con el objeto de notificarles lo resuelto personalmente, imponerles los embargos fijados, extraerles triples juegos de fichas dactilares -obtener informes de reincidencia y planilla prontuarial- y entregarles oficios para que se les realicen los respectivos informes socio-ambientales en la Oficina de Delegados Judiciales de la Excelentísima Cámara del fuero.

**IX. Regístrese, Notifíquese** a las defensas y a la Oficina Anticorrupción mediante cédulas electrónicas y al Sr. Fiscal Federal, en su público despacho.

**X. Firme** que se encuentre, realícense las comunicaciones correspondientes.

Ante mi:

CIJ

En \_\_\_\_\_ se notificó el Fiscal Federal (4) y firmó. Doy Fe.

En \_\_\_\_\_ se libraron cédulas electrónicas a las defensas de Roque Guillermo Lapadula, Pedro Ochoa Romero, Antonio Eduardo Sícaro, Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Alejandro Ariel Ramos y Julio Miguel De Vido, y a la Oficina Anticorrupción. Conste.

Se cumplió. Conste.



*Poder Judicial de la Nación*

Causa n° 3.710/2014

CIJ