



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Registro nro.: 442/18

//la Ciudad de Buenos Aires, a los 8 días del mes de mayo de dos mil dieciocho, se reúnen los miembros de la Sala Tercera de la Cámara Federal de Casación Penal, doctores Juan Carlos Gemignani, Eduardo Rafael Riggi y Carlos Alberto Mahiques, bajo la presidencia del primero de los nombrados, asistidos por la Secretaria de Cámara, doctora María de las Mercedes López Alduncin, con el objeto de dictar sentencia en la **causa n° CFP 1188/2013/T01/CFC5** del registro de esta Sala, caratulada **"Córdoba, Marcos Antonio y otros s/ recurso de casación"**.

Representa al Ministerio Público el señor Fiscal General doctor Raúl Omar Pleé; a la Querella n° 1, los doctores Virginia Marta Cassola y Antonio Jesús García; a la Querella n° 2, el doctor Javier Ignacio Moral Rancaño; a la Querella n° 3, los doctores Leonardo Adrián Menghini, Lelia Leiva, Damián José Cardillo y María Eugenia Visconti Leiva; y a la Querella n° 4, los doctores Patricia Beatriz Anzoátegui y Amado Jesús José Giganti.

Ejercen la defensa de **Jorge ÁLVAREZ**, los doctores Andrés C. Espina y Carolina Maglione; la de **Víctor Eduardo ASTRELLA y Antonio Marcelo Ricardo SUÁREZ**, el doctor Juan Martín Bidonde; la de **Laura Aída BALLESTEROS**, los doctores Diego Gottheil y Gustavo Suriz; la de **Marcelo Alberto CALDERÓN**, los doctores Ricardo Raúl Solomonoff y Sion Leandro Emsani; la de **Mario Francisco CIRIGLIANO**, los doctores Mario Hernán Laporta; la de **Roque Ángel CIRIGLIANO y Pedro Roque RAINERI**, el doctor Mariano Fragueiro Frías; la de **Sergio**

**Claudio CIRIGLIANO, Oscar Alberto GARIBOGLIO y Alejandro Rubén LOPARDO,** los doctores Juan José Sforza y Andrés María Gutiérrez; la de **Marcos Antonio CÓRDOBA,** las doctoras Valeria Corbacho y María Pía Scattini; la de **Guillermo Alberto D´ABENIGNO y Jorge Alberto DE LOS REYES,** el señor Defensor Público Oficial doctor Juan Carlos Sambucetti (h); la de **José DOCE PORTAS,** el doctor Claudio Antonio Fogar; la de **Carlo Michele FERRARI,** el doctor Alejandro Rúa; la de **Ricardo Raúl JAIME,** el doctor Andrés Sergio Marutian; la de **Pedro OCHOA ROMERO,** el doctor Matías Andrés Marutian; la de **Daniel Guido LODOLA,** el doctor Mariano Pincirolí; la de **Francisco Adalberto PAFUMI,** el doctor Nicolás F. D´Albora; la de **Carlos Esteban PONT VERGES,** el doctor César Alfredo Mayer; la de **Daniel Fernando RUBIO,** el doctor Daniel Rubinovich; la de **Juan Pablo SCHIAVI,** los doctores Jorge Alberto Sandro y Maximiliano A. Rusconi; la de **Antonio Eduardo SÍCARO,** los doctores Pedro Migliore y Hugo Juvenal Pinto; y la de **Sergio Daniel TEMPONE,** el doctor Diego Álvarez Bognar.

Efectuado el sorteo para que los señores jueces emitan su voto, resultó que debía observarse el siguiente orden: doctor Eduardo Rafael Riggi, doctor Juan Carlos Gemignani y doctor Carlos Alberto Mahiques.

**VISTOS Y CONSIDERANDO:**

El señor juez **doctor Eduardo Rafael Riggi** dijo:

**PRIMERO:**

**1.-** Llega la causa a conocimiento de esta Alzada a raíz de los recursos de casación interpuestos por el representante del Ministerio Público Fiscal a fs. 17.353/17.379; por la Querrela n° 1 a fs. 18.024/18.040 vta.; por la Querrela n° 3 a fs. 18.041/18.087 vta.; y por las





## *Cámara Federal de Casación Penal*

defensas de Daniel Guido Lodola, Carlos Esteban Pont Verges, José Doce Portas, Marcelo Alberto Calderón, Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Antonio Marcelo Ricardo Suárez; Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo; Francisco Adalberto Pafumi, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Jorge Álvarez, Carlo Michele Ferrari, Marcos Antonio Córdoba, Roque Ángel Cirigliano, Pedro Roque Raineri; Jorge Alberto De Los Reyes y Guillermo Alberto D'Abenigno; y Sergio Daniel Tempone a fs. 17.103/17.119, fs. 17.128/17.138 y 17.600/17.603 vta., 17.140/17.148, 17.198/17.263, 17.264/17.286, 17.287/17.352 vta., 17.380/17.517, 17.518/17.599 vta., 17.604/17.673, 17.674/17.696 vta., 17.697/17.721, 17.726/17.774, 17.775/17.832, 17.833/17.895 vta., 17.896/17.965, 17.966/18.023, 18.088/18.149 y 18.156/18.343, respectivamente.

Los mismos se encuentran dirigidos contra la sentencia dictada en fecha 30 de marzo de 2016 por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal n° 2 de esta ciudad en cuanto -en lo que aquí interesa- resolvió:

*"...II.- RECHAZAR los demás planteos de nulidad introducidos por las defensas en la discusión final.*

*III.- CONDENAR a SERGIO CLAUDIO CIRIGLIANO a la pena de NUEVE (9) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc.*

5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**IV.- CONDENAR a MARCELO ALBERTO CALDERÓN a la pena de OCHO (8) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3°-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**V.- CONDENAR a JORGE ÁLVAREZ a la pena de OCHO (8) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3°-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**VI.- CONDENAR a JUAN PABLO SCHIAVI a la pena de OCHO (8) AÑOS DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PERPETUA, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 20, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5º y último párrafo- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**VII.- CONDENAR a SERGIO DANIEL TEMPONE a la pena de SIETE (7) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**VIII.- CONDENAR a CARLO MICHELE FERRARI a la pena de SEIS (6) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc.

5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**IX.- CONDENAR a JORGE ALBERTO DE LOS REYES a la pena de SEIS (6) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3°-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**X.- CONDENAR a CARLOS ESTEBAN PONT VERGES a la pena de SEIS (6) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3°-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XI.- CONDENAR a VÍCTOR EDUARDO ASTRELLA a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XII.- CONDENAR a LAURA AÍDA BALLESTEROS a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarla coautora penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autora (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XIII.- CONDENAR a GUILLERMO ALBERTO D'ABENIGNO a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55,

174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XIV.- CONDENAR a FRANCISCO ADALBERTO PAFUMI a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XV.- CONDENAR a ANTONIO MARCELO RICARDO SUÁREZ a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo coautor penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XVI.- CONDENAR a ROQUE ÁNGEL CIRIGLIANO a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo partícipe secundario del delito de

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, 46, 55, 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XVII.- CONDENAR a RICARDO RAÚL JAIME a la pena de CINCO (5) AÑOS DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PERPETUA, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (arts. 12, 19, 20, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, y 174 -inc. 5º y último párrafo- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).**

**XVIII.- ABSOLVER a RICARDO RAÚL JAIME en orden al hecho restante por el que mediere acusación a su respecto.**

**XIX.- CONDENAR a RICARDO RAÚL JAIME a la PENA ÚNICA de SEIS (6) AÑOS DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PERPETUA, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, comprensiva de la impuesta en el punto XVII y de la PENA ÚNICA de UN (1) AÑO Y SEIS (6) MESES DE PRISIÓN EN SUSPENSO e INHABILITACIÓN PARA EJERCER LA FUNCIÓN PÚBLICA POR DOS (2) AÑOS que le fuera aplicada el pasado 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10 en la causa nro. CFP 2160/2009, comprensiva a su vez de la sanción de un año y dos meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación para ejercer la función pública**

por dos años que se le impusiera en esa misma fecha en las actuaciones de referencia en orden al delito de aceptación de dádivas y de, a su vez, aquella pena de seis meses de prisión en suspenso y costas impuesta por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, en fecha 10 de septiembre de 2013 en el marco de la causa nro. J-1/11 por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa (art. 58 del Código Penal).

**XX.- CONDENAR a PEDRO ROQUE RAINERI a la pena de CUATRO (4) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo autor del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

(...)

**XXII.- CONDENAR a JOSÉ DOCE PORTAS a la pena de CUATRO (4) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, y 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

(...)





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**XXIV.- CONDENAR a OSCAR ALBERTO GARIBOGLIO a la pena de CUATRO (4) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, y 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).**

(...)

**XXVI.- CONDENAR a ALEJANDRO RUBÉN LOPARDO a la pena de CUATRO (4) AÑOS DE PRISIÓN, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (arts. 12, 19, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45, y 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).**

(...)

**XXVIII.- CONDENAR a MARCOS ANTONIO CÓRDOBA a la pena de TRES (3) AÑOS Y SEIS (6) MESES DE PRISIÓN, INHABILITACIÓN ESPECIAL PARA DESEMPEÑARSE COMO CONDUCTOR DE CUALQUIER CLASE DE FORMACIÓN FERROVIARIA POR EL TÉRMINO DE SIETE (7) AÑOS, ACCESORIAS LEGALES Y LAS COSTAS DEL PROCESO, por considerarlo autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas (arts. 12, 19, 20 bis, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).**

**XXIX.- CONDENAR a DANIEL GUIDO LODOLA a la pena de TRES (3) AÑOS DE PRISIÓN DE EJECUCIÓN CONDICIONAL Y LAS COSTAS DEL PROCESO,** por considerarlo autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas (arts. 26, 29 -inc. 3º-, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación; y 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**XXX.- IMPONER a DANIEL GUIDO LODOLA el cumplimiento,** por el término de **TRES (3) AÑOS,** de la regla de conducta establecida en el inc. 1º del art. 27 bis del Código Penal, esto es, fijar residencia y someterse al cuidado de un patronato.

(...)

**XXXV.- ABSOLVER a DANIEL FERNANDO RUBIO en relación a los hechos por los que mediara acusación a su respecto, SIN COSTAS** (art. 530 del CPPN). (...)

**XXXVIII.- ABSOLVER a MARIO FRANCISCO CIRIGLIANO en relación a los hechos por los que mediara acusación a su respecto, SIN COSTAS** (art. 530 del CPPN).

**XXXIX.- ABSOLVER a PEDRO OCHOA ROMERO en relación a los hechos por los que mediara acusación a su respecto, SIN COSTAS** (arts. 3 y 530 del CPPN).

**XL.- ABSOLVER a ANTONIO EDUARDO SÍCARO en relación a los hechos por los que mediara acusación a su respecto, SIN COSTAS** (art. 530 del CPPN)..."

2.- El Tribunal de mérito concedió a fs. 18.347/18.350 los remedios impetrados, los que fueron mantenidos en esta instancia a fs. 18.372 por la Querrela nº





## *Cámara Federal de Casación Penal*

3; a fs. 18.403/18.416 por el representante del Ministerio Público Fiscal; y a fs. 18.368, 18.369, 18.370, 18.371, 18.373, 18.374, 18.375, 18.376, 18.377, 18.379, 18.380, 18.381, 18.382, 18.417, 18.418, 18.419, 18.420 y 18.435 por las defensas de Córdoba, Álvarez, Roque Ángel Cirigliano, Raineri, Schiavi, Suárez, Astrella, Calderón, Ballesteros, Lodola, Gariboglio, Lopardo, Sergio Claudio Cirigliano, Pafumi, Tempone, Jaime, Doce Portas, Pont Verges, Ferrari, De Los Reyes y D'Abenigno.

Asimismo, en tal ocasión el señor Fiscal General adhirió al recurso de la Querrela n° 3 respecto de la absolución de los imputados Mario Francisco Cirigliano, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, resolviendo este Tribunal mediante decisorio de fs. 18.452/vta. (reg. n° 1156/16 del 2/9/2016): *"I.- TENER por recurrente por adhesión al Representante del Ministerio Público Fiscal de la instancia respecto de los puntos del decisorio que señala el escrito de fs. 18403/16 (art. 439 del Código Procesal Penal de la Nación) ..."*.

No habiendo la Querrela n° 1 mantenido el recurso interpuesto, el mismo fue declarado desierto (cfr. resolución de fs. 18.452/vta., reg. n° 1156/16 del 2/9/2016).

### **SEGUNDO:**

#### **I.- RECURSOS DE LAS PARTES ACUSADORAS**

1.- El señor **Fiscal General**, doctor Oscar Fernando Arrigo, dirigió su recurso de fs. 17.353/17.379 contra el punto XVIII de la sentencia, mediante el cual se absolvió a Ricardo Raúl Jaime respecto del delito de estrago culposo agravado por el que fuera acusado.

Entendió que el Tribunal *a quo* incurrió en una

errónea aplicación de la ley sustantiva *“al considerar que el aumento de riesgo introducido por (...) Jaime no fue determinante en la producción del hecho tipificado como estrago culposo agravado”*.

Alegó que el propio Tribunal tuvo por probado que desde el año 2004 la empresa TBA S.A. abandonó la ejecución de toda tarea de mantenimiento a su cargo y que en el año 2003 Jaime ingresó al cargo de Secretario de Transporte, con el consecuente deber de controlar y hacer cumplir los términos del contrato de concesión.

Indicó que *“es posible establecer el indiscutible aporte de Ricardo Jaime al estrago que se vio materializado en lo que la doctrina denomina como un ‘daño duradero o permanente’, que dio origen a ‘un curso causal dañoso’, que invariablemente comenzó durante su gestión como Secretario de Transporte, y persistió sin desviación alguna, hasta la producción del estrago”*.

Señaló que el *a quo* de manera arbitraria no tuvo en cuenta las pruebas sindicadas ni las consideraciones efectuadas por la Fiscalía en su alegato y que se valoraron de manera contradictoria en distintos puntos de la sentencia las alertas emitidas por la AGN y la CNRT sobre la falta de mantenimiento de los coches de la línea Sarmiento.

Citó jurisprudencia en apoyo de su postura y formuló reserva del caso federal.

2.- Por su parte, la **querrela** compuesta por María Luján Rey, Rosa Noemí Flores y Stella Maris Giménez, representada por los doctores Leonardo Adrián Menghini y Lelia Leiva (**Querrela nº 3**), dirigió su recurso de fs. 18.041/18.087 vta. contra los puntos XVIII, XIX, XXV, XXXVIII, XXXIX y XL de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la sentencia, mediante los cuales se dispuso: **a)** la absolución de Ricardo Raúl Jaime en orden al delito de estrago culposo; **b)** la imposición al nombrado de la pena única de seis (6) años e inhabilitación perpetua; y **c)** la absolución de Daniel Fernando Rubio, Mario Francisco Cirigliano, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro.

Invocó la existencia de arbitrariedad en la valoración probatoria por parte del Tribunal a la hora de analizar la responsabilidad de los nombrados.

**a)** Respecto del imputado Ricardo Raúl Jaime, sostuvo que el nombrado *"tenía, desde su rol de garante de la correcta conservación del material rodante, el deber de supervisar el control y la fiscalización de los servicios de transporte, asegurando la calidad del servicio y (...) ese deber abarcaba la seguridad de las personas que eran transportadas"*.

Alegó que mientras que Jaime fue condenado por el delito de defraudación en orden a la falta de mantenimiento de las formaciones y a la vez se logró probar que tal falta de mantenimiento fue decisiva en el resultado del estrago, de manera contradictoria y arbitraria se lo absolvió por este segundo delito.

Entendió en consecuencia que Jaime fue coautor o partícipe necesario del estrago culposo o, en su defecto, partícipe secundario.

**b)** Como corolario, solicitó la fijación de la sanción de diez (10) años y diez (10) meses de prisión, accesorias legales y costas e inhabilitación de diez (10) años, y la imposición de la pena única de once (11) años de prisión e inhabilitación de diez (10) años.

**c) 1.** En lo que respecta a Daniel Fernando Rubio,

conceptuó que se pudo establecer durante el debate la existencia de un sistema de cadenas de delegación de competencias y roles dentro de TBA, el que “lejos de desvincular a Rubio en los hechos, obedece a asignación de tareas conforme a reglas de especialidad, seguridad, salvaguardia por las que debe responder penalmente toda vez que estas divisiones de tareas o funciones implican responsabilidades diferenciadas”.

En consecuencia, solicitó se condene al nombrado como autor de los dos delitos imputados, en concurso real, y se le imponga la pena de diez (10) años y cuatro (4) meses de prisión, accesorias legales y costas e inhabilitación de nueve (9) años.

c) 2. En relación a Mario Francisco Cirigliano<sup>1</sup>, adujo que “el control del transporte ferroviario quedó en cabeza única de Sergio Claudio Cirigliano recién en el año 2011, en el mejor de los casos, quedando comprendidas un cúmulo de maniobras defraudatorias que sin lugar a dudas ha tenido injerencia en los hechos que oportunamente se reprocharon contra Mario Francisco Cirigliano”.

Señaló que “es insoslayable que Mario Francisco Cirigliano ha participado en las maniobras achacadas (...) en la presente causa, desde su cargo como Presidente de G.P.I. División Internacional S.A., la cual contaba con el 97% de las acciones de Grupo Plaza de Inversión S.A. y Consejero de la firma Perusar División Internacional S.A., que detentó el 96% del paquete accionario de Invermar Inversora S.A. Ambas resultaron accionistas de Cometrans S.A., empresa controlante de T.B.A.”.

En consecuencia, solicitó se condene al nombrado como







## *Cámara Federal de Casación Penal*

autor de los dos delitos imputados, en concurso real, y se le imponga la pena de diez (10) años y seis (6) meses de prisión, accesorias legales y costas e inhabilitación de nueve (9) años.

c) 3. Respecto de Pedro Ochoa Romero y el delito de administración fraudulenta por el que se lo acusara, afirmó que el nombrado, frente a las omisiones de Jaime de controlar a TBA, *"nada hizo para modificar o impedir ese accionar, y que por su cargo y conocimiento (...) no podía desconocerlo"*.

Entendió que *"la posición de garante que se presenta clara y contundente para los Secretarios de Transporte, es también la que detentaban los interventores de la CNRT"*. Afirmó entonces que *"solo cumplía los aspectos formales y el control que realizaba era superficial y a sabiendas de la defraudación que se estaba cometiendo callaba, y -aún más- con su accionar lo permitía"*.

Por otro lado, respecto del delito de estrago culposo, destacó que Ochoa Romero se desempeñó como Interventor de la CNRT entre los años 2004 y 2007 y que como tal *"detentaba el rol de garante de la correcta conservación del material rodante, y con ello el deber de supervisar el control y la fiscalización de los servicios de transporte, asegurando la calidad del servicio y (...) ese deber abarcaba la seguridad de las personas que eran transportadas"*.

Adujo que el imputado *"desatendió los deberes y las obligaciones que surgen del decreto 1388/96 en materia de seguridad"*.

Solicitó en consecuencia la condena del nombrado como autor de ambos delitos, en concurso real, y la imposición de la pena de diez (10) años y seis (6) meses de prisión,

accesorias legales y costas e inhabilitación de (10) años.

c) 4. Por último, en relación a Antonio Eduardo Sícaro, alegó que *“es clara la comprobación de la posición de garante y de la situación generadora del deber de actuar de las funciones y atribuciones conferidas al organismo de control a través del Decreto nro. 1388/96”*.

Entendió que *“el deber de supervisión sobre el control y fiscalización de los servicios de transporte, que se encontraba en cabeza de SICARO, ya que detentaba el cargo de interventor de la CNRT, tenía por objeto la evitación de ciertos resultados dañosos”*.

Cuestionó la valoración que el a quo hiciera de la Resolución nº 1770/2008 dictada por el imputado en su gestión y dijo que *“Sícaro como titular de la CNRT, presentó informes que daban cuenta de las deficiencias en la línea del ferrocarril Sarmiento pero éste se trató de un control formal que, como tal, resultó insuficiente para encauzar el servicio y tenía la facultad concreta de disponer la suspensión preventiva del servicio, lo que no hizo”*.

En consecuencia, solicitó la condena del nombrado y la imposición de la pena de diez (10) años de prisión, accesorias legales e inhabilitación por el término de diez (10) años, como autor del delito de defraudación contra la administración pública por administración fraudulenta en concurso real con el delito de estrago culposo agravado, en calidad de autor.

Formuló reserva de caso federal.

3.- Por su parte y respecto del recurso de casación deducido por la **querella identificada con el nro. 1**, tal como adelantáramos, corresponde recordar que este tribunal declaró





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**desierta** su impugnación de fs. 18.024/40, conforme resolución de fecha 2 de septiembre de 2016 Reg. nro. 1156/16.

### **II.- RECURSOS DE LAS DEFENSAS**

**1.-** La defensa de **Daniel Guido Lodola** encuadró su recurso de fs. 17.103/17.119 en la causal prevista por el inciso segundo del artículo 456 del Código de forma.

**a)** En primer lugar, postuló la nulidad de la intervención autónoma de la querrela identificada como n° 4 dispuesta por el Tribunal Oral mediante resolutorio de fecha 14/05/2015, por considerar que ocasionó una lesión al derecho de defensa de su asistido.

Sostuvo que en todo caso el Tribunal debió haber unificado a los querellantes y a la doctora Anzoátegui en la querrela n° 3 con la cual mediaba una comunidad de intereses.

**b)** Por otro lado, consideró arbitraria la sentencia condenatoria dictada respecto de su asistido a la hora de fundamentar la existencia de riesgos con relevancia causal determinantes para la producción del resultado, lesionando el principio *in dubio pro reo* y excediendo el Tribunal Oral su jurisdicción a la hora de analizar riesgos causales no alegados por las partes acusadoras.

Cuestionó en tal sentido las conclusiones efectuadas por el *a quo* en relación a la incidencia del paragolpes de sistema hidráulico en la mecánica del accidente, en contraposición a lo dictaminado en el correspondiente informe pericial.

Alegó asimismo que no logró acreditarse el conocimiento que Lodola tenía sobre los defectos que tal paragolpes presentaba. Afirmó que el correo electrónico enviado por Mario Sbriz fue remitido con posterioridad al

accidente y que la designación de su asistido en el puesto de Gerente de la Línea Sarmiento tuvo lugar tan sólo dos meses antes del siniestro, no habiendo existido durante ese lapso advertencia alguna por parte del Jefe de Infraestructura (Edgardo Gallo), quien conforme declararan los testigos en el debate tenía un rol autónomo.

A su vez, en relación al supuesto ineficiente deber de vigilancia sobre el personal a su cargo en que incurriera su asistido destacado en la sentencia, sostuvo que *“las partes acusadoras no han descripto un riesgo similar incrementado por el señor Lodola”*, lo que -a su criterio- ha implicado un exceso jurisdiccional que agravia el derecho de defensa. Alegó en tal sentido que *“la acusación imputó un desconocimiento de las deficiencias de línea pero no una deficiente vigilancia del personal subalterno”*.

En otro orden, cuestionó la incidencia dada por el Tribunal sentenciante al exceso de pasajeros transportados producto de las cancelaciones y demoras del servicio, destacando que no existe norma alguna que limite la cantidad de pasaje y que no se probó que el día del hecho la formación hubiera arribado a la estación de Once excedida de pasajeros ni que tal supuesto exceso hubiera sido consecuencia de cancelaciones o demoras del servicio.

Agregó que su defendido no tenía injerencia sobre el área referente al material rodante.

Por último, criticó la sentencia en cuanto afirma que Lodola habría incurrido en *“imprudencia por asunción”*. Entendió al respecto que no se ha acreditado que el nombrado hubiera sido inidóneo para el cargo para el cual fue designado, a lo que agregó que en este punto también habría





## *Cámara Federal de Casación Penal*

excedido el *a quo* su jurisdicción, al no haber invocado en sus alegatos las partes acusadoras dicha imprudencia, circunstancia que a su criterio *"introdujo sorpresivamente un incremento del riesgo (...) no contenido en la acusación, y con ello, impidió al señor Lodola efectuar su defensa técnica y material y ofrecer la prueba de refutación"*.

En conclusión, solicitó la absolución de su asistido y formuló reserva del caso federal.

**2.-** La defensa de **Carlos Esteban Pont Vergés** invocó en sus presentaciones de fs. 17.128/17.138 y 17.600/17.603 vta., las causales previstas por los incisos primero y segundo del artículo 456 del Código Procesal Penal de la Nación.

**a)** En primer término, consideró contradictoria la sentencia en lo atinente a la responsabilidad atribuida a su asistido, en tanto *"tuvo por 'ampliamente corroborado' que el Dr. Pont Vergés sólo se involucró en temas de SUBE y UNIREN"*, lo que resulta inconciliable con la condena finalmente dictada a su respecto.

**b)** Por otro lado, conceptuó que la sentencia se basa en una suerte de responsabilidad objetiva derivada de la calidad de Director de Trenes de Buenos Aires S.A. de Pont Vergés, sin que se hubiera acreditado ningún acto personal que justifique atribuirle responsabilidad penal.

Asimismo, señaló que el Tribunal Oral tuvo por probado que el Directorio de la empresa estaba dominado y bajo el control del Comité Ejecutivo, el que ejercía la dirección y administración en los hechos de TBA, habiendo quedado aquel Directorio reducido a temas de poca trascendencia, lo que a su criterio contradice la sentencia condenatoria dictada respecto de su asistido por el hecho de haber sido Director.

Dijo que su defendido *“nunca fue informado, no conocía, tampoco tenía conocimientos técnicos suficientes, para entender ni para remediar cuestiones técnicas complejas que estaban a cargo del Comité Ejecutivo”*.

Concluyó que el Tribunal Oral *“pareciera haber creado una figura delictual que no existe en el Código Penal, la de la defraudación culposa”* imputando *“[a] quien sin tener ni el manejo, ni el cuidado, ni la administración de los bienes, omite controlar a quien sí detenta el gobierno de la acción”*.

Respecto del delito de estrago culposo agravado por el que Pont Vergés fuera encontrado autor, figura que sí contempla la participación culposa, consideró que se incurrió en una interpretación penal analógica o extensiva que atenta contra el derecho de defensa en juicio, puesto que *“equivale a sostener que quien produce un estrago por impericia o negligencia es autor del delito, y quien dejó de controlarlo por culpa o negligencia, también”*.

Destacó que su asistido no era accionista ni Director de las empresas accionistas de TBA ni participó de la creación del Comité Ejecutivo y designación de sus integrantes. Asimismo, que tampoco celebró ni aprobó la celebración del contrato con la firma Cometrans S.A.

c) Por último, en la presentación de fs. 17.600/17.603 vta., señaló que la pena impuesta a su asistido carece de fundamentación, destacando que *“la sentencia no repara en razones de prevención especial ni en el efecto desocializante y estigmatizante de la pena de prisión de cumplimiento efectivo, que sería devastador para el futuro de mi defendido”*.

De esa manera, concluyó que *“de haber finalmente un*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*castigo, su extensión debería ser ciertamente menor y, por cierto, se debería evitar la imposición de una pena de efectivo cumplimiento".*

Formuló reserva del caso federal.

**3.-** La defensa de **José Doce Portas** invocó en su recurso de fs. 17.140/17.148 las causales previstas en los incisos primero y segundo del artículo 456 del Código de forma.

**a)** En primer lugar, consideró arbitraria la sentencia impugnada, en cuanto la misma ha construido a su entender un forzado accionar de su defendido -director de Cometrans S.A.-, quien en la realidad *"no tenía, por sí, capacidad de llevar adelante la idea criminal que se le endilga en carácter de partícipe necesario, ni de determinación de la voluntad de terceros que lo desarrollen"* (sic).

Destacó en otro apartado que *"[s]e tiene por probada la casi nula injerencia de mi defendido en la vida empresaria, por lo que erróneamente se interpreta que comete la acción de administración fraudulenta a título de partícipe necesario, cuando no participa de ninguna de las operaciones de la firma"*.

Asimismo, puso de relieve *"la nula capacidad ejecutiva para cumplimentar el tipo penal, teniendo a lo sumo una actitud culposa"*, por lo que en atención a que tal tipificación no admite esa modalidad, entendió que corresponde su absolución.

**b)** De manera subsidiaria, solicitó que se considere a Doce Portas como partícipe secundario.

**c)** Por otro lado, se agravio por la sanción impuesta a su asistido, considerando que *"habiendo descripto en la*

sentencia que la empresa Cometrans S.A. estaba alejada en la cadena de responsabilidad, y no tenía incidencia en la vida diaria de la empresa (...) entonces entiendo que no debería haberse impuesto una pena cercana al máximo de la escala, sino dentro del primer tercio de todo el espectro de tiempo punible”.

Formuló reserva de caso federal.

4.- La defensa de **Marcelo Alberto Calderón** invocó en su presentación de fs. 17.198/17.263 los incisos primero y segundo del artículo 456 del Código de forma.

a) En primer término, postuló la nulidad de los requerimientos de elevación a juicio, en atención a la imprecisión y vaguedad en la descripción de la imputación, lo que a su criterio derivó en que la conducta atribuida por el Tribunal Oral al condenar no se conciliara en modo alguno con aquella indicada en tales actos acusatorios, advirtiéndose entonces una incongruencia fáctica inadmisibles.

Entendió a su vez que los alegatos de las partes acusadoras que tuvieron lugar durante el debate excedieron de manera notoria los hechos consignados en los requerimientos de elevación a juicio y que “[l]a falta de congruencia en la materia fáctica entre una y otra actuación, que lejos de ser recortada fue ampliada en el debate, impidió una eficaz defensa de mi asistido”.

Vicios que consideró presentes también en la sentencia condenatoria dictada. Resaltó en tal sentido que las conclusiones a las que arribara el Tribunal Oral respecto a la pertenencia del Sr. Calderón a un órgano informal de la sociedad al que denominara “administrador de hecho” (Comité Ejecutivo), es una consideración fáctica que “excede de manera







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*indisimulable las descripciones fácticas de los requerimientos".*

Por otro lado, destacó que la sentencia abordó otro aspecto de hecho incongruente con aquellos descritos en los respectivos requerimientos de elevación a juicio, en cuanto todos los acusadores sostuvieron la existencia de un desvío de dinero de TBA hacia sus empresas vinculadas como forma constitutiva del fraude, mientras que el Tribunal Oral en su sentencia sustituyó tal modalidad por otra consistente en la desatención del mantenimiento para generar una necesidad de reparación a cargo del Estado, que se encomendaría a una firma vinculada a Cometrans S.A. (EMFER S.A.).

**b)** En segundo término, calificó de arbitraria la valoración de la prueba realizada en la sentencia, destacándose a su entender un *"subjetivismo que ha instalado la pura voluntad de los Sres. Jueces antes que la regla de la sana crítica, sostenida en la lógica y la experiencia"*.

**c)** Invocó a su vez la existencia de una doble persecución penal en relación al hecho n° 1 (administración fraudulenta), puesto que el objeto del juicio era establecer las causas del suceso ocurrido el día 22 de febrero de 2012, siendo que *"[e]n esa plataforma fáctica no encaja, como delito independiente, un fraude relacionado con el mantenimiento de los trenes"*.

Sostuvo que *"no hay forma de desligar el mantenimiento de los trenes del incumplimiento contractual imputado, del mal uso del dinero recibido, de los gastos ajenos al servicio y de las contrataciones abusivas. Se sabe ya que todo esto es materia de otro proceso que tramita en la justicia federal capitalina"*.

d) En lo referente al delito de administración fraudulenta atribuido a su asistido, indicó en primer término que el incumplimiento de la obligación de mantenimiento del material rodante asumida por la firma TBA en el contrato de concesión, no ha dado lugar a ninguno de los modos comisivos del delito de administración fraudulenta (infidelidad o abuso).

Respecto del contrato de asesoramiento con la firma Cometrans S.A., consideró irrelevante la cantidad de empleados que esta pudiera tener, siendo suficiente fuente de asesoramiento para la conducción de TBA los conocimientos y experiencia que la firma tenía en el área de transporte.

Alegó que *“existe una contradicción valorativa en la sentencia, cuando se afirma que es ficticio el contrato de asesoramiento integral contratado con Cometrans SA y al mismo tiempo se atribuye a sus integrantes importantes funciones en TBA, sin que conste ninguna otra fuente de ingreso para esas personas”*.

Por otro lado, cuestionó las consideraciones de la sentencia vinculadas a un presunto fraude cometido a través de las reconstrucciones encomendadas a la firma EMFER S.A., controlada por COMETRANS S.A. Señaló al respecto no sólo que tal imputación no se encuentra presente en los requerimientos de elevación a juicio, sino a su vez que no se precisa en la sentencia cuáles son, concretamente, las reconstrucciones vinculadas con el fraude.

En lo referido a las condiciones de seguridad del servicio, sostuvo que la prueba demostró que la línea Sarmiento funcionaba por sobre el mínimo del umbral de seguridad, de lo que se deduce que ninguno de los





## *Cámara Federal de Casación Penal*

incumplimientos contractuales sobre el mantenimiento tuvo incidencia en la producción del choque del tren chapa 16 el día 22/02/2012.

En otro orden, afirmó que no logró acreditarse en cabeza de su asistido la voluntad fraudulenta señalada por el Tribunal sentenciante, es decir, que hubiera realizado su trabajo como empleado de TBA guiado por tal finalidad.

e) Respecto del hecho n° 2, calificado como estrago culposo, destacó que al momento del accidente Marcelo Calderón ya no tenía función alguna en TBA ni injerencia en sus tareas operativas o de otro tipo.

En cuanto a la mecánica y consecuencias del accidente, refutó los diversos factores considerados por el Tribunal *a quo* como de agravación del riesgo o generadores de causalidad.

Asimismo, entendió ausente el aspecto subjetivo exigido por el tipo penal, en tanto alegó que su asistido no pudo tener la menor previsión causal de los aspectos considerados por el Tribunal Oral, no sólo por su alejamiento del Directorio de TBA mucho tiempo antes del choque, sino también porque su nueva posición en la firma Cometrans S.A. resultaba ajena a las cuestiones propias de la operación de la línea, el material rodante, su mantenimiento y su seguridad. Destacó a su vez que durante la pertenencia de Calderón a la firma TBA existían áreas especialmente dedicadas a esas cuestiones que nunca hicieron notar tales extremos.

f) Por otro lado, se agravió por el grado de participación atribuido a Calderón en ambos hechos.

Señaló al respecto que el nombrado nunca fue accionista de las firmas TBA ni COMETRANS S.A., sino un

empleado en relación de dependencia y que, como tal, carecía de injerencia en las decisiones de las asambleas de accionistas, siendo que su rol en el Comité Ejecutivo de TBA estaba limitado a las Relaciones Institucionales y Nuevos Negocios, áreas que no resultaron asociadas con los factores de agravación del riesgo propio de la operación ferroviaria; agregando que no se ha acreditado un solo acto de "administración de hecho" por él realizado ni que el nombrado hubiera integrado el Comité Ejecutivo.

**g)** En otro apartado, consideró incorrecta la aplicación al caso de las reglas del concurso real de delitos.

Alegó sobre el punto que *"se aprecia una inexplicable contradicción, cuando se afirma que se trata de hechos independientes, al tiempo que se sostiene que la razón por la que se ha incluido la hipótesis de fraude (...) sólo se explica por su directa relación causal con el accidente del 22 de febrero de 2012"*.

Entendió que no es aceptable afirmar la multiplicidad de conducta a partir de la multiplicidad de bienes jurídicos afectados ni de la simultaneidad y momento de consumación de los hechos.

**h)** Por último, cuestionó el monto de la pena impuesta a Calderón por considerar que excede largamente el mínimo, resultando a criterio del recurrente imposible que tal rigor punitivo esté enderezado a la resocialización de su asistido o ajustado a su culpabilidad.

Formuló reserva de caso federal.

**5.-** La defensa de **Ricardo Raúl Jaime** invocó en su presentación recursiva de fs. 17.264/17.286 las causales previstas por ambos incisos del artículo 456 del Código





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Procesal Penal de la Nación.

a) En primer término, consideró errónea la conceptualización del fraude en el marco del contrato de concesión del servicio ferroviario.

Señaló que "[n]o es posible entender (...) por qué razón el tribunal le reprocha a Ricardo Jaime como Secretario de Transporte el incumplimiento de una atribución conferida legalmente a órganos de gobierno jerárquicamente superiores a él".

Entendió que "el estado de deterioro de las formaciones al finalizar el contrato era una posibilidad prevista/cubierta por el riesgo permitido del contrato [cláusula 19.5.2] y siempre y cuando se pagara el precio de los bienes estatales otorgados al inicio", por lo que afirmó que "ningún reproche legal se le puede dirigir ni al concesionario y, menos aún, a todos aquellos que de alguna forma tuvieran algún tipo de vinculación indirecta con dicho acuerdo. (...) El consentimiento expreso respecto a la política de devolución de los bienes en cualquier estado, al término de la concesión, elimina el cargo de fraude, convirtiendo en atípica la conducta de los acusados".

Respecto de la participación de su asistido en el fraude supuestamente cometido por TBA, consideró que "al no ser garante es inviable la participación de tipo omisivo (...) con lo cual no debe responder ni como autor ni como partícipe". Señaló que aun superando tal obstáculo, debería poder formularse un juicio de certeza sobre la eficacia que habría tenido la acción omitida para la evitación del resultado, información que estimó ausente en el caso, puesto que la protección de los bienes estatales concesionados no

correspondía a Jaime, sino a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. A ello agregó que, de todos modos, la intervención de su asistido tampoco hubiera podido evitar el fraude, dado que ha quedado demostrado que TBA contrariaba todo tipo de normativa que le impidiera actuar como lo hacía.

En relación al aspecto subjetivo del tipo, indicó que *“[p]ara tener por probado el dolo/intención de Jaime de participar en la maniobra delictiva que V.E. le adjudica a ‘TBA’, no basta con afirmar que ‘fue pasivo’ frente a ciertas notas o expedientes que le dirigieran (...) como tampoco afirmar dogmáticamente que le era exigible la ‘adopción de medidas concretas’ (...) para dar ‘efectividad’ a la actuación de la ‘CNRT’, cuando ella podía actuar autónomamente”*.

**b)** Por otro lado, alegó la existencia de incongruencia entre la acusación fiscal y la sentencia dictada respecto de su asistido, en tanto se condenó a Jaime en relación a 309 coches de la flota de la línea Sarmiento, cuando el Fiscal había circunscripto el objeto procesal únicamente a las formaciones del tren chapa 16 siniestrado (8 coches), sumando a su vez un cargo adicional al nombrado referido a la irregular reconstrucción parcial del material rodante aludido, por el cual su asistido no pudo defenderse durante el debate.

**c)** A su vez, consideró violada por parte del Tribunal Oral la garantía de *ne bis in idem*, *“al condenar a Jaime como partícipe de un supuesto fraude que no corresponde a la base fáctica de este proceso sino que conforma el objeto procesal de otra causa distinta (la n° 4973/2010)”*.

**d)** En otro apartado, consideró arbitraria la valoración de la prueba efectuada por el *a quo* a la hora de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

emitir su pronunciamiento, en tanto se omitió toda referencia a la concreta ayuda omisiva que habría prestado Jaime para la concreción del fraude.

Conceptuó que *"el tribunal debió haber probado de manera certera (...) el perjuicio material/económico causado entre 2003 y 2009 (período en que ocupó el cargo de secretario de transporte) por las omisiones de aquél"*.

Alegó que era tarea de la C.N.R.T. aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión de transporte ferroviario, así como fiscalizar la actividad de las empresas a cuyo cargo se encontraba la operación de los servicios.

De esa manera, entendió que *"Jaime, como Secretario de Transporte, tenía las 'manos atadas', es decir, no tenía herramienta alguna a su alcance para evitar que 'TBA' continuara a cargo de la prestación del servicio ferroviario"*.

A su vez, afirmó que en la sentencia se descartan sin razón plausible las conclusiones del informe pericial presentado en fecha 19/02/2014, que permiten cuanto menos generar duda razonable en torno a la existencia del fraude.

e) En último lugar, consideró abusiva la pena de cinco (5) años impuesta a su asistido y desproporcionada en relación a aquella decidida respecto del conductor de la formación.

Formuló reserva de caso federal.

6.- La defensa de **Juan Pablo Schiavi** encuadró su planteo recursivo de fs. 17.287/17.352 vta. en las causales de los incisos primero y segundo del artículo 456 del Código de forma.

a) En primer término, planteó la nulidad de la sentencia por haberse procedido a su lectura fuera del término

previsto por el artículo 400 del C.P.P.N.

b) En otro orden, consideró arbitraria la valoración de la prueba y la argumentación lógica efectuada por el Tribunal Oral.

Sostuvo que *“el accidente se produjo exclusivamente en virtud de un estado transitorio de disminución o falta de la conciencia en el maquinista Córdoba que le impidió frenar oportunamente”*, circunstancia que a su criterio se deduce de la ausencia de reflejos instintivos de auto-preservación o de defensa en el nombrado.

A su vez, consideró que los informes de la A.G.N. valorados por el Tribunal Oral como fundamento probatorio en perjuicio de Schiavi, versan sobre el estado del parque rodante de la línea Sarmiento solo hasta el año 2009, por lo que no resultan aptos para fundar ningún reproche a su asistido por su desempeño como Secretario de Transporte.

Cuestionó por otro lado la valoración de los informes de la C.N.R.T. que fueran realizados bajo las órdenes de Faggiani y Sícaro, ambos imputados en autos, en tanto consideró que se trata de conclusiones presumiblemente interesadas en exculpar su actuación y tachadas de parcialidad y falta de objetividad.

Estimó a su vez arbitraria la valoración de los informes periciales técnicos practicados en autos, respecto de cuyas conclusiones descreyó -parcialmente- el Tribunal de juicio, cercenando a la par a las defensas la producción de prueba esencial para el caso.

Respecto de la velocidad del impacto, sostuvo que *“[e]l T.O.F. expresa haber empleado el sistema de coordenadas MGRS (...) para extraer conclusiones pseudo-periciales, que no*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*fueron objeto de pericia ni pudieron ser controladas por las partes", lo que a su criterio basta para descalificarlo como elemento de prueba válido.*

*Alegó que "la supuesta acreditación (...) de la existencia de diversos aportes con-causales a la producción del suceso no demuestra racionalmente que, ante la eventual supresión de esos presuntos aportes, el hecho no se habría producido de igual forma", destacando a su vez que con posterioridad al accidente, sin la concesión a cargo de TBA y con otros funcionarios estatales, hubo otros accidentes similares en el mismo ramal ferroviario.*

*En lo que respecta a las causas del accidente, cuestionó que se considerara al supuesto "freno largo", a la falta del debido alistamiento diario de las formaciones y a las deficiencias del sistema de reporte de fallas como factores favorecedores del siniestro, cuando expresamente señaló el Tribunal que no se ha acreditado que fueran causa del impacto.*

*A ello agregó que la anulación del sistema de "hombre muerto" por parte de Córdoba "es un elemento 'esencial' y 'primario' de la imputación que por negligencia se le formula al maquinista" que no fue debidamente ponderada en el sentencia.*

*Criticó también la interpretación que el a quo efectuó de la incidencia del paragolpes ubicado en el andén n° 2, lo cual resulta a su juicio irrelevante.*

*En otro punto, cuestionó las conclusiones arribadas en relación a una supuesta debilidad estructural en la carrocería de los coches que habría incidido en el proceso de "acaballamiento".*

Entendió que el Tribunal necesariamente se asesoró sobre la materia por fuera del debate a la hora de redactar la sentencia, irregularidad que a su criterio vicia de nulidad lo argumentado sobre el punto.

c) Invocó por otro lado que hubo una violación al principio de congruencia en relación al delito de fraude imputado.

Destacó en tal sentido que mientras que la única acusación válidamente formulada (la del Ministerio Público Fiscal) le reprochó a Schiavi un supuesto fraude en perjuicio del Estado por haber favorecido la pérdida de valor y deterioro de su aptitud para el servicio de los coches que integraban la formación chapa 16 (8 coches), el Tribunal Oral modificó a su arbitrio el objeto del juicio introduciendo una imputación más amplia y sustancialmente distinta, al considerar que la supuesta administración fraudulenta habría consistido en dos maniobras: el deterioro del material rodante por su falta de mantenimiento, por un lado, y la irregular reconstrucción del mismo a cargo de la firma Emprendimientos Ferroviarios S.A., por el otro, esta última no mencionada por el Fiscal.

d) En otro orden, consideró violada la garantía que prohíbe la persecución penal múltiple, *ne bis in idem*, puesto que *"...las posibles irregularidades financieras en el otorgamiento y destino de los subsidios entregados por el Estado Nacional a la firma TBA S.A. (...) está atribuida a la competencia del Juzgado Federal N° 2 en el marco de la (...) causa N° 4793/2010"*.

Citó en apoyo de su postura el fallo "Pompas" de la C.S.J.N. (P.744.XXXVI) y los precedentes "Ortega Sandoval",





## *Cámara Federal de Casación Penal*

"Angeloz de Murillo", "Maina de González" y "Alderete" de esta Sala III.

e) Por otro lado, alegó una errónea aplicación de la ley sustantiva al condenarse a Schiavi como partícipe necesario del delito de fraude, por una supuesta omisión de supervisión del control y de fiscalización de los servicios de transporte.

Sostuvo al respecto que la protección externa de los bienes estatales estaba a cargo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y que no puede extenderse la responsabilidad al Secretario de Transporte invocando una deficitaria supervisión de la actividad de aquella. Máxime si se tiene en cuenta que al analizar la responsabilidad del interventor de la mencionada CNRT (Sícaro) el propio Tribunal destacó su buen obrar.

Alegó asimismo que "[l]a complicidad por omisión -como regla- no existe, porque 'una cooperación configurada del modo en que por regla general se hace para los delitos omisivos, de antemano no es posible en el caso de la omisión'".

Afirmó que "[l]a sentencia menciona una 'situación generadora del deber de actuar', pero omite relacionarla con el estado mecánico de la formación Ch16 -única bajo trato- y el contacto particular de Schiavi con ese tren a partir de la fase inmediata a la irrupción de un peligro concreto para su incolumidad".

Asimismo, entendió que "[l]a prueba del dolo de 'partícipe necesario' en el delito de fraude en perjuicio de la administración pública (...) brilla por su ausencia", y que "[l]a falta de análisis y tratamiento específico del tipo subjetivo respecto al deterioro del tren CH16, en particular,

*es suficiente para anular el fallo arbitrario”.*

Entendió atípico el hecho imputado a su asistido, sobre la base de que *“el Estado legislador es el responsable del altísimo nivel de riesgo permitido que registra la estructura del contrato”*. Destacó a su vez *“el consentimiento expreso y escrito del Estado, que admitió contractualmente como hecho ubicuo el tráfico comercial de los bienes inútiles o mal mantenidos (...)*. En síntesis, *la política de devolución de los bienes en cualquier estado, al término de la concesión, elimina el cargo de fraude porque el menoscabo patrimonial de los bienes del servicio fue aceptado contractualmente (consentimiento) y como una contingencia de riesgo permitido reducida al ámbito del derecho común”*.

**f)** Asimismo, alegó la existencia de defectos formales y materiales en la sentencia en lo referido al delito de estrago culposo achacado a Schiavi.

Destacó que respecto de este segundo hecho también se habría incurrido en una violación al principio de congruencia, al considerar el Tribunal sentenciante que su asistido habría omitido supervisar extremos no contenidos en la acusación.

Por otro lado, estimó errónea la aplicación al caso de las previsiones del artículo 196 del Código Penal, en tanto *“los cargos generales dirigidos a Schiavi no pertenecen a la conexión material-temporal del accidente ocurrido el 22 de febrero de 2012 y corresponden a la fase previa exenta de reproche. Las ‘advertencias’ o ‘alertas’ allí consignadas (...) refieren, en general, a los años 2010 y 2011 y no guardan relación específica con la formación Ch16 en la situación de peligro aguda e inminente creada por el conductor que, en el año 2012, frenó demasiado tarde por evidente negligencia”*.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Consideró inexistente una posición de garante en cabeza de su asistido, en tanto la descentralización del servicio público ferroviario operativa a partir del contrato de concesión celebrado, colocó en definitiva al concesionario en tal posición de garante, ya que estaba a cargo de la organización y dirección completa de la actividad. Asimismo, sostuvo que la tarea de control externo de los bienes y la seguridad del servicio, había sido adjudicada por contrato a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Afirmó que la sentencia no establece cuál es la acción de supervisión a cargo de su asistido que hubiera evitado con certeza el choque del tren por frenado tardío del conductor y de qué manera tal omisión puede imputársele como si él hubiera estrellado activamente el tren contra los paragolpes.

**g)** En otro apartado, se agravió por la sanción penal impuesta a su asistido (8 años), al hacer concurrir el Tribunal la imputación por estrago culposo con la de fraude de manera real.

Sostuvo que *"la pena fijada -a nuestro modo de ver injusta- parte de una indebida aplicación de las reglas del concurso de delitos, que ha sido escogida al sólo efecto de imponer una sanción lo más alta posible"*. Entendió que los hechos debían concurrir de manera ideal y no real, por cuanto *"[e]l defecto de mantenimiento es la base que sostiene el cargo de fraude y, a su vez, determina la producción del estrago y sus consecuencias"*.

Entendió a su vez desproporcionada la sanción decidida, habiéndose condenado a su asistido a dos años de prisión en exceso de la escala penal que corresponde aplicar

al caso -en función del concurso ideal pretendido-. Indicó que *“la pena ha sido mensurada y graduada en base a una arbitraria ponderación de diversas circunstancias, en contra de la ley”*.

Formuló reserva de caso federal.

7.- La defensa de **Antonio Marcelo Ricardo Suárez** fundó su presentación recursiva de fs. 17.380/17.517 en ambos incisos del artículo 456 del Código de forma.

a) En primer lugar, se agravió por el rechazo del planteo de nulidad efectuado por violación al principio de congruencia, dado que su asistido fue condenado por una base fáctica que no le fue descripta en su declaración indagatoria.

Señaló que luego de la intervención de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, el auto de elevación a juicio describe un hecho diferente (Hecho n° 1) que no le fue leído a Suárez en su declaración indagatoria, pero sí a otros veinte imputados; vicio que no fue luego subsanado.

b) Por otro lado, postuló la nulidad de la acusación en relación al delito de administración fraudulenta.

Destacó la confusión de la causa en cuanto al objeto y base fáctica y la falta de adecuación de la terminología empleada por el representante del Ministerio Público Fiscal en su requerimiento de elevación a juicio (relativa a una díaada descripta como *“adentro”* y *“afuera”*) con los tipos penales de los artículos 173 y 196 del Código Penal.

Cuestionó también que se hubiera validado en esta causa cuanto fuera declarado nulo en la causa *“Roca”*, aplicando una analogía *in malam partem*.

Asimismo, entendió que *“[s]e ha construido (...) una*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*tipificación con una con-causación naturalística, sin nexo causal acotado, que sumada a la vaguedad del objeto inespecífico, permite acusar a cuanto sujeto sea preciso".*

*c) En otro orden, indicó que la sentencia ha incurrido en una errónea valoración de los elementos probatorios en relación al hecho n° 1.*

*Estimó arbitraria la interpretación efectuada de los 17 años de duración del contrato de concesión, omitiendo valorarse la resolución dictada por el Juzgado Comercial n° 9 en la causa "TBA S.A. s/ quiebra".*

*Señaló que "[n]o hay un reproche individual por acciones propias sino un colectivo inculpativo, vago e impreciso" y que no hay "nexo causal de imputación, por la lejanía y ajenidad del Sr. Suárez con el suceso del 22 de febrero de 2012".*

*Destacó que "[l]a subsunción en los tipos penales (...) se efectúa mediante conjeturas por mails recibidos y enviados (en el caso de mi defendido siempre relativos a la Línea Mitre) respecto de los cuales realiza una interpretación antojadiza, y arbitraria".*

*Adujo también que "del debate quedó probado que el directorio (MENOS Suárez respecto de la Línea Sarmiento), no tomaba decisiones de los mantenimientos [de las] formaciones" (sic) y que se condenó a su asistido a pesar de que ha quedado probado que sus tareas se vinculaban exclusivamente con la Línea Mitre.*

*Alegó a su vez que el a quo ha dejado de lado la teoría de los precedentes "Pompas" de la CSJN y "Soto" de esta Sala III, en relación a la administración fraudulenta y que existe "una clara violación al non bis in idem, por hallarse*

el objeto de esa administración en el Juzgado Federal Nro. 2 desde el año 2010”.

En otro apartado, consideró que “[d]el debate (...) surgió que el Sr. Suárez no tuvo participación directa en ninguna de las contrataciones cuestionadas en autos, ni en ninguna de las decisiones respecto a la circulación de los trenes de la Línea Sarmiento, ni a la diagramación en la misma ni con el Chapa 16”.

Señaló que las condiciones detalladas como parte del supuesto plan criminal (como el exceso de pasajeros, la falta de comodidad, el ingreso a los vagones, etc.) ya eran reclamadas en la década de 1990, como se desprende del amparo resuelto por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la causa “Unión de Consumidores / Sec. de Transporte s/ amparo”.

Indicó también que “[n]o se ha demostrado durante el debate, el estado en el cual a la toma de posesión, se recibió al chapa 16 (cada uno de los vagones) y el resto de la flota eléctrica” lo cual “resultaba de importancia [para] saber qué es lo que se recibió”.

A su vez, alegó que a contrario de lo sostenido por algunos testigos de la CNRT, el mantenimiento estaba incluido en el contrato de concesión en la cuota de explotación del Anexo 29, siendo que “[e]l estado no cumplió con las obras, no cumplió con la renovación de las 464 unidades, n[i] pagó la millonaria deuda acumulada”.

Destacó que “[e]l tribunal asentó su argumento de la ‘falta de mantenimiento’, pero lo hizo en multas consideradas ilegítimas en sede judicial pocos meses antes del 29-12-15 (...) ignorando las presentaciones efectuadas por TBA S.A.” y sin atender a la regularidad de su servicio.







## *Cámara Federal de Casación Penal*

d) En relación al hecho n° 2, calificado como estrago culposo, expuso que el Tribunal incurrió en un exceso de jurisdicción al modificar la plataforma fáctica de la acusación, por cuanto mientras que el Fiscal alegó problemas de aire por pérdida de cañerías de los entre-techados, el Tribunal construyó el hecho de una forma diferente.

Cuestionó la sentencia en cuanto tuvo por probada una frenada por parte del maquinista que no existió, validó la actuación de la instrucción relacionada al control de alcoholemia del nombrado que consideró nulo, omitió ponderar el hecho de que no se investigó la actividad del teléfono celular del motorman y no valoró que en el debate fueron mendaces los testigos Galarce, Lopez Bonfanti y Juárez.

Señaló que, tal como lo destacaron los conductores que declararon durante el juicio, el sistema de freno era muy fiable.

Entendió que en vez de ir reduciendo la velocidad, Córdoba la aumentó considerablemente y que "[n]o había [otra] persona que pudiera decidir primero, o anular en su caso (...) el peligro creado o incrementado con ese curso de acción"; de allí que sólo el maquinista resulte responsable.

Afirmó que "[l]a descalificación a los peritos que trabajaron la hipótesis favorable al colectivo de los imputados, demuestra que el objetivo fue condenar a otros sujetos que no sean el maquinista, violando la garantía a un juez imparcial".

Asimismo, consideró que "[e]l paragolpe (...) cumplió su fin, impidió que la máquina pase el fin de vía (...) detuvo la formación" y que "[n]o había chapa, oxidada o no, que pudiera resistir la fuerza que traía ese día el chapa 16

*cuando impactó en el paragolpes”.*

Conceptuó arbitraria la sentencia en cuanto determinó la velocidad de 20 kms/h propuesta por el perito Brito, a contrario de lo sostenido por los restantes peritos oficiales.

Por otro lado, indicó que *“[t]ampoco se probó con el grado de certeza requerido (...) que el tren haya arribado a la estación con mayor carga de pasajeros que la permitida”* y agregó que *“[n]o existe norma que [lo] regule”.*

e) Por otro lado, cuestionó que se hubiera construido un concurso real entre un hecho doloso y otro culposo *“cuando en realidad hay unidad de acción (en caso que pudiera pensarse por ella) del director Suárez, que en definitiva, conducirían a la misma consecuencia y por ende, debió estarse en la peor circunstancia a la construcción de un concurso ideal”.*

f) Se agravió a su vez por la responsabilidad atribuida a su asistido en los hechos. Destacó que Suárez *“no era encargado de realizar, ni supervisar el mantenimiento de la flota. Tampoco era garante de ello (...) estando lejano (...) a la operatividad de la Línea Sarmiento, como también a las áreas [de] material rodante o infraestructura de dicha línea”.*

Agregó que *“[n]o existe elemento que ubique al Señor Suárez realizando acto alguno en las contrataciones cuestionadas en la sentencia, ni mucho menos haya contribuido a una coautoría culposa del hecho del 22 de febrero de 2012 en la Línea Sarmiento cuando el mismo tenía funcionalidad específica en la Línea Mitre”.*

Descartó también que pueda tratarse de un caso de autoría mediata, considerando que *“[e]s inadmisibile pretender que un Director sea responsable de cada acto ejecutado por un empleado, en el caso por cada uno de los motorman de TBA S.A.”*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

pues operan el principio de confianza y el de división de tareas.

g) Por último, entendió desproporcionada la pena impuesta a su asistido, indicando que el *a quo* no tuvo en cuenta las normas del Código Penal que en la especie rigen, sino meros cálculos matemáticos, violando los principios de culpabilidad, legalidad y proporcionalidad.

Formuló reserva de caso federal.

8.- La defensa de **Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo**, invocó a fs. 17.518/17.599 vta. agravios fundados en las causales de los incisos primero y segundo del artículo 456 del Código Procesal.

a) Alegó la falta de responsabilidad de sus asistidos en el hecho identificado como n° 2 (estrageo agravado) y arbitrariedad del fallo impugnado sobre el punto.

Sostuvo que *"es posible hablar de omisión, en este caso imprudente, en el sentido jurídico-penal requerido por la disposición contenida en el artículo 196 del Código de fondo solo respecto del motorman (...) al probarse la omisión de conducción temeraria a alta velocidad, desconexión de (...) 'hombre muerto' y falta de frenado"*.

Indicó que *"[n]o se ha acreditado (...) a través de qué actos positivos inherentes a sus funciones, podrían haber omitido la realización de una acción directa de control (...) para evitar el resultado bajo estudio"*.

Cuestionó que el Tribunal Oral diera crédito a la opinión del perito Brito, cuando *"en autos ha quedado debidamente acreditado por la pericia accidentológica (...) que el tren chapa 16 al momento del hecho venía de la realización"*

*de una revisión integral”.*

Criticó la sentencia en cuanto afirmó la existencia de un supuesto “freno largo”, entendiendo que tal afirmación carece de todo fundamento experimental y que la formación, en todas las estaciones anteriores, no había registrado problemas de frenado inherentes al material.

Indicó a su vez que la existencia de un paragolpes fijo no constituyó un riesgo desaprobado; que la falta de velocímetro de ningún modo incidió en el riesgo realizado en el caso concreto *ex post*; que no había defectos en los frenos; y que, a diferencia de lo sostenido en la sentencia, el tren transitaba con cuatro compresores en funcionamiento absolutamente suficientes para asegurar una acción de frenado sólida.

Adujo que *“la velocidad, en los últimos 350 metros, se mantuvo prácticamente constante, con una desaceleración compatible con la de resistencia al avance del tren”*. Indicó a su vez que no existieron acciones desesperadas de Córdoba, ya que si no hubiera sentido la válvula de freno, como él declara, habría aplicado el freno de emergencia; a lo que agregó que tampoco dio aviso al control ni se advirtieron en él acciones defensivas instintivamente naturales y obvias antes del impacto final.

Señaló que *“tampoco (...) logró demostrarse la incidencia sobre el resultado que pudo haber tenido el exceso de pasajeros, la operatividad o no de los paragolpes hidráulicos o la presencia de óxido en el coche cabeza”* y que *“lo cierto y concreto es que en función de la gravedad de las omisiones ya descriptas en cabeza de Córdoba, el resultado -muerte y lesiones- hubiera igualmente ocurrido”*.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

**b)** En otro orden, invocó la ausencia de competencia del Tribunal sentenciante para fallar respecto del hecho n° 1 (administración fraudulenta).

Afirmó que hay una superposición entre el objeto procesal de la primigenia causa n° 1710/12 (que tramitara ante el Juzgado Federal n° 11) y la causa n° 4973/10 (que tramita ante el Juzgado Federal n° 2), y que la Sala I de la Cámara de Apelaciones del fuero, resolvió que todo lo atinente a los subsidios, mantenimiento y seguridad resultaba competencia de esta segunda causa.

De esa manera, consideró que al introducirse en el análisis de la administración de la firma TBA, el Tribunal Oral *"se ha arrogado jurisdicción sobre los hechos que constituyen el objeto procesal de la causa N° 4973/10"*. Consideró vulnerados entonces los principios de *ne bis in ídem* y juez natural.

Invocó la indivisibilidad de la administración a los fines de su análisis, puesto que la gestión es una sola y no resulta pasible de ser fragmentada. Citó jurisprudencia.

Como corolario de la litispendencia alegada, postuló la nulidad parcial de la sentencia recurrida.

**c)** Por otro lado, afirmó que existió una violación al principio de congruencia, ya que el Tribunal de juicio sólo estaba habilitado para juzgar la maniobra supuestamente defraudatoria llevada adelante por TBA que tuviera relación con el accidente ocurrido el 22/02/2012, sin perjuicio de lo cual emitieron juicio sobre el mantenimiento de todos los bienes públicos concesionados.

**d)** Subsidiariamente, sostuvo la ausencia de requisitos típicos tanto objetivos como subjetivos del delito

de administración fraudulenta.

Se explayó sobre el contrato celebrado con la firma Cometrans S.A., cuestionando las conclusiones a las que arribó el Tribunal sentenciante sobre el punto, sosteniendo que eventualmente *"a mis asistidos se les podrá achacar una deficiente 'diagramación del transporte', o un insuficiente 'plan comercial', o también un inadecuado 'programa de inversión de capital'"*, pero jamás se podrá *"tener por acreditado el dolo (que debe ser directo), exigido por el tipo penal acuñado en la condena"*.

Alegó que *"ninguna relación guarda el contrato bajo análisis con las causas del accidente ocurrido el 22 de febrero de 2012"* y que *"[l]a relación causal entre el supuesto comportamiento indebido y el perjuicio, no está presente en la sub-causae, por lo cual no se configura uno de los elementos objetivos exigidos por la norma en examen"*.

Destacó también que *"el Tribunal Oral a-quo no ha mensurado el supuesto perjuicio ocasionado a la administración pública"*.

A su vez, entendió ausente otro de los elementos requeridos por el tipo penal enrostrado, consistente en el ardid o engaño, por cuanto se trató de un contrato público que contó con la aprobación de otras autoridades judiciales y gubernamentales.

A ello agregó que existía una póliza de seguros que operaba como garantía de eventuales reclamos en caso de existir un supuesto daño patrimonial.

e) Por otro lado, se agravió por la subsunción concursal de los hechos efectuada, sosteniendo que se trata de un caso de concurso ideal.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

f) En relación a la puntual situación de los imputados Gariboglio y Lopardo, destacó que los nombrados *"jamás se ocuparon de las cuestiones que hacían al debido mantenimiento del material rodante de TBA"* y que no eran Directores de TBA S.A., sino de la firma Cometrans S.A., por lo que *"no se les puede achacar funciones que son propias y naturales del Directorio de TBA, tales como la política de mantenimiento"*.

Indicó también que *"el Tribunal a-quo ha tomado al 'Directorio' como un cuerpo colegiado -que efectivamente lo es- pero a los fines de la atribución de responsabilidad no ha individualizado el aporte de cada uno de sus integrantes"*, lo que importa una suerte de responsabilidad objetiva.

g) En relación a Sergio Claudio Cirigliano, consideró que no se ha probado durante el debate la existencia del llamado *"Comité Ejecutivo"* que supuestamente habría integrado el nombrado.

Sostuvo que su asistido desde el año 2004 revistió en Cometrans S.A. la calidad de accionista y que su función fue la de administrar dicha empresa y no TBA.

h) Por último, cuestionó las penas impuestas a sus defendidos, considerando carente de motivación suficiente este aspecto de la sentencia.

Cuestionó a su vez la valoración de la cantidad de personas fallecidas y lesionadas como circunstancia relevante a la hora de mensurar la pena, duplicando de esa manera la agravante aplicada, lo que a su criterio implicó una violación a la garantía del *ne bis in idem*.

Entendió que debió cuantificarse el supuesto daño irrogado al Estado Nacional y que esa debió haber sido la base

del análisis de la individualización de las penas.

A su vez, adujo que en atención a la ausencia de antecedentes penales de sus asistidos y a la escala penal prevista, *“el Tribunal a-quo debió analizar inicialmente si correspondía o no una pena de ejecución condicional”*. Citó en apoyo de su postura el fallo *“Squilario”* de la C.S.J.N.

Formuló reserva de caso federal.

**9.-** La defensa de **Francisco Adalberto Pafumi** encuadró su recurso de fs. 17.604/17.673 en ambos incisos del artículo 456 citado.

**a)** En primer orden, postuló la nulidad de los requerimientos de elevación a juicio del Fiscal y de las querellas n° 3 y 4, por entenderlos violatorios de la garantía de defensa en juicio al omitir describir cuál es la conducta individual atribuida a su asistido, limitándose a efectuar *“consideraciones generales acerca del directorio de TBA en torno al acaecimiento de los hechos”*.

**b)** En segundo lugar, estimó errónea la participación criminal atribuida a Pafumi, basada a su criterio en una responsabilidad objetiva en vulneración al principio de culpabilidad.

Señaló que *“se responsabiliza penalmente a mi asistido por la firma del contrato con Cometrans SA, cuando para esa fecha, 5 de enero de 2004, no integraba el directorio de TBA, y en ocasión de aprobarse con posterioridad la addenda a dicho contrato, se advierte que el acta de directorio de fecha 29 de octubre de 2007, no fue firmada por Francisco Pafumi”*.

Agregó que *“es la mismísima sentencia la que reconoce que quienes detentaban realmente la administración de la*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*sociedad eran los integrantes del Comité Ejecutivo y no los miembros del Directorio de TBA".*

A su vez, entendió que se ha incurrido en una violación al *onus probandi*, "toda vez que es el tribunal quien debe acreditar la culpabilidad del inculpado y no compeler a la defensa a la demostración de su inocencia".

En relación a la faz subjetiva del delito de administración fraudulenta achacado, destacó que "Pafumi no suscribió ninguna de las actas de directorio mencionadas" y que "el eventual conocimiento (...) acerca de las sanciones aplicadas a TBA no resulta equivalente al dolo requerido para el tipo penal de defraudación".

Estimó contradictoria la atribución de responsabilidad a su asistido, frente a la desvinculación procesal del coimputado Daniel Fernando Rubio, a cargo de la Gerencia de Administración y Finanzas de TBA.

Indicó que si las funciones del Directorio quedaron reducidas -tal como entendió el Tribunal- a cuestiones "de poca trascendencia", "la colaboración de mi asistido al hecho respecto del cual los miembros del Comité Ejecutivo eran autores, no superaría, en el peor de los casos, la participación secundaria".

Consideró también errónea la valoración efectuada por el *a quo* en torno a la prueba del conocimiento por parte de Pafumi de los factores de riesgo que desembocaron en el resultado fatal, puesto que se analizaron para ello correos electrónicos en los que su asistido no es ni emisor ni receptor y actas de directorio y asambleas no suscriptas por él.

c) Entendió aplicable al caso el denominado

"principio de confianza", en tanto "en TBA existía una delegación (legítima) de funciones en el Comité Ejecutivo y en las gerencias generales".

d) En lo tocante a la relación concursal, sostuvo que nos encontramos frente a un caso de concurso ideal heterogéneo.

Afirmó que "la sentencia (...) ha realizado una división artificial entre las consecuencias de la supuesta administración fraudulenta (...) y el incremento de los riesgos que provocaron el fatal desenlace ocurrido en la estación 'Once'" pues todo se trató de un mismo acontecimiento.

e) Por último, entendió arbitraria la fundamentación de la pena impuesta a su asistido, en cuanto se enumeran cuestiones sin especificar si son valoradas como agravantes o atenuantes. Asimismo, consideró erróneo calibrar como agravante la edad de su defendido (78 años) y su nivel socio-económico.

Solicitó en consecuencia la imposición de una pena de ejecución en suspenso.

Formuló reserva del caso federal.

10.- Por su parte, la defensa de **Víctor Eduardo Astrella** invocó a fs. 17.674/17.696 vta. causales previstas en ambos incisos del artículo 456 del Código de forma.

a) El letrado consideró errónea la valoración de los elementos probatorios, tanto en lo que refiere al marco normativo como al hecho n° 1 y hecho n° 2, remitiéndose a los argumentos dados en el recurso presentado en su calidad de defensor técnico de Antonio Suárez (fs. 17.380/17.517).

Idéntica remisión realizó respecto de los planteos de nulidad de la sentencia y de lo actuado en instrucción en





## *Cámara Federal de Casación Penal*

relación al control de alcoholemia del conductor de la formación y el análisis de su teléfono celular, así como respecto de lo sucedido el día de los hechos con los guardas y conductores de la formación chapa 16 y con la existencia de un verdadero *fórum shopping* que gracias al hecho del 22/02/2012 le habría permitido al instructor abocarse al conocimiento de hechos para los cuales no había sido desinsaculado.

Destacó que la sentencia ha incurrido *"en un claro exceso de jurisdicción (...) y efectuando una interpretación violatoria del principio 'in dubio pro reo' respecto a la participación de mi asistido en la causación de los resultados dañosos"* pues *"no existen elementos probatorios que permitan inculparlo habiendo quedado acreditado que su área de influencia era la flota de material automotor y no rodante"*.

Agregó que *"una relación de confianza, no puede ser tildada de delictiva como ha acaecido en la sentencia en la cual no se ha juzgado por las conductas o acciones relevantes para la producción del hecho del 22 de febrero, sino por el cargo que ocupaba el Sr. Astrella, lo que vulnera el principio de responsabilidad de la pena, reprochándose un cambio de personalidad y no acciones concretas"*.

**b)** En segundo lugar, invocó una violación o errónea aplicación de la ley sustantiva, al transgredir la sentencia los principios de legalidad, culpabilidad y proporcionalidad así como las garantías de defensa en juicio, juez imparcial y derecho a la verdad, remitiéndose también en este caso a lo considerado en el recurso del co-defendido Suárez.

Indicó que no existe nexo causal de imputación, *"por la lejanía y ajenidad del Sr. Víctor Astrella con el suceso del 22 de febrero de 2012, como con los hechos que se*

mencionan al tratar el Hecho Nro 1 en los cuales no participó”.

Destacó a su vez que Astrella “no firmó ninguno de los contratos ni adjudicaciones del hecho nro 1, y no participó del hecho nro 2 bajo ninguna forma”.

Afirmó que “la imprudencia grave de uno que sea determinante para la producción del resultado como lo fue la conducción del Sr. Córdoba en este caso, torna en meras infracciones al deber las conductas del resto”.

c) Entendió también que la sentencia ha dejado de lado la doctrina de los precedentes “Pompas” de la CSJN y “Soto” de esta Sala III, “abocándose al tratamiento de una supuesta administración fraudulenta, existiendo una (...) clara violación al non bis in idem, por hallarse investigado el objeto de esa administración en el Juzgado Federal Nro 2 desde el año 2010”.

d) En otro orden, invocó una violación al principio de congruencia, puesto que en el auto de elevación a juicio se imputa una acción relacionada a la obra de reconstrucción y modernización de 58 coches eléctricos marca Toshiba, que no fue descripta en la declaración indagatoria de Astrella, violándose de esa manera la defensa en juicio, por lo que solicitó la nulidad de la sentencia.

e) A su vez, consideró nula la acusación en atención a la vaguedad, imprecisión e indefinición de objeto.

Afirmó que “la base sentada por el Ministerio Público en oportunidad del art 346 CPP y del alegato, al tribunal de juicio le estaba vedado juzgar más allá de la maniobra supuestamente defraudatoria que hubiera tenido relación con el suceso que tuvo lugar el 22/2/2012”.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

f) Agregó que *"Astrella no participó en ninguna de las dos maniobras ni por comisión ni por omisión, lo cierto es que el tribunal no acreditó el ardid ni tampoco el perjuicio, que sostuvo no podía cuantificar"*.

Indicó que el mismo contrato preveía el daño como incumplimiento, existiendo también un fondo de garantía. A su vez, señaló que no se demostró el estado en el que se recibió el chapa 16 en el año 1995.

Recordó cuanto dijera en el recurso de casación de Suárez en relación a la mecánica del accidente, en lo referido a la velocidad de la formación, la mendacidad del testimonio del perito Brito, la inexistencia de desaceleración, el supuesto exceso de pasajeros, la influencia del paragolpes y del "freno largo" y la falta de velocímetro.

Sostuvo que hubo un exceso de jurisdicción al hablarse en la sentencia de una "imprudencia por asunción", elemento no incluido en los alegatos de las partes acusadoras y que, por lo tanto, no fue un cargo rebatido por la defensa.

g) Alegó que nos encontramos ante un caso de unidad de acción y no frente a un concurso real.

h) En relación a la responsabilidad de Astrella, afirmó que el nombrado *"no era encargado de realizar, ni supervisar el mantenimiento de la flota. Tampoco era garante de ello"*.

Alegó también que *"Astrella figuraba como director, pero sin percibir remuneración (...) y por la confianza del accionista ocupaba ese cargo (...) [que] cumplió con honestidad [y] seriedad"*.

A su vez, entendió que *"[n]o existe elemento que ubique al Señor Astrella contribuyendo a una coautoría culposa"*

del hecho del 22 de febrero de 2012" y que "[n]os encontramos frente a un típico proceso del llamado Derecho Penal de autor".

Consideró que la función de su asistido "reposaba (...) en los principios de confianza y el de división de tareas que excluyen su responsabilidad penal por los hechos de los agentes si no se prueba un concierto preordenado de voluntades".

i) Por último, conceptuó que la pena impuesta a su asistido resulta violatoria de los principios de culpabilidad, legalidad y proporcionalidad, estimando nula la individualización de la misma efectuada por el *a quo* por ser insuficiente la fundamentación en que se basa.

Formuló reserva de caso federal.

**11.-** La defensa de **Laura Aída Ballesteros** expresó en su presentación recursiva de fs. 17.697/17.721 los siguientes agravios:

a) Planteó la nulidad del requerimiento fiscal de elevación a juicio por considerarlo indeterminado, en tanto "prescinde de hacer (...) una mínima descripción de la conducta o la omisión de la Sra. Ballesteros que ameritara que ella fuera sometida a juicio oral y público".

b) Consideró arbitraria y auto-contradictoria la atribución de responsabilidad a su asistida en el delito de defraudación por administración fraudulenta, luego de que se identificara a quienes conformaban la voluntad social de TBA, entre los que no se incluyó a Ballesteros, a quien la sentencia le negó capacidad y poder de decisión dentro de la compañía, desprendiéndose de sus premisas que su asistida no tenía conocimiento alguno de los presupuestos fácticos





## *Cámara Federal de Casación Penal*

necesarios para la configuración de tal ilícito.

Destacó que la sentencia reconoce que los directores de TBA no tenían peso real en la toma de decisiones de la compañía. Alegó en tal sentido que *"Laura Ballesteros (...) era ama de casa al tiempo de los hechos y (...) que firmaba como directora en razón de ser hija de su padre"*, lo cual resulta incompatible *"con la conclusión de la sentencia en cuanto afirmó que ella tenía dolo del delito de defraudación"*, más aún cuando no recibió beneficios del cargo.

Señaló que *"por más que la Sra. Ballesteros haya estampado su firma en las actas (...) su rol era puramente formal y la decisión estaba en cabeza de otros"*.

Afirmó que nunca se informó a Ballesteros sobre la existencia de expedientes administrativos, multas o sanciones ni de la interposición de recursos por parte de la empresa; y que tampoco participó de reuniones con la UNIREN ni recibió informes o tenía conocimiento de la existencia del contrato con la firma Cometrans S.A.

Cuestionó que en la sentencia se hubiera hecho un giro en la imputación, puesto que tanto al referirse al hecho n° 1 como al n° 2 a lo largo de toda la descripción se anticipa una imputación por omisión, echando mano incluso a la figura de los delitos de deber, sin perjuicio de lo cual a renglón seguido se determina la existencia de un delito activo de comisión.

Concluyó que la sentencia recurrió a criterios de responsabilidad objetiva para asignarle responsabilidad por el delito de defraudación, vedados en procesos penales por el principio constitucional de culpabilidad.

c) Destacó a su vez que la atribución de

responsabilidad a su asistida en el siniestro, los fallecimientos y las lesiones ocurridas, resulta opuesto a la prueba producida durante el debate, destacando que incluso su hija viajaba como todos los días en el tren siniestrado y sufrió lesiones.

Señaló que al no haber existido actos dolosos de administración fraudulenta que le puedan ser achacados a su asistida, *“en virtud de ello debería decaer en forma simultánea la imputación por estrago”*.

Afirmó que *“no hay delito culposo sin representación del síndrome de riesgo”*, en tanto Ballesteros no tenía manera de vislumbrar la posibilidad del acaecimiento de un estrago.

Asimismo, entendió que tampoco ha existido una imprudencia por asunción en tanto *“no es posible responsabilizar a quien ocupa un lugar meramente formal”*.

**d)** Por otro lado, entendió equivocada la relación concursal fijada por el tribunal oral entre el delito de estrago y el de administración fraudulenta (concurso real), con la consecuente determinación de una pena desproporcionada, cuando a su criterio debió establecerse un concurso ideal.

**e)** En otro orden, consideró arbitraria la aplicación de las reglas de determinación de la pena, en tanto no se habría efectuado un análisis de la particular situación de Ballesteros.

Alegó que debieron valorarse como atenuantes circunstancias relacionadas a su escaso grado de decisión en la sociedad, su compleja situación familiar, y especialmente el hecho de que su hija viajaba en el tren que se accidentó y resultó lesionada (*poena naturalis*). A raíz de ello estimó que la pena debe estar cerca del mínimo de la escala penal, y no







## *Cámara Federal de Casación Penal*

ser de cumplimiento efectivo.

Formuló reserva de caso federal.

**12.-** La defensa de **Jorge Álvarez** fundó su recurso de fs. 17.726/17.774 en causales previstas en ambos incisos del artículo 456 del ritual.

a) En primer orden, consideró que la sentencia carece de fundamentación, por cuanto *"ni la materialidad de los hechos ni la responsabilidad individual que se le endilga a Jorge Álvarez cuenta con un fundamento válido"*.

Alegó que en la sentencia *"se evita diferenciar a las distintas partes individuales, analizando en su lugar esta supuesta voluntad social que estaría en cabeza del directorio (en menor medida) y de un supuesto comité ejecutivo (en mayor medida), mientras que el directorio de la controlante sería meramente un partícipe"*.

A ello agregó que el nombrado Álvarez *"como persona individual, no tenía ninguna obligación emergente del contrato de concesión (...) desde el año 2010 se había desvinculado del directorio (...) tampoco obligaba a la sociedad, ya que el acto fuera de la competencia es ajeno a esa voluntad social"*.

En relación al contrato suscripto con la firma Cometrans S.A., señaló que su asistido actuó en representación de TBA S.A. en el marco de lo decidido por el Directorio y en su carácter de mandatario de la sociedad, no habiéndose acreditado que hubiera participado en la redacción de ninguna de las cláusulas ni que se hubiera beneficiado de modo alguno con aquél.

Respecto del hecho n° 2, cuestionó que se hiciera referencia a la voluntad social como política empresarial y que se imputara a su asistido por la sola mención de ser



integrante de un órgano societario, sin especificación alguna ni precisión de una conducta concreta, siendo que además al momento del accidente hace dos años que ya no formaba parte de TBA.

b) Por otro lado, postuló la invalidez de la sentencia por cuanto se expidió sobre hechos que son investigados en otra causa penal en trámite, lo que implica violentar la garantía que prohíbe el doble juzgamiento.

Consideró aplicable la doctrina del fallo "Pompas" de la Corte Suprema de Justicia de la Nación y afirmó que *"está claro que la sentencia incluye hechos que forman parte de la causa que tramita ante el Juzgado Federal n° 2 si se tiene en cuenta que se valoran aquellos hechos relativos al destino de los fondos que provenían del Estado como subsidios para así considerar una infracción como administrador de fondos ajenos"*.

c) En otro punto, afirmó que hubo una errónea aplicación de la normativa relativa al régimen de sociedades comerciales (ley 19.550) y en consecuencia de las normas penales referidas a la participación criminal, lo que conllevó a una infracción a los principios de culpabilidad y de personalidad de las penas.

Cuestionó en tal sentido que se concluyera que los integrantes de un directorio son penalmente responsables, en términos generales, por los resultados dañosos que se desprendan de sus decisiones, incluso por no ejercer los deberes de control y vigilancia.

Consideró que *"[e]n la sentencia no está claro si la apariencia de Álvarez como administrador de hecho era lo suficientemente ostensible"* y que *"no existe una sola*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*referencia a una actividad de administración concreta".*

d) Entendió equivocada la calificación del hecho n° 1 como delito de administración fraudulenta contra la administración pública (artículos 173 inciso 7° y 174 inciso 5° del Código Penal).

Afirmó al respecto que su asistido no reúne la calidad de sujeto activo que exige el tipo penal, puesto que no existe una vinculación con los bienes ajenos administrados, en tanto al momento de los hechos ya no formaba parte de TBA ni ostentaba un rol que le atribuyera competencia suficiente para disponer de los bienes.

A su vez, adujo que en la sentencia no se asignó relación de causalidad entre la conducta (no descripta) y el resultado consistente en el perjuicio patrimonial.

Conceptuó también erróneamente aplicada la agravante del artículo 174 inciso 5° del Código Penal, sustentada en la afirmación de que el sujeto pasivo del delito es el Estado Nacional, por cuanto entendió que *"los bienes concesionados en cuanto al manejo, administración o cuidado al ser cedidos ya no forman parte de la esfera de custodia pública"*.

Destacó a su vez la falta de cuantificación del daño que a su criterio impide considerar este elemento esencial del tipo penal.

e) Asimismo, consideró errónea la calificación del hecho n° 2 como estrago culposo (artículo 196 párrafos 1° y 2° del Código Penal), destacando que no se fundó debidamente tal adecuación legal.

Señaló que *"no se desprende una sola referencia [a] de qué modo nuestro defendido Álvarez habría llevado a cabo alguna conducta o no conducta [de la] que pueda inferirse*

*alguna imprudencia”.*

f) Se agravio a su vez por la determinación de un concurso real de delitos, fundado en afirmaciones dogmáticas carentes de fundamentación y alegando que se trata de un solo hecho por lo que su desdoblamiento implicó una lesión al *ne bis in idem*.

g) De manera subsidiaria, estimó que fueron erróneamente aplicadas en el caso las normas referidas a la determinación de la pena, habiendo una falta de fundamentación sobre el punto.

Cuestionó que se hubieran valorado circunstancias relativas a la materialidad de los hechos, lo que implicó una doble valoración y una violación a la garantía que prohíbe el doble juzgamiento.

Formuló reserva de caso federal.

**13.-** La defensa de **Carlo Michelle Ferrari** encuadró su recurso de fs. 17.775/17.832 en ambos incisos del artículo 456 del Código de forma.

a) En primer lugar, sostuvo que *“ha quedado acreditado sin controversia que Ferrari siempre estuvo ajeno a las cuestiones de la operación diaria del servicio. Y que no desempeñó ningún tipo de tarea o función operativa, ni tomó ningún tipo de decisión relativa a la asignación de recursos y/o al mantenimiento del material concesionado”.*

Afirmó que la sentencia es auto-contradictoria, pues *“luego de reconocer expresamente la imposibilidad real del Directorio de TBA de tomar decisiones relevantes, le atribuye el dominio de los hechos delictivos que se dan por probados”*, destacando a su vez que *“el tribunal hace referencia al Directorio de TBA sin distinción alguna respecto a su*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*composición, endilgándoles a todos sus miembros prácticamente la misma responsabilidad por este hecho".*

Estimó que se violó el principio de culpabilidad, incurriendo en una atribución objetiva de responsabilidad, no explicándose en ningún momento de la sentencia *"cuál habría sido efectivamente el aporte que mi asistido Ferrari habría realizado en los dos hechos que se le atribuyen en calidad de autor"*.

Sostuvo que todas las decisiones técnicas relativas a la reparación, mantenimiento y servicios del material rodante, eran competencia del Comité Ejecutivo.

Señaló que *"no se puede sostener que la aceptación de un cargo formal (...) haya configurado la creación autónoma de un riesgo"*.

**b)** En otro orden, consideró que fueron erróneamente aplicadas en el caso normas sustantivas, en lo que hace a la acreditación de los elementos objetivos y subjetivos exigidos por el tipo penal de administración fraudulenta.

En relación al contrato celebrado con la firma Cometrans S.A., señaló que el mismo llevaba más de 14 años de vigencia al momento del ingreso de su asistido a la empresa, quien no contaba con elemento alguno para dudar de la legitimidad de su objeto.

Asimismo, consideró errónea y arbitraria la afirmación del *a quo* en lo referente a una supuesta falta de mantenimiento del material rodante para provocar su decaimiento y reconstrucción.

Afirmó la inexistencia del perjuicio económico ocasionado al Estado Nacional exigido por el tipo penal, por cuanto *"el contrato de concesión celebrado (...) contemplaba la*

*'garantía de cumplimiento del contrato'".*

Estimó ausente el dolo del tipo de administración fraudulenta en cabeza del Directorio, calificando de auto-contradictoria la sentencia en este punto, al afirmar paralelamente la imposibilidad de toma de decisiones de dicho órgano. Señaló que de las Actas de Directorio no surge el conocimiento de sus integrantes del riesgo pretendido en la sentencia ni del abandono del mantenimiento del material rodante.

Alegó también que la sentencia refleja errores a la hora de definir los nexos de causalidad y arbitrariedad a la hora de asignar responsabilidades. En ese sentido, refirió también errónea la causalidad atribuida entre la administración fraudulenta y el estrago culposo, cuando no se acreditó la cantidad e incidencia de pasajeros que viajaban, ni la relevancia del paragolpes en el "acaballamiento" de la formación.

c) Por otro lado, alegó que al hacer concurrir realmente los dos sucesos imputados, el Tribunal *a quo* violó el principio de *ne bis in idem*, cuando se trató de "una conducta única", por lo que consideró que se da una identidad parcial que fundamenta un concurso ideal.

d) A su vez, consideró que se ha violado el principio de culpabilidad a la hora de considerarse autor a su asistido y de individualizarse la pena a él impuesta pues "el reproche penal no podría superar el estadio de la participación".

Sin perjuicio de ello, entendió que "no se ha demostrado que Ferrari haya hecho algún tipo de aporte que hubiese implicado la elevación del riesgo que se concretó en el fatal accidente (...) entonces, debería absolverse".





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Destacó a su vez que *"el tribunal no parece haber tenido en cuenta el tiempo que algunos de los Directores tenían dentro de TBA"* lo que no hubiera permitido que *"se le atribuyera más pena a Ferrari que al resto de los Directores"*.

e) Postuló la nulidad de la acusación formulada en el debate por el Fiscal General, por considerar que los montos de las penas por él requeridas son irracionales, infundadas y contrarias a los parámetros establecidos por las normas que establecen su mensuración.

f) Por último, adujo que se vio afectado el derecho de defensa de su asistido, *"toda vez que el requerimiento de elevación a juicio no contaba con una descripción concreta, completa, clara y suficiente previa al juicio del comportamiento del imputado"*, habiendo pretendido el Tribunal Oral corregir este defecto en la sentencia modificando la hipótesis fáctica en violación al principio de congruencia.

Formuló reserva de caso federal.

**14.-** La defensa de **Marcos Antonio Córdoba** encuadró su recurso de fs. 17.833/17.895 vta. en la causal del inciso 2° del artículo 456 del Código de forma.

a) Alegó que en la sentencia se ignoraron cuestiones esenciales planteadas por la defensa y pruebas fundamentales para la decisión de la causa, incurriendo en arbitrariedad.

En ese sentido, afirmó que *"[e]n contradicción con las explícitas afirmaciones que fijan claramente la relación causal y la culpa determinante de la empresa, la sentencia extiende su reproche al conductor y lo culpa por la velocidad del tren y el frenado final"*.

Destacó que el exceso de pasajeros no es responsabilidad del conductor, sino de la empresa, y que la

formación no tenía velocímetro ni modo de medir la velocidad, siendo que además Córdoba no desatendió las velocidades máximas e hizo todo lo posible para frenar el tren. Asimismo, consideró que en su trayecto Córdoba sólo superó la velocidad máxima permitida (60 km/h) en 10 km/h, existiendo un rango de tolerancia de entre 10 y 15 km/h.

En cuanto a la velocidad del impacto, cuestionó que si bien el Tribunal acabó aceptando que la misma era de 20 km/h, lo usó para culpar a Córdoba en vez de reconocer que aplicó el freno de emergencia y que este no funcionó.

Asimismo, afirmó que *“la desconexión del ‘hombre muerto’ nada significa cuando, como en este caso, el conductor viene operando directamente la palanca de freno”* y que *“no demuestra la sentencia que la posición en que fue hallado el hombre muerto tuviera alguna incidencia en el resultado del evento”*.

De esa manera, concluyó que *“Córdoba obró con diligencia y sólo la falta de frenos causó el accidente”*.

Sostuvo que *“[e]l problema estaba como dijo el perito Brito en la lenta recuperación del aire por la falta de compresores y las pérdidas neumáticas que tenía la formación (...) los frenos estaban inoperantes”*, y que la sentencia ignoró las comunicaciones mantenidas entre los miembros de la empresa sobre la urgencia de reparar tales compresores.

Asimismo, alegó que la verificación del *“freno del guarda”* antes de salir no era tarea de su asistido, sino de quien despacha el tren, a lo que agregó que dicho freno no tenía incidencia en el caso.

Consideró también que los paragolpes ubicados en el andén no funcionaban, lo que a su criterio confirma la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

negligencia de la empresa.

En otro orden, cuestionó la valoración que el *a quo* hiciera del llamado "freno largo", partiendo de prueba que no fue válidamente introducida al debate y omitiendo considerar el descargo de Córdoba.

**b)** Por otro lado, estimó injusta la determinación de la pena impuesta a Córdoba e insuficiente la fundamentación dada por el *a quo* a la hora de su mensuración.

Cuestionó que se consideraran como circunstancias agravantes la magnitud de la violación al deber de cuidado en que habría incurrido su asistido y los cuantiosos daños materiales causados por el hecho, resultando esta última circunstancia un presupuesto del delito de estrago, afectando de esa manera el principio de *ne bis in idem*.

Formuló reserva de caso federal.

**15.-** La defensa de **Roque Ángel Cirigliano** fundó su recurso de fs. 17.896/17.965 en ambos incisos del artículo 456 citado.

**a)** En primer lugar, sostuvo que el *a quo* ha incurrido en una violación al principio de congruencia, por cuanto su asistido "*siempre fue indagado en la instrucción en orden a delitos dolosos (asociación ilícita, atentado ferroviario y administración fraudulenta en perjuicio del estado)*" y que "[n]o se ha observado el requisito procesal que obliga al Juez [a] efectuar una relación clara, precisa y circunstanciada de los hechos".

Alegó que "*todos los acusadores -público y privados-, requirieron la elevación a juicio invocando hechos generales, sin describir conducta en particular (...) [por lo que] incumplieron la manda del art. 347 del CPPN*".

Consideró que *“la sorpresiva atribución de cargos en los fundamentos del fallo que no fueron debidamente incluidos en las indagatorias, en los requerimientos de elevación a juicio, lesiona actualmente el derecho al debido proceso y directamente el derecho de defensa en juicio”*.

**b)** En otro orden, cuestionó que se impidiera a la defensa interrogar al perito oficial Luzuriaga al haberse dispuesto su detención durante el debate por la presunta comisión del delito de falso testimonio.

Destacó que la suspensión de la audiencia también frustró la realización del reiterado pedido de coloquio, con la totalidad de los integrantes del colegio pericial.

Postuló la nulidad de los peritajes técnicos o de ingeniería realizados, entendiendo que *“no cumplieron con la finalidad para la que fueron realizados”*.

**c)** A su vez, se agravió por la imposibilidad de replicar el alegato de la defensa de Córdoba, en tanto implicó una afectación al principio de contradicción propio del juicio oral.

**d)** Postuló asimismo la nulidad de la intervención autónoma de la querella identificada como n° 4, habilitando un nuevo acusador en una etapa en la que el Código restringe su aceptación.

**e)** En otro orden, sostuvo que el Tribunal Oral ha efectuado una arbitraria valoración de la prueba.

Cuestionó las consideraciones del *a quo* en lo referido al fenómeno de *“freno largo”*, afirmando que no es real que tal fenómeno se repitiera diariamente en las formaciones Toshiba.

Afirmó que *“la formación chapa 16 fue entregada para*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*el servicio la madrugada del 22 de febrero de 2016 (...) en condiciones aptas y seguras para su circulación" y que en esa ocasión "[e]l sistema neumático de freno y otros componentes que hacen a la seguridad de marcha fueron verificados".*

En otro punto, calificó de grave la conducta confesada por el conductor Córdoba de haber anulado el dispositivo de "hombre muerto" cuando no tenía el tren dominado.

Afirmó que de adverso a la conclusión del *a quo*, "no se acreditó la existencia de una aplicación de freno de último momento, sino por el contrario, existe la sospecha fundada de que el registro del GPS de 20 km/h se originó con posterioridad al impacto". Indicó que existe "sospecha de que el conductor registró una situación de inconsciencia momentánea en los últimos metros" y que "[l]a verificación de heridas sobre el rostro de Córdoba (...) indican que no ejecutó ninguna acción para proteger su propia integridad".

Por otra parte, destacó que "[n]inguna norma establece cuál es la cantidad máxima de pasajeros transportables".

Cuestionó las conclusiones arribadas en punto a la velocidad del impacto, la que los peritos fueron incapaces de determinar, desacreditando el *a quo* el desempeño de todo el colegio pericial, con excepción de las consideraciones del perito Brito a las que increíblemente adhiere.

Adujo que "los Jueces obviaron que el jefe de mantenimiento de las formaciones no era mi defendido sino (...) Antonio Bueno" y que "resulta equivocada, desconcertante y contradictoria la interpretación del Tribunal, de asignar a Roque Cirigliano la materialización de las políticas de

*mantenimiento fijadas por la dirección de la compañía”.*

*A su vez, entendió que “[t]oda la prueba del debate indica que se emplearon, sin ningún retaceo, la totalidad de los recursos otorgados por la dirección para el cumplimiento de aquellas intervenciones directamente relacionadas con la prestación segura de los equipos (alistamiento y revisiones literales)”.*

*Resaltó a su vez que de haber existido una falta en el mantenimiento, ello “se debió a que la empresa no dispuso de los recursos materiales económicos y humanos necesarios”.*

*Destacó que los peritos técnicos explicaron cómo es el proceso de acaballamiento de cualquier vehículo, y que por ello carecen de fundamento real las afirmaciones del Tribunal sobre la supuesta resistencia disminuida de las carrocerías del chapa 16.*

*Respecto de la imputación de desatención del patrimonio estatal formulada a su asistido, indicó que “el bien fue recibido contractualmente por una persona jurídica y jamás ocupó ninguna posición de garante respecto a las formaciones que operaban en ninguno de los ramales”.*

*f) Por otro lado, calificó de errónea la subsunción jurídica de los hechos.*

*En relación al delito de estrago, sostuvo que “actualmente la colisión de un tren no se encuentra incluido como uno de los accidentes previstos en el Capítulo II del título VII del Código Penal, pues fue derogado el artículo que expresamente reprimía esa conducta”. Alegó en tal sentido que no se acreditó que la formación siniestrada hubiera descarrilado y que su asistido, en calidad de responsable de material rodante, no podría haber causado un descarrilamiento,*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

puesto que la intervención del hombre en el momento del hecho es esencial para que se produzca ese resultado.

Respecto del delito de administración fraudulenta, afirmó que la sentencia confunde el vínculo que unió a Roque Cirigliano con la empresa TBA; no fue gerente sino empleado, por lo que sus funciones no derivaban de ninguna ley, sino de una decisión societaria. Destacó que *"no tenía (...) injerencia ni el manejo ni el cuidado de bienes o intereses pecuniarios ajenos"*.

**g)** Subsidiariamente, entendió que no resulta posible aplicar al caso las reglas del concurso real, sino que se trata de un concurso ideal heterogéneo y que sostener lo contrario implicaría el desconocimiento de la garantía constitucional del *ne bis in idem*.

**h)** En último lugar, estimó desmesurada la pena impuesta a su asistido, considerando que la misma no se encuentra debidamente justificada.

Afirmó que no se acreditó ninguna relación o connivencia estatal, por lo que no puede valorarse tal circunstancia para la determinación de la pena, y que tampoco puede considerarse la extensión del daño. Entendió que *"no existe un fundamento real que justifique que la pena no sea de ejecución condicional"*.

Formuló reserva de caso federal.

**16-** La defensa de **Pedro Roque Raineri** invocó a fs. 17.966/18.023 ambos incisos del artículo 456 del Código Procesal.

**a)** En primer lugar, sostuvo que el Tribunal Oral ha efectuado una arbitraria valoración de la prueba.

Destacó que Raineri siempre fue empleado ferroviario

y nunca fue accionista, director o gerente de la empresa concesionaria y que “[s]u actividad como jefe del taller de Castelar, se circunscribía a la reparación de las formaciones y nunca tuvo injerencia respecto a los recursos que se le asignaban al sector”.

Afirmó que ha quedado acreditado en el debate que el tren que colisionó había frenado en todo el recorrido “extremo que indica que no tenía déficit de freno, sino (...) que el hecho era atribuible a la conducción de la formación”.

Explicó las cuatro maneras de detener una formación, a lo que se suma una quinta opción de último recurso (la contramarcha) y que “[l]a formación chapa 16 involucrada en la colisión, contaba con los cuatro sistemas de frenos en correctas condiciones de funcionamiento”.

Sostuvo a su vez que “[t]odas las unidades libradas a vías de tráfico por el depósito Castelar, fueron alistadas previo a salir al servicio en el ramal”.

Entendió que se atribuyó responsabilidad a su asistido por haber confeccionado y firmado la planilla que liberó la formación al servicio el día del hecho, soslayando que tales planillas fueron elaboradas con posterioridad al accidente en base a los datos aportados por quienes alistaron la formación. Agregó que su asistido no participó ni directa ni indirectamente del alistamiento.

Afirmó a su vez que “los peritos técnicos de parte explicaron hasta el hartazgo, que en un proceso de acaballamiento de cualquier vehículo ferroviario se gestiona y desarrolla según las velocidades y masas de los móviles actuantes”, careciendo de fundamento real las afirmaciones del Tribunal sobre la supuesta resistencia disminuida de las





## *Cámara Federal de Casación Penal*

carrocerías.

Formuló el defensor análogas consideraciones a aquellas vertidas en el recurso que interpusiera en ejercicio de la defensa de Roque Ángel Cirigliano en lo referido al supuesto "freno largo", la existencia de un frenado anterior al choque, la incidencia de la desconexión del dispositivo de "hombre muerto" y el freno de guarda, la cantidad de pasajeros transportados y la velocidad de impacto de la formación.

**b)** En segundo lugar, entendió lesionado en autos el principio de congruencia, por los mismos fundamentos que invocara en el recurso interpuesto en defensa de Roque Ángel Cirigliano.

**c)** Cuestionó también con análogos fundamentos, la imposibilidad de la defensa de interrogar a uno de los peritos oficiales, frustrando la realización del solicitado coloquio del colegio pericial, y la validez de los informes periciales obrantes en la causa; así como la imposibilidad de replicar el alegato de la defensa de Córdoba; la intervención autónoma de la querrela identificada como n° 4; y la calificación legal asignada a los hechos.

**d)** Por último, consideró desmesurada la pena impuesta a su asistido, invocando la doctrina del precedente "Maldonado" de la CSJN.

Por los argumentos reseñados, solicitó la absolución de su asistido y formuló reserva de caso federal.

**17.-** La defensa de **Jorge Alberto De Los Reyes y Guillermo Alberto D'Abenigno** fundó su recurso de fs. 18.088/18.149 en los incisos 1° y 2° del artículo 456 citado.

**a)** En primer lugar, invocó una violación al derecho de defensa por indeterminación de la conducta imputada.

Cuestionó sobre el punto que el a quo hubiera omitido dar respuesta al planteo formulado al respecto durante los alegatos de la defensa, violando de esa manera el derecho a ser oído.

Alegó que no hubo *“acusación válida de los acusadores privados y el público, puesto que no contienen una descripción clara, precisa, [y] circunstanciada (...)de la acción u omisión atribuida a Guillermo Alberto D’Abenigno y Jorge Alberto De Los Reyes”*; y además apuntó que *“nunca llegan a explicar circunstanciadamente por qué se les adjudica el dominio de los hechos”*.

Asimismo, señaló que las acusaciones y la sentencia indican como fuente de responsabilidad el cargo que sus asistidos ostentaban al momento de los hechos, lo que nada aporta a la participación real, directa y concreta que a cada uno le pudo haber cabido.

**b)** Por otro lado, afirmó que la sentencia modificó el marco fáctico de la acusación, incurriendo en una violación al principio de congruencia, al basar su decisión en una supuesta utilización inadecuada y negligente del material rodante, de la infraestructura concesionada y de los fondos del Estado Nacional, cuando las partes acusadoras fundaron sus alegatos exclusivamente en el destino dado por TBA a los fondos del Estado Nacional.

**c)** A su vez, entendió lesionado el principio de culpabilidad al atribuirse a sus asistidos responsabilidad objetiva únicamente por su posición jerárquica o cargo, prescindiéndose de analizar su situación personal con el hecho, incurriendo la sentencia también en una contradicción porque si bien reconoce que ellos nunca detentaron la voluntad







## *Cámara Federal de Casación Penal*

de la sociedad al mismo tiempo afirma que ésta estaba en manos del Comité Ejecutivo.

Indicó que *"existía una división de funciones y (...) no estaba dentro de sus funciones 'reales' la de proveer al mantenimiento de las formaciones (...) ni la de controlar que funcione correctamente el paragolpes (...) o que no se cancelen servicios y que funcionen bien los frenos"*.

**d)** Por otro lado, afirmó que se encuentra ausente la acreditación del elemento objetivo "perjuicio" del delito de administración fraudulenta, por lo que se habría afectado el principio de legalidad.

Sostuvo que teniendo en cuenta que el fiscal de juicio determinó el perjuicio patrimonial en la suma de \$ 6.528.000 y que el contrato de concesión preveía una suma asegurada como caución frente a eventuales incumplimientos de US\$ 30.000.000, *"no surge detrimento económico alguno y, por lo tanto, no se verifica el perjuicio típico de la figura en trato"*. Añadió que el supuesto mal estado de mantenimiento del material rodante era el riesgo jurídicamente permitido y, por lo tanto, nunca pudo verse reflejado como causa del resultado.

**e)** A su vez, afirmó que la política empresarial descrita en la sentencia, consistente en el desfinanciamiento de TBA para justificar la falta de mantenimiento del material rodante y así forzar el recambio de las formaciones a costa del Estado, no fue una consecuencia de la conducta de sus defendidos ya que no estaba dentro de sus competencias.

Adujo que De los Reyes *"era un ejecutivo de la compañía (...) siempre fue un 'empleado', no un 'empresario'"* y que *"su verdadera ocupación era la gerencia que dirigía (...) y ella no tenía ninguna relación con el mantenimiento del*

*material rodante ni con el requerimiento al Estado de su negociación”.*

Respecto de D’Abenigno, sostuvo que el nombrado *“se desempeñaba en la práctica como gerente de un ámbito muy específico y bien delimitado”.*

En relación a la aprobación del balance en su carácter de directores, invocó el principio de confianza, afirmando que *“existían profesionales que se encargaban de verificar la legalidad de su contenido”*, a lo que agregó que tal balance *“corresponde al ejercicio contable enero/diciembre de 2010 (...) período en el cual ellos no fueron directores”.*

**f)** Consideró que no se encuentra probado en autos el elemento subjetivo del delito de administración fraudulenta, en tanto sus asistidos no tenían conocimiento de la maniobra urdida para perjudicar al Estado.

Alegó que si bien sabían de la existencia de los inconvenientes que tenía la línea Sarmiento, *“no tuvieron conocimiento de que dicho abandono había sido deliberado, ni que se estaban desviando fondos en favor de COMETRANS”.*

**g)** En otro apartado, cuestionó la calificación del hecho como estrago culposo agravado, por cuanto consideró que los factores que incrementaron el riesgo no eran evitables para sus asistidos, por lo que solicitó su absolución.

**h)** Asimismo, se agravió por la relación concursal establecida en la sentencia entre los delitos de administración fraudulenta y estrago culposo (concurso real), afirmando que ello ha implicado una violación al principio *ne bis in ídem* ya que existe en el caso un concurso ideal por tratarse de una única conducta.

**i)** Postuló la nulidad del pedido de pena formulado





## *Cámara Federal de Casación Penal*

por el Fiscal de Juicio, por carecer de un criterio racional y lógico de determinación de sanciones que pudiera ser refutado y por omitir explicar la medida justa para cada caso.

Asimismo, consideró contradictorio que se dijera que la conducta de los funcionarios públicos debía ser examinada con mayor rigurosidad y que luego ello no se vea reflejado en el pedido de penas.

Consideró también que tal defecto no fue subsanado por las Querellas n° 3 y 4, las que no brindaron argumentos válidos para sus pedidos de pena.

**j)** Estimó arbitraria la sanción penal impuesta a sus defendidos, por cuanto se impusieron penas muy por encima del mínimo legal y de cumplimiento efectivo sin fundamento válido, cuando la condicionalidad es la opción más razonable.

Alegó que no fueron delimitadas las circunstancias agravantes de las atenuantes y cuando se lo hizo no se explicaron los motivos por los cuales se daba mayor consideración a las agravantes.

Formuló reserva de caso federal.

**18.-** La defensa de **Sergio Daniel Tempone** encuadró su recurso de fs. 18.156/18.343 vta. en ambas causales del artículo 456 del Código de forma.

**a)** En un primer orden, calificó de arbitraria e ilógica la valoración probatoria efectuada por el Tribunal Oral, afirmando que se parcializó la prueba documental y se relativizaron infundadamente declaraciones testimoniales, enrostrando en consecuencia a Tempone un nivel de participación e injerencia dentro de la estructura de TBA que nunca tuvo.

Afirmó que *"SERGIO DANIEL TEMPONE era un mero*

*empleado más de la compañía, con un puesto gerencial” pero sin “poder de decisión y disposición sobre los recursos materiales y económicos de la empresa” ni facultades para fijar “las políticas y presupuestos de mantenimiento o de administración de activos”.*

Entendió que de los correos electrónicos detectados en autos no puede arribarse a una solución distinta, a lo que sumó que ninguno de tales correos le fue intimado a Tempone en sus declaraciones indagatorias.

**b)** Por otro lado, alegó que se incurrió en un exceso de jurisdicción, toda vez que la sentencia se extendió sobre cuestiones que no fueron introducidas por las partes acusadoras en sus alegatos, tales como la cantidad de pasajeros transportados en el Chapa 16 el día del hecho, fijándose además con gran amplitud el hecho que se identificó como n° 1.

**c)** Cuestionó la validez de los actos acusatorios, en cuanto ninguno de ellos describe, mínimamente, la conducta típica desplegada por Sergio Tempone en relación a los delitos dolosos en los que se realiza la subsunción típica, ni indicando si se trató de una acción o una omisión.

**d)** En cuanto a las funciones de Tempone dentro de la empresa, alegó que el nombrado ocupaba un puesto de coordinación, dedicándose exclusivamente a temas legales relacionados con reclamos por daños y perjuicios producidos a consecuencia de siniestros, careciendo de injerencia en las áreas técnico-operativas, administrativas, financieras o contables.

Afirmó que su asistido no participaba de las reuniones de Directorio así como tampoco de las reuniones del





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Comité Ejecutivo.

Sostuvo asimismo que Tempone *"no contaba con conocimientos para poder comprender acabadamente los complejísimos temas técnicos de material rodante e infraestructura"*.

Entendió que *"el resultado administración fraudulenta y estrago culposo era absolutamente imprevisible para Sergio Tempone"*.

Destacó que los informes realizados por la Auditoría General de la Nación a partir de las cuales el Tribunal Oral tuvo por acreditada la política de mantenimiento y su influencia en la administración infiel, se refieren a períodos anteriores a que su asistido asumiera la Gerencia de Operaciones.

Adujo que Tempone *"no estaba a cargo del cuidado, manejo o administración de bienes ajenos, no había disposición de ley, autoridad competente u acto jurídico que le impusiese tal misión"*; agregando que no hay elementos para sostener que *"tuviera alguna intención de generarle un daño al erario público o beneficiarse a sí mismo o a un tercero"*.

Sostuvo que *"el alistamiento del Chapa 16 lo realizaron los agentes Cavallone y Ferrari, dos oficiales del más alto nivel jerárquico y de especialización"* y que *"la formación venía de una intervención AB de 15 días, de una revisión completa el día anterior y de dos jornadas de funcionamiento sin ninguna clase [de] inconvenientes"*.

Respecto de las obras de reconstrucción de coches Toshiba, indicó que *"en la documental respectiva que da cuenta de los trabajos de preparación, elaboración, diseño, aprobación, fabricación, pago y actualización, no aparece la*

*firma ni referencia alguna a SERGIO TEMPONE...".*

e) Sobre la atribución de responsabilidad a su asistido, y tras efectuar ciertas consideraciones de dogmática penal, afirmó que *"de acuerdo con los postulados de la Teoría de la Imputación Objetiva (...) resulta imposible imputarle a Sergio Tempone el hecho que [dan] por probado los acusadores, toda vez que (...) no atraviesan los filtros hermenéuticos conocidos como posición de garante, principio de confianza y prohibición de regreso"*.

Así, indicó que Tempone no omitió ni violó ningún deber de cuidado a su cargo que, luego, hubiera tenido una concreta determinación en el siniestro, ni tampoco le era impuesto dentro de su ámbito de actuación evitar que se sucediera el resultado, concluyendo que el nombrado *"no contaba con dominio sobre los objetos peligrosos"*.

En cuanto al hecho n° 2, calificado por el *a quo* como estrago culposo, afirmó que el único responsable del accidente ocurrido el 22 de febrero de 2012 es el conductor Marcos Antonio Córdoba.

Entendió lesionado el principio de congruencia al concluir el Tribunal Oral que el maquinista frenó tardíamente, cuando el requerimiento fiscal de elevación a juicio señala que nunca frenó.

Cuestionó las conclusiones del requerimiento mencionado (al que calificó de impreciso) en lo referido a la amortiguación de los paragolpes, la incidencia de la ausencia de velocímetro en la formación y las rutinas de mantenimiento del material rodante. Indicó también que en el auto de elevación a juicio el Magistrado instructor incluyó otros riesgos no mencionados en el acto acusatorio y que los





## *Cámara Federal de Casación Penal*

requerimientos de las querellas tampoco contienen una relación clara, precisa y circunstanciada de los hechos atribuidos a los empresarios ferroviarios.

Por otro lado, consideró arbitrarias las consideraciones del Tribunal Oral en lo que respecta a la velocidad del impacto.

Destacó a su vez que la desconexión por parte de Córdoba del dispositivo de "hombre muerto" representó un riesgo que no puede serle atribuido a la empresa. Añadió que la aplicación del freno por parte del motorman fue nula y la desaceleración sólo respondió a la resistencia propia del avance del tren; en definitiva, consideró que el único riesgo realizado en el resultado fue la falta de frenado.

Cuestionó entonces que, el exceso de pasajeros -no hay norma que lo regule-, la falta de paragolpes hidráulicos y el óxido en el bastidor del coche, sean riesgos relevantes del resultado.

**f)** También afirmó, en relación a las causas de fallecimiento de la víctima Menghini Rey, que la empresa no estaba obligada a la remoción de la cabina de conducción de los coches intermedios, y que el joven no estaba autorizado a ingresar a dicho espacio.

**g)** En otro apartado, invocó una violación al derecho a ser oído, al no haber efectuado el Tribunal Oral preguntas al imputado Roque Ángel Cirigliano tras efectuar éste una exposición que establecía que no había existido acción de frenado alguna.

**h)** En relación al hecho n° 1, calificado como administración fraudulenta, alegó en primer término que el tribunal de juicio sólo estaba habilitado a juzgar la maniobra

supuestamente defraudatoria llevada adelante por TBA que hubiera tenido relación con el suceso que tuvo lugar el 22 de febrero de 2012, sin perjuicio de lo cual la sentencia no se atuvo al objeto procesal del juicio.

En cuanto a los elementos típicos del delito enrostrado, señaló que no se pudo cuantificar el supuesto daño patrimonial sufrido por el Estado Nacional, por lo que el tribunal amplió la interpretación de un elemento del tipo penal para perjudicar a los imputados, apartándose del principio de legalidad.

i) Asimismo, entendió lesionada la prohibición constitucional de doble juzgamiento (*ne bis in idem*), al tratar la sentencia el destino otorgado por TBA a los subsidios entregados por el Estado Nacional, cuando ello constituía el objeto de otro proceso anterior, que tramita por ante el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nº 2.

j) En otro orden, indicó que resulta arbitraria la determinación de un concurso real entre las figuras enrostradas, en tanto *“si el estrago fue consecuencia de una administración infiel (así lo supone el Tribunal de juicio) NO puede ser un hecho ‘independiente’ de ésta”*. Se trata a su juicio de un concurso ideal “heterogéneo” al ser todo parte de una misma conducta.

k) Por último, alegó arbitrariedad en la individualización de las penas impuestas, las que no se encuentran debidamente justificadas.

Sobre el particular, cuestionó que se valoraran las circunstancias fácticas de los hechos configuradoras de su tipicidad penal y que se optara por aplicar penas de efectivo







## *Cámara Federal de Casación Penal*

cumplimiento, cuando las circunstancias personales de los imputados y la escala permitirían que fueran en suspenso.

Analizó críticamente las circunstancias tenidas en cuenta por el *a quo* a la hora de mensurar la sanción a imponer a Tempone e indicó la existencia de una contradicción respecto de las penas decididas sobre otros condenados.

Formuló reserva de caso federal y de acudir ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

### **TERCERO:**

#### **I.- PRESENTACIONES EN TÉRMINO DE OFICINA DE LAS PARTES ACUSADORAS**

1.- En la oportunidad prevista por los artículos 465 y 466 del Código Procesal Penal de la Nación, se presentó a fs. 18.668/18.676 vta. y fs. 18.677/18.679 vta. la **Querella n° 3**, reiterando y ampliando los argumentos dados en su recurso de casación.

2.- A su vez, se presentó a fs. 18.977/19.201 vta. el **Fiscal General ante esta Cámara**, doctor **Raúl Omar Pleé**, efectuando las siguientes consideraciones:

- **Respecto de las nulidades invocadas por las defensas en sus recursos:**

a) En relación a los planteos de nulidad de los requerimientos fiscales de elevación a juicio, señaló que *"esa pretendida nulidad ha sido debidamente analizada por el Tribunal Oral en el interlocutorio de fecha 22 de agosto de 2013"* y *"nuevamente en la sentencia en crisis"*; decisiones que no han sido debidamente rebatidas.

Entendió en tal sentido que ha existido *"una plataforma fáctica que (...) se mantuvo intacta"*, y donde *"el rol que ocupó cada uno de los acusados (...) fue suficientemente*

narrado por el acusador público, [lo cual] le permitió a cada defensa la posibilidad (...) de conocer y refutar la imputación”.

Asimismo, indicó en relación al cuestionamiento de la defensa de Calderón referido al status de “administrador de hecho” que sólo se utilizó “para identificar la función cumplida”.

b) Respecto de la alegada violación al principio de congruencia, consideró que “se advierte que las descripciones fácticas que integraron la presente investigación, desde que fueron fijadas en el requerimiento de elevación a juicio y finalmente atribuidas en la sentencia por el Tribunal de juicio, guardan la correlación y coherencia que garantizan la inmutabilidad y el respeto del principio analizado”.

c) En lo que refiere al planteo de litispendencia formulado por las defensas, consideró que “no resulta de aplicación el precedente ‘Pompas’ del Alto Tribunal para determinar que en el caso se configura la identidad de objeto procesal entre los expedientes en trato, pues más allá de que se argumente que ‘una es la administración’, nada indica ni impide que dentro de esa misma gestión se cometan diferentes hechos o conductas -autónomas e independiente- en perjuicio de los bienes confiados”.

**- Consideraciones del Ministerio Público Fiscal sobre los recursos acusadores:**

a) Se remitió a los argumentos desarrollados por el señor Fiscal General Oscar Fernando Arrigo en su recurso de casación, dirigido contra la absolución de Ricardo Raúl Jaime en orden al delito de estrago culposo agravado.

b) Asimismo, en lo que hace a las absoluciones de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Mario Francisco Cirigliano, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, mantuvo la adhesión al recurso de casación interpuesto por la Querrela n° 3, considerando arbitraria la sentencia y solicitando la condena de los nombrados por los hechos por los que han sido acusados.

### **- Respuesta a los recursos de los integrantes del Directorio de T.B.A. S.A.:**

a) En primer lugar, se refirió a los planteos introducidos por las defensas acerca de la función que le cupo a los integrantes del Directorio de TBA S.A. en el hecho y la aplicación hecha en la sentencia de la teoría de los delitos de infracción de deber.

Entendió que *"los directivos de tamaño empresa no pudieron desconocer las consecuencias nefastas de su gestión"* y que en los delitos de infracción de deber *"la distinción entre comisión y omisión (...) resulta irrelevante"*.

En cuanto a la alegada imposibilidad de responsabilizarse a un Directorio designado de manera formal, tras atribuírsele responsabilidad al Comité Ejecutivo por detentar lo que se denominó *"administración de hecho"* de la empresa, adujo que *"[de] la sola circunstancia de imputar responsabilidad a sujetos actuantes en un nivel anterior dentro de una organización no se infiere necesariamente la desincriminación de quienes operan en instancias inferiores"*.

Continuó diciendo que precisamente *"la conducta ambivalente demostrada por el Directorio permitió al Comité Ejecutivo actuar deliberadamente sobre la administración de los bienes públicos concesionados a TBA"*.

b) En otro orden, y en relación a la firma de los balances anuales que las defensas consideraron irrelevante a

la hora de atribuir responsabilidades, entendió que “[esa] mera ‘firma’ (...) no ha sido la base del reproche, sino que ello documenta la intervención de los Directores en el plan colectivo criminal llevado adelante por los representantes de TBA SA, según su roles y función dentro de la estructura de la empresa, y el aporte que realizó en la comisión del delito”.

c) Respecto del perjuicio patrimonial a los bienes del Estado exigido por el tipo penal del artículo 173 inciso 7º del Código de fondo, señaló que “el grave e irreversible deterioro de la flota eléctrica asignada a la Línea Sarmiento (...) ocasionó un evidente perjuicio económico al erario público a raíz de las ‘...inversiones que afrontaba el Estado Nacional para proceder a las reconstrucciones de ese material rodante’, producto de la inejecución de los programas de mantenimiento”.

Agregó que “la constitución de un seguro de garantía tiene naturaleza civil y comercial, de derecho al reaseguro, en resguardo del patrimonio para casos de incumplimiento contractual, y de ningún modo puede escudar un comportamiento defraudatorio...”.

d) En lo que refiere al aspecto subjetivo del delito de administración fraudulenta, sostuvo que aún cuando “... haya sido el Comité Ejecutivo quien en los hechos poseía el control de la voluntad de TBA SA, no exime, como pretenden descargar las defensas de Ballesteros y Pafumi, de conocer al Directorio de esa empresa -como administradores de derecho- sobre el correcto cumplimiento de las cláusulas del contrato de concesión...”.

Adujo que “la falta de conocimientos técnicos de los integrantes del Directorio” o el hecho de que algunos “no hayan participado o firmado las actas” no los exime de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

responsabilidad.

### **- Respuesta a los recursos de los integrantes del Comité Ejecutivo de T.B.A. S.A.:**

a) En relación a los cuestionamientos de las defensas en torno a la existencia de este órgano social, entendió que *"se encuentra sobradamente acreditada su existencia y que quienes lo integraban guiaban de hecho la voluntad social de la empresa Trenes de Buenos Aires"*.

b) Por otro lado, entendió configurado en el caso el delito de administración fraudulenta, puesto que *"aun cuando se alegue que las maniobras no configuraron una actividad 'ardidosa' -en tanto contaron con publicidad y conocimiento de otras autoridades judiciales-, el tipo penal en trato no requiere ningún ardid específico o maquinación especial, y se configura con la sola violación de los deberes en el manejo, administración o custodia de los bienes confiados"*.

c) En orden al aspecto subjetivo del delito analizado, cuestionado por las defensas de Sergio Claudio Cirigliano y Marcelo Alberto Calderón, afirmó que *"el sistemático incumplimiento de los programas de mantenimiento"* era conocido por los nombrados, brindando los motivos para sustentar esta aseveración.

### **- Respuesta a los recursos de los integrantes del Directorio de Cometrans S.A.:**

Comenzó analizando los agravios dirigidos a cuestionar la atribución de responsabilidad penal por el control o injerencia que los imputados pudieron tener en la conformación de la voluntad social de la firma T.B.A. S.A.

Sobre tal aspecto, precisó que respecto de *"[l]os actos ejecutivos atribuidos a Doce Portas, Gariboglio y*

Lopardo -como directores de la accionista mayoritaria de la concesionaria-", el principio de confianza alegado por las defensas, "no puede ser invocado si la propia división o delegación de funciones crea riesgos jurídicamente desaprobados", como ocurrió en este caso, donde, precisamente "el a quo ha podido acreditar que los acusados tuvieron una intervención penalmente reprochable de carácter esencial en la creación de ese riesgo".

Más allá de ello, señaló que no debe perderse de vista el contexto en que se suscribió el ilegítimo contrato de asesoramiento celebrado entre la empresa controlante (Cometrans SA) y la controlada (TBA SA).

Afirmó asimismo que "...si bien los integrantes del Directorio de la sociedad controlante Cometrans SA no desplegaron el rol y la política empresaria llevada adelante de hecho por el Comité Ejecutivo de TBA SA, lo cierto es que intervinieron en la gestión en forma directa, ejerciendo las facultades que su posición les reconocía".

**- Respuesta a los recursos de los integrantes de la plana gerencial de T.B.A. S.A.:**

a) En lo que hace a la responsabilidad atribuida a Sergio Daniel Tempone en la sentencia respecto del delito de administración fraudulenta, entendió que "el Tribunal Oral ha podido reconstruir que en la dinámica de la empresa el acusado Tempone, a diferencia de otros gerentes de la empresa, ocupaba un rol importante en la ejecución de la política económica adoptada en el seno del Comité Ejecutivo y el Directorio".

Por otro lado, reiteró que no resulta de aplicación el principio de confianza, pues "éste (...) no puede ser invocado frente a las irregularidades advertidas en el





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*expediente, e incluso, por quien tenía a su cargo la ejecución de tan nefasta política de ahorro en detrimento de los bienes concesionados y de la seguridad de las personas transportadas".*

En cuanto a la invocada prohibición de regreso, indicó que *"soslaya la defensa que su asistido fue quien en definitiva ejecutaba las políticas deficitarias sobre el material rodante"*

**b)** En relación a Roque Ángel Cirigliano, consideró que *"se advierte del plexo probatorio un cúmulo de elementos que permiten afirmar razonablemente que Roque Cirigliano estaba a cargo de la Gerencia de Material Rodante" y que "el nombrado (...) tenía a su cargo la implementación de los programas de mantenimiento sobre el material rodante, su alistamiento y reparaciones cuyos incumplimientos fueron observados"*.

**- Respuesta a los recursos de los funcionarios de la Secretaría de Transporte de la Nación:**

**a)** Sostuvo que *"no caben dudas que los imputados Jaime y Schiavi, se encontraban en posición de garantes frente a los bienes jurídicos tutelados, en tanto fueron designados en el cargo de Secretario de Transporte desde el día 28 de mayo de 2003 hasta el 1 de julio de 2009 y el 1 de julio de 2009 hasta el 7 de marzo de 2012, respectivamente, cuya posición institucional coloca al sujeto en una especial situación de protección frente al bien jurídico tutelado o como vigilante de una fuente de peligro que pudiere amenazar otros bienes"; por lo que resultan responsables de los sucesos acaecidos.*

**b)** Concretamente, respecto de la responsabilidad

asignada a los nombrados en el delito de administración fraudulenta, entendió que ante la posición de garante afirmada, *“la completa pasividad demostrada frente a la evitación del perjuicio sobre el patrimonio público por [el] que debían velar, permite afirmar razonablemente su completa responsabilidad penal”*.

Sobre el aspecto subjetivo del ilícito, señaló que *“el tribunal ha indicado concretamente que a través de los informes efectuados por la AGN y CNRT se ponía en conocimiento de Jaime la falta de mantenimiento sobre el patrimonio estatal otorgado en concesión a la empresa TBA”*.

Asimismo, frente al planteo de la defensa de Schiavi referido a que el contenido de las alertas mencionadas no permitía inferir riesgo de perjuicio al patrimonio público, consideró que *“la evidente y notoria situación deficitaria del servicio ferroviario a la que se llegó luego de la gestión de su antecesor Jaime, reclamaba un estricto control sobre los bienes públicos concesionados”*.

Por otro lado, tuvo por probado el nexo de evitación entre la conducta omitida y el resultado, en tanto *“[e]x ante las conductas omitidas eran idóneas para evitar el resultado típico, y ex post puede afirmarse con una seguridad rayana a la certeza que el resultado no se habría concretado si los funcionarios hubieran controlado las acciones emprendidas por la empresa”*.

**- Respecto del delito de estrago culposo agravado:**

**a)** En primer término, y a resumidas cuentas, puso de relieve como factores de riesgo: -al exceso de velocidad y la falta de velocímetros en las formaciones;- el exceso de pasajeros que había en el tren; -la falta de funcionamiento de







## *Cámara Federal de Casación Penal*

los paragolpes; y en definitiva la ausencia de debidos controles, todo lo cual determinó la producción del resultado, extremos que consideró correctamente valorados en la sentencia a la hora de responsabilizar a los acusados.

b) En lo que hace al aspecto subjetivo de este delito, adujo que *"los imputados [que] como integrantes del Comité Ejecutivo y Directorio detentaban la voluntad societaria incurrieron en grave inobservancia de la normativa que regula la actividad ferroviaria, como así también los deberes asumidos en el contrato de concesión y sus 'addendas' (...) incrementaron el riesgo de la actividad y confluieron, con el accionar imprudente de Córdoba, en la magnitud del resultado lesivo contra la integridad física de los pasajeros"*.

Efectuó un análisis de la particular situación de los imputados Tempone, Roque Ángel Cirigliano, Raineri, Lodola, Schiavi y Córdoba.

c) Sobre el planteo de atipicidad de la conducta esgrimido por la defensa de Roque Ángel Cirigliano y Raineri, alegó que *"resulta inobjetable que con la colisión del tren contra el final de vía produjo su 'descarrilamiento' (...) y el consecuente acaballamiento de los vagones, encontrándose reunidos los requeridos exigidos por el delito de marras"*.

Sin perjuicio de ello, entendió que a todo evento la cuestión se resuelve o bien con el art. 196 del CP o con el 191 inciso 2° del mismo cuerpo legal, pero en modo alguno puede prosperar *"[la] falta de tipicidad alegada por las defensas"*.

### **- Relación concursal:**

Compartió la relación concursal establecida por el

Tribunal Oral entre los dos delitos imputados (concurso real), al entender que *“más allá de los puntos de contacto que pueden surgir entre las conductas desplegadas, lo cierto es que en el caso ha mediado una sucesión de acciones ontológicamente diferenciables entre sí y jurídicamente independientes”*.

Conceptuó que *“no se advierte una superposición de hechos típicos como pretenden las defensas, en tanto el primero hace a la infiel custodia y vigilancia de los bienes públicos otorgados en concesión, y el segundo a la deficitaria explotación del servicio ferroviario como conducta creadora de un peligro para la seguridad de los pasajeros en el transporte ferroviario”*.

A su vez, consideró que la independencia de hechos o conductas luce evidente desde la perspectiva del resultado típico (perjuicio patrimonial a la administración pública, por un lado, y descarrilamiento del transporte ferroviario, por el otro) y desde la óptica del bien jurídico protegido (Administración Pública y Seguridad Pública de los pasajeros, respectivamente), citando el precedente de esta Sala III en la causa n° 11.684 *“Chabán, Omar Emir y otros s/ rec. de casación”*.

**- Penas impuestas:**

Postuló el rechazo de los planteos de las defensas dirigidos a cuestionar las penas impuestas a los imputados, por cuanto entendió que *“se ha efectuado una pormenorizada valoración de las circunstancias atenuantes y agravantes del caso, tal como lo exigen los artículos 40 y 41 del Código Penal (...) por lo que la pretensión de los recurrentes no es más que una opinión diversa sobre la cuestión tratada y resuelta”*.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

En relación al planteo de la defensa de Jaime en cuanto califica de injusta la equiparación legal de penas entre el autor y el partícipe primario, señaló que *"el Tribunal dictó una sentencia debidamente fundada respecto al monto de pena a imponer al imputado Jaime, que se encuentra dentro de los límites de la escala penal escogida por el legislador para el delito imputado"*. Citó lo resuelto por esta Sala III en la causa n° 1681/2013 *"Cervera, Rubén Osvaldo; Maderna, Horacio Hugo y Rodríguez, Pedro Alberto s/recurso de casación"*.

Por otro lado, respecto del planteo de nulidad de la sentencia por falta de fundamentación de la no aplicación de las previsiones del artículo 26 del C.P. efectuado por la defensa de Sergio Claudio Cirigliano, Gariboglio y Lopardo, sostuvo que amén de que las sanciones superan los 3 años de prisión, *"la aplicación de dicha norma es facultativa del tribunal, no encontrándose obligado a dejar en suspenso el cumplimiento de la pena"*.

### **- Corolario:**

Como consecuencia de los argumentos desarrollados en su presentación, el Fiscal General solicitó: a) se haga lugar a los recursos interpuestos por ese Ministerio Público y por la Querrela n° 3; b) se case la sentencia recurrida en cuanto en su punto XVIII absolviera a Ricardo Raúl Jaime en orden al delito de estrago culposo agravado, y se lo condene respecto de tal delito, el que consideró que concurre realmente con aquél por el que fuera condenado en autos, remitiéndose los autos al Tribunal Oral para la determinación del *quantum* de la pena correspondiente; c) se case la sentencia en crisis en cuanto en sus puntos XXXVIII, XXXIX y XL absolviera a Mario

Francisco Cirigliano, Pedro Ochoa Romero y Eduardo Antonio Sícara, y se los condene por los delitos de defraudación por administración fraudulenta agravada por ser en perjuicio de una administración pública y estrago culposo, agravado por el resultado de muerte y lesiones, los que consideró que concurren en forma real entre sí, en calidad de autores, remitiéndose los autos al Tribunal Oral para la determinación del *quantum* de la pena correspondiente; d) se rechacen los recursos de casación interpuestos por las defensas de los condenados en autos.

Formuló reserva de caso federal.

## **II.- PRESENTACIONES EN TÉRMINO DE OFICINA DE LAS DEFENSAS RECURRENTES.**

1.- Se presentó a fs. 18.507/18.529 y fs. 18.530/18.545, respectivamente, la defensa de Roque Ángel Cirigliano y Pedro Roque Raineri, la que tras exponer argumentos sobre los plurales agravios invocados en los correspondientes recursos de casación, destacó que el testigo Luzuriaga resultó finalmente sobreseído en la causa que se formó a raíz de su detención en el debate por la presunta comisión del delito de falso testimonio, lo que a criterio de la defensa evidencia que la decisión del Tribunal de Juicio fue arbitraria y afectó su derecho de defensa.

2.- Asimismo, se presentaron a fs. 18.643/18.645 vta., 18.647/18.667 vta., 18.715/18.721, 18.777/18.812 y 18.876/18.942, respectivamente, las defensas de Laura Aída Ballesteros, Marcelo Alberto Calderón, Marcos Antonio Córdoba, Jorge Álvarez y Sergio Daniel Tempone, reiterando y ampliando los fundamentos vertidos en sus recursos de casación.

3.- Por su parte, la defensa de Carlo Michele Ferrari





## *Cámara Federal de Casación Penal*

se presentó a fs. 18.726/18.761, acompañando impresión de la contestación de demanda realizada por el nombrado en la causa n° 15432/2016 "Trenes de Buenos Aires S.A. s/ quiebra c/ Ferrari, Carlo Michele y otros s/ ordinario" del registro del Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Comercial n° 9, Secretaría n° 18.

4.- A fs. 18.774/18.776 vta., compareció la defensa de Ricardo Raúl Jaime, remitiéndose a los fundamentos oportunamente desarrollados en su recurso de casación.

Además, manifestó en esta oportunidad su oposición a la adhesión fiscal al recurso de la querrela por considerarla contraria a la normativa procesal vigente, citando jurisprudencia de la Sala IV de esta Cámara.

Formuló reserva de caso federal.

5.- Se presentó a fs. 18.814/18.837 vta. el Defensor Público Coadyuvante, doctor Nicolás Ramayón, en defensa de Jorge Alberto de los Reyes y Guillermo Alberto D'Abenigno.

a) En primer lugar, alegó que la sentencia recurrida incurrió en graves incoherencias en la fundamentación normativa, *"consistentes en afirmar por un lado la categoría de los delitos de infracción de deber -sin fundamentar por qué y cómo la aplicaría en el caso- y a la vez hacer referencia a situaciones relacionadas con el dominio del hecho"* como asimismo que se analizó *"el hecho dentro del marco del delito activo de comisión, pero recurriendo luego a conceptos de la estructura omisiva de delitos"*.

b) Estimó también lesionado el principio de inocencia de los justiciables, *"al endilgarles, en el análisis de la imputación objetiva, la creación de riesgos que no guardan ninguna relación verdadera con los roles que ambos*

*efectivamente desempeñaban diariamente en la empresa, como así también que esos peligros tuvieron un nexo de causalidad con el resultado”.*

**c)** En relación a la coautoría de sus asistidos en el delito de administración fraudulenta, insistió en que su rol *“no alcanzaba las tareas de mantenimiento del material rodante”* y que la administración de la sociedad era competencia del Comité Ejecutivo.

**d)** A su vez, entendió inaplicable al caso la categoría de delitos de infracción de deber creada por Claus Roxin, lo que llevó a responsabilizar a personas que no tuvieron intervención personal y real en los hechos.

**e)** Por otro lado, consideró inconstitucional la interpretación del artículo 45 C.P. realizada por el Tribunal Oral, en tanto se afectaron los principios de legalidad, *ultima ratio*, *pro homine*, lesividad, culpabilidad y derecho penal de acto, al concluir la sentencia que *“por el hecho de haber aceptado un cargo formal hubiesen creado riesgos jurídicamente desaprobados o que esos peligros tuvieran una relación de causalidad con el resultado”* y por derivar de ello un dolo inexistente.

**f)** En cuanto al deterioro del material rodante, afirmó que *“no se ha indicado concretamente qué actos habrían ejecutado los nombrados que tengan un nexo de causalidad con el menoscabo de las formaciones”.*

**g)** Respecto del tipo subjetivo del delito de administración infiel, adujo que la sentencia no ha analizado la concurrencia de la finalidad de lucro ni ha logrado comprobar el dolo de sus asistidos.

**h)** A su vez, en relación a la autoría en el delito de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

descarrilamiento culposo agravado imputado, indicó que *"en tanto la administración de hecho y la conducción de la sociedad era gobernada exclusivamente por estos últimos sujetos [comité ejecutivo], el incumplimiento de los deberes de cuidado que surgían del Reglamento Interno Técnico Operativo, el Estatuto y el contrato de concesión y sus addendas, sólo puede objetivamente serle endilgado a esas personas"*.

Agregó que *"la competencia funcional de De los Reyes y D'Abenigno era ajena a los distintos focos de peligro"*.

i) Por último, introdujo **un nuevo agravio**, al considerar lesionado el principio acusatorio y los derechos de defensa en juicio y debido proceso frente a la valoración por parte del Tribunal Oral -a la hora de fijar las penas- de pautas agravantes que no habían sido peticionadas por los acusadores, por lo que entendió que *"aun cuando no se hubiese sobrepasado el quantum punitivo requerido, es otra evidencia más de que no actuaron con neutralidad"*.

Citó jurisprudencia y doctrina en apoyo de su postura.

Solicitó la exención del pago de costas en la instancia y formuló reserva de caso federal.

### **III.- PRESENTACIONES EN TÉRMINO DE OFICINA DE LAS DEFENSAS DE LOS IMPUTADOS ABSUELTOS.**

1.- Se presentó a fs. 18.561/18.642 la defensa de **Antonio Eduardo Sícaro**, respaldando los fundamentos dados en la sentencia a la hora de absolver a su asistido.

a) Comenzó cuestionando la validez del recurso de casación interpuesto por la Querrela n° 3, al que adhirió el Fiscal General ante esta Cámara, indicando básicamente que no

cumple con la carga procesal de refutar los argumentos de la absolución de su asistido y sin demostrar por ende la arbitrariedad de lo decidido por el tribunal; a la par que lo consideró sesgado e incoherente.

b) En cuanto a la competencia funcional del interventor de la C.N.R.T., indicó que “[l]a Política Ferroviaria y la supervisión están a cargo de los niveles superiores (autoridad de aplicación) Ministerio de Infraestructura-Secretaría de Transporte y así fue considerado por el tribunal en la sentencia”, de conformidad con lo reglado por los decretos n° 1388/96, n° 1142/03 y n° 1683/05.

Indicó que Sícaro, en función de su competencia, “generó los insumos necesarios que permitían que la Secretaría de Transporte decida las inversiones ‘prioritarias y de emergencia’ (decreto 2075/05, resolución 105/02 y decreto 1683/05) pero también estos informes, permitían que se tomen otras medidas regulatorias”.

Invocó distintas medidas adoptadas por el nombrado durante su gestión, como el dictado de la Resolución n° 105/08, la instauración de una mutua cooperación entre la CNRT y la AGN, la aprobación de manuales de procedimiento del organismo y la normalización de los contratos del personal del organismo; medidas estas que consideró “permitieron llevar a cabo el control de la obligación de mantenimiento a cargo de TBA (...) permitió conocer los incumplimientos, y con ello aplicar las máximas penalidades”.

Puso de relieve el contenido de la Resolución n° 1770/08, de los informes técnicos n° 301/10, 445/11 y 246/12 y las sanciones impuestas mediante resoluciones n° 145/10 y 207/11, alegando en tal sentido que “[l]as multas aplicadas en







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*virtud de la resolución 1770/2008 no sólo caracterizaron la conducta del concesionario, que en el caso de TBA fue considerada como de falta grave, sino que además pusieron al contrato en condición de ser rescindido por la Autoridad de Aplicación al haber superado los montos de las multas impuestas el 30% de la garantía de cumplimiento del contrato, y por reiteradas faltas graves".*

*De tal manera, concluyó que "las tareas de control fueron eficientes, reales, formales (...pues se cumplió con las formalidades de rigor), fundadas y completas... De allí que no pueda ser responsabilizado por las omisiones e ineficiencia que pudieran ser atribuidos a otros funcionarios con distintas funciones (prohibición de regreso)".*

*Señaló entonces que su asistido, con su actuación, generó dos causales independientes de rescisión del contrato de concesión a TBA con suma anterioridad a la fecha en que se produjo el accidente de Once: a) aplicación de multas y b) la calificación en el artículo 3° de la Resolución n° 1770/08 como "falta grave" del no cumplimiento de la presentación de los planes anuales y/o de su ejecución.*

*Así, indicó que "[e]sto pone en evidencia que la conducta desplegada por Sícaro había creado las condiciones necesarias para que el Estado rescindiera o encauzara el contrato [de] concesión pero especialmente la prestación de los servicios (...) todas estas medidas fueron tomadas después del accidente".*

*c) En otro orden, afirmó la ajenidad de su asistido en las cuestiones referidas a la defraudación en perjuicio del Estado que se produjo (según los términos de la sentencia) ante la omisión intencional de TBA de realizar el*

mantenimiento, siendo que, por el contrario, *“fue él quien determinó e informó a la autoridad competente los incumplimientos detectados a consecuencia de una tarea sistemática y ordenada de control”*.

Citó la intervención de Sícaro a solicitud de la Secretaría de Transporte en diversas actuaciones referentes a subsidios, en los siguientes expedientes: S01:0100373/2009, S01:182675/2010, S01:0057334/2010, S01:0069618/2009 y S01:148382/10 e Informes n° 0985/2010, 1102/2010, 1295/2010, 1488/2010 y 1756/2010.

**d)** En lo que hace al Acta n° 3 correspondiente a la Sesión Extraordinaria del Colegio de Auditores Generales de la Nación de fecha 2/3/2012 (pocos días después del accidente), mediante la cual se aprobó el informe sobre la actuación de la CNRT y Secretaría de Transporte, destacó la opinión unánime de todos los miembros de la AGN al referirse a la actuación de la CNRT.

**e)** Indicó que *“[l]a evitación del resultado fue materia tratada por el Tribunal Oral, haciendo referencia a que los esfuerzos cumplidos agotaron la posibilidad de actuación del Sr. Sícaro, y que no puede por ello responder por no haberse obtenido el resultado esperado”*, circunstancia omitida por la querrela en su recurso.

**f)** En cuanto al agravio del recurrente relativo a la interpretación que el *a quo* efectuara de la Resolución n° 1770/2008, entendió que esa parte *“no ha comprendido el concepto de medidas regulatorias y de remediación”*.

**g)** En relación a la atribución de conocimiento por parte de Sícaro del convenio entre Cometrans SA y TBA SA (tercer agravio del recurrente), la defensa indicó que *“omite*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*considerar la nutrida prueba ponderada por el Tribunal"; agregando que "[n]inguna participación ni decisión tuvo bajo su responsabilidad o competencia Sícaro".*

*h) Por otro lado, afirmó que "sostener que la aplicación de la resolución 1770/08 solo tuvo aplicación formal (...) es palmariamente contradictoria con la afirmación de que el Sr. Sícaro informaba a la autoridad de aplicación las 'graves irregularidades' que surgían".*

*i) En relación a la supuesta injerencia que Sícaro habría tenido en el tratamiento de cuestiones económicas, expresó que la querella "...prescinde (...) de mencionar cuáles son los actos administrativos del Sr. Sícaro que, vinculados a aspectos económicos, pudieran relacionarse con los hechos de la causa".*

*j) Por último, respecto de la posibilidad que habría tenido su asistido de suspender el servicio como medida preventiva, alegada por la querella, señaló que esa parte "aborda la imputación de una omisión que no fue sostenida ni en el requerimiento de elevación a juicio ni en el alegato acusatorio (...) y por ello no debería tener tratamiento alguno en el recurso, sin afectar seriamente el ejercicio de la garantía de la defensa en juicio".*

*Sin perjuicio de ello, indicó que, desde el plano normativo, esta decisión cuya omisión se enarbola supera las competencias de la CNRT, mientras que desde el punto de vista técnico, "la clausura de la prestación del servicio de la línea (...) se resuelve a partir de un análisis técnico mucho más amplio (...) que no determina ni decide un solo profesional, una sola persona".*

*k) En otro orden, postuló la nulidad del*

requerimiento de elevación a juicio de la Querrela n° 3 por no reunir los requisitos establecidos por el artículo 347 del C.P.P.N., al contener una insuficiente indicación de la base fáctica imputada a su asistido.

Finalmente, formuló reserva de caso federal.

2.- Por otro lado, se presentó a fs. 18.762/18.773 vta. la defensa de **Pedro Ochoa Romero**, solicitando el rechazo del recurso de casación interpuesto por la Querrela n° 3 y la confirmación de la absolución de su asistido.

a) En primer lugar, reiteró su oposición a la adhesión del Ministerio Público Fiscal al recurso de la querrela, remitiéndose a cuanto dijera en su presentación de fs. 18.436/18.440.

b) En otro orden, indicó que *“no han surgido nuevos elementos de cargo con entidad suficiente para desvirtuar la fundamentada resolución del Tribunal Oral Federal N° 2, respecto de mi pupilo, la cual, a la sazón, también fue consentida oportunamente por el Ministerio Público Fiscal, y las demás querellas”*.

c) Señaló que la Querrela n° 3 insiste en su recurso en aplicar forzada e incorrectamente la teoría de la autoría mediata elaborada por Roxin, al no advertir que su asistido no tuvo posibilidad fáctica de actuar (puesto que desde el año 2007 ya no estaba en el cargo), que tampoco pudo determinarse de qué manera su acción hubiera impedido el resultado y que no tuvo ningún control o conocimiento del tren siniestrado al momento del hecho.

Asimismo, entendió que *“la conclusión de la pericia indica que de los ensayos realizados no surgen elementos que permitan inferir el mal funcionamiento de los sistemas de*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

freno"; agregando que son los motorman quienes deciden si una formación continúa o no y que ese día éstos no reportaron fallas en el referido sistema.

Sostuvo que *"la CNRT hacía lo que tenía que hacer, controlaba, aplicaba las multas cuando podía, y las elevaba al Superior. Luego de ello, nada más se le podía exigir, toda vez que dichos expedientes, justamente, habían salido del ámbito de su competencia"*.

**d)** Respecto de la relación de causalidad, indicó que *"[n]inguna acción u omisión (...) hubiera sido determinante para neutralizar los posibles factores causales (...) nada tenía a su alcance mi defendido a partir del año 2007 que pudiera haber evitado el accidente investigado y ocurrido en 2012"* y que Ochoa Romero durante su gestión cumplió adecuadamente sus deberes y obligaciones.

**e)** Consideró que lograron probarse durante el debate, entre otros, los siguientes extremos: que el conductor de la formación no accionó los frenos que tenía a su disposición, los que se encontraron en todo momento en condiciones de ser accionados; que el accidente no fue producto de una falla mecánica; que el "freno de hombre muerto" fue voluntariamente desactivado por el motorman; y que las velocidades desarrolladas violaron el rito.

Afirmó que su asistido no detectó durante su intervención situación alguna que por su entidad implicara un riesgo a la seguridad del pasaje o de terceros, como para hacer uso de la facultad de suspender el servicio que le otorgaba el Decreto n° 1388/1996.

Mencionó el informe de la CNRT de fs. 11.189/11.191 y destacó a su vez que Ochoa Romero propuso a la Secretaría de

Transporte un régimen de penalidades por medio de la nota n° 736 del 21/5/2004, reiterado luego mediante nota n° 439 del 11/3/2005, sobre el cual dicha dependencia nunca se expidió.

Formuló reserva de caso federal.

**3.-** A fs. 18.943/18.958 vta. se presentó la defensa de **Daniel Fernando Rubio**.

**a)** Sostuvo en primer término que el recurso interpuesto por la Querrela n° 3 contra la absolución de su asistido no cumple con la carga impuesta por el artículo 463 del Código Procesal Penal de la Nación, en cuanto exige que la impugnación exprese cuál es la aplicación pretendida, en atención a que comienza solicitando la nulidad de la sentencia y concluye con una petición de condena, a la par que no demuestra la arbitrariedad de lo resuelto.

**b)** En otro orden, resaltó los argumentos dados en el fallo a la hora de disponer la absolución de su asistido, los que consideró que la querrela recurrente no ha logrado refutar.

Señaló en tal sentido que para concluir la ajenidad de Rubio en la implementación de las políticas empresariales, no sólo se valoró la existencia del comité y los dichos de los testigos, sino también *“los emails, los dichos de otros testigos, los procedimientos que constan en la causa, la descripción del puesto mencionada en los fundamentos por el TOF 2...”*.

Destacó que Rubio: -nunca integró ningún órgano de representación de TBA, participación accionaria, ni tampoco participaba en asambleas o reuniones de directorio; -que no se enriqueció; -que era un trabajador con limitadas funciones; -que no tenía facultad de decidir sobre la administración; -





## *Cámara Federal de Casación Penal*

que no existió acción u omisión a él atribuible con relación al chapa 16; -que sus funciones las cumplió debidamente.

c) En relación al delito de administración fraudulenta, conceptuó que el cuidado del bien específico (chapa 16) se encuentra alejado funcionalmente de su asistido, quien *"ni siquiera tenía la facultad de administración exigida por el art. 173 inc. 7 del CP (...) no era administrador por ley, ni por autoridad, y tampoco por acto jurídico (...) el órgano decisor no lo había investido con tal poder"*.

d) Consideró ausente uno de los requisitos establecidos por la doctrina para los delitos de comisión por omisión: la posición de garante como así también la capacidad de su pupilo para evitar el resultado producido. Afirmó que *"de acuerdo al organigrama de la empresa, el Gerente de Administración y Finanzas no tenía a su cargo ningún área técnico-operativa (...) nada tenía que ver con el sector de mantenimiento"*.

Por otro lado, invocó el principio de confianza, entendiendo que resulta *"disparatado (...) acusar a mi asistido respecto a los hechos [del] conductor, o los encargados del mantenimiento del chapa 16 (...). Los mismos estaban en un área totalmente distinta"*.

e) Por último, planteó la nulidad del requerimiento de elevación a juicio de la Querrela n° 3, por no reunir los requisitos establecidos por el artículo 347 del ritual, al no describir una sola acción u omisión atribuida a su asistido.

Formuló reserva de caso federal y de inaplicabilidad de ley.

**4.- Se presentó a fs. 18.964/18.976 la defensa de Mario Francisco Cirigliano.**

a) En primer lugar, postuló la inadmisibilidad de la impugnación interpuesta por la Querrela n° 3 contra la absolución de su asistido -y como consecuencia, también de la adhesión del Ministerio Público Fiscal-, por cuanto lo considera contradictorio, al solicitar una casación positiva y el dictado de un pronunciamiento condenatorio, a la par que lo pretende fundar en la supuesta arbitrariedad de la sentencia; asimismo entendió que el recurso carece de la debida motivación exigida a tales presentaciones y que no se ajusta a los requisitos legales.

Por otro lado, entendió que el remedio debía ser declarado inadmisibile por cuanto el mismo intenta que se condene en una única instancia a un absuelto, sin que exista un recurso constitucionalmente válido para la revisión de esa hipotética condena, tarea que ha sido vedada por la CIDH en el caso "Mohamed vs., Argentina".

En otro orden, consideró que la extensión del plazo para recurrir solo es posible para los condenados "pues el sistema procesal tolera, claramente, la analogía a favor de ellos".

b) En cuanto al fondo de la cuestión, consideró que la absolución de Mario Francisco Cirigliano debe ser confirmada.

Alegó que "está fuera de toda duda razonable, que Mario Cirigliano jamás tuvo ningún cargo en Cometrans S.A. Es imposible entender la razón por la que se sigue insistiendo en esto cuando, de hecho, consta hasta documentalmente que esto no es cierto". Agregó que tampoco se probó a su respecto una supuesta "administración de hecho", pues en un año de debate no existió una sola prueba que sustente la existencia de un







## *Cámara Federal de Casación Penal*

solo acto de administración por parte de su asistido y menos aún una conducta relacionada con el tren de la línea Sarmiento.

c) En la misma línea, sostuvo que su pupilo no se encontraba en una posición de garante tanto desde la perspectiva del descarrilamiento como de la administración fraudulenta.

A su vez, entendió que ha quedado demostrado en el debate que *"no hubo ningún grupo 'artificial' de sociedades (...) todas tienen actividad comercial corriente y (...) los servicios dados a TBA fueron reales, necesarios y a precio de mercado. No hubo siquiera actividad probatoria en contra de esto"*.

Consideró que *"[l]a reorganización societaria es decisiva en este caso entonces, pues en el juicio se demostró que Mario Cirigliano no administró ni manejó el tren en los hechos ni, tampoco, tuvo la posibilidad jurídica de realizar actos de gestión..."*.

d) En cuanto al delito de administración fraudulenta, señaló que la adhesión Fiscal *"incluye un nuevo cargo por el que mi cliente no fue acusado y que se resume en la tesis de que si el contrato con Cometrans SA era fraudulento desde sus comienzos (...) entonces su muy limitada pertenencia societaria al momento de su suscripción alcanzaría para la condena por fraude querida en el debate"*.

Indicó a su vez que *"no es posible determinar con certeza (es decir, superando al in dubio pro reo) qué aporte de mi cliente pudo haber tenido que ver con ese resultado (perjuicio). Máxime cuando, insisto, jamás se concretaron las supuestas infidelidades ni mucho menos el quantum"*.

Formuló reserva de caso federal.

**IV.-** Superada la etapa procesal prescripta por el artículo 468 del ritual (cfr. constancias actuariales de fs. 19.301, 19.313, 19.361, 19.369 y 19.371, así como breves notas de fs. 19.302/19.304, 19.305/19.306, 19.307/19.309 vta., 19.310/19.312 vta., 19.314/19.315 vta., 19.316/19.317 vta., 19.318/19.341, 19.342/19.356, 19.357/vta., 19.362/19.363 vta., 19.364/19.365 vta., 19.366/19.368, y 19.370/vta.), la causa quedó en condiciones de ser resuelta.

**CUARTO:**

**I.- Introducción a los planteos nulificantes.**

Estimamos conducente comenzar el presente resolutorio con el análisis de los diversos planteos de nulidad formulados por las defensas, en atención a que la suerte de los mismos podría tener incidencia en las cuestiones de fondo sometidas a estudio de este Tribunal.

Corresponde memorar, a modo introductorio y como criterio rector que guiará la solución del caso, que el instituto de las nulidades procesales tiene por objeto resguardar el debido proceso y la defensa en juicio, de modo que sólo cuando la actividad procesal perjudique la función de tutela de los intereses comprometidos en el proceso -por haberse configurado una irregularidad que afecte el ejercicio de la defensa, un presupuesto procesal o el equilibrio entre las partes resultante del principio de igualdad y del contradictorio-, debe ser invalidada, privándosela de eficacia (conf. causa n° 7210 "Reina, Carlos Roberto; Duarte, María Cristina s/ recurso de casación", reg. n° 109/07, rta. el 14/02/07; y causa n° 11.684 "Chabán, Omar Emir y otros s/ recurso de casación", reg. n° 473/11 del 20/4/11, entre muchas





## *Cámara Federal de Casación Penal*

otras de esta Sala III).

Señala Maier en tal sentido que *"la nulidad, comprendida como última ratio de la reacción procesal frente al defecto, es, tan sólo, una excepción, algo así como una decisión rara en el procedimiento, para cuando no haya forma de reparar el daño causado con el incumplimiento formal"* (*"El incumplimiento de las formas procesales"* en NDP, 2000-B, del Puerto, Buenos Aires, pág. 813).

Por ello, hemos sostenido que *"Las nulidades procesales son de interpretación restrictiva, siendo condición esencial para que puedan declararse que la ley prevea expresamente esa sanción, que quien la pida tenga interés jurídico en la nulidad y además que no la haya consentido expresa o tácitamente. De esta forma resulta indiferente para una eventual declaración de nulidad la naturaleza de ésta, expresa, genérica, virtual o desde otro análisis absoluta o relativa, ya que los principios de conservación y trascendencia, plasmado este último en la antigua máxima 'pas de nullité sans grief', impiden la aplicación de dicha sanción si el acto atacado logró su finalidad, y si no se verifica un perjuicio que deba ser reparado"* (cfr. causas n° 8107 *"Serafini, Ricardo Augusto s/ recurso de casación"*, reg. n° 1289/07, rta. el 2/8/07; n° 2242 *"Themba, Cecil Oupa s/ rec. de casación"*, reg. n° 209/2000, rta. el 26/4/00; n° 2471 *"Antolín, Miguel Ángel s/ rec. de casación"*, reg. n° 765/00, rta. el 30/11/00; n° 3561 *"Alincaastro, Jorge R. s/ rec. de casación"*, reg. n° 137/02, rta. el 9/4/02; n° 3743 *"Encinas Encinas, Edwin s/ rec. de casación"*, reg. n° 314/04, rta. el 11/6/02; n° 4586 *"Muñoz, Jorge L. s/ rec. de casación"*, reg. n° 762/03 rta. el 15/12/03; y n° 9320 *"Burgos, Miguel Oscar y*

otros s/ rec. de casación”, reg. n° 1120/08 rta. el 3/9/08, entre otros, de esta Sala III).

Asimismo, aseveramos que “Para declarar la nulidad de un acto procesal es necesario cumplir con ciertas exigencias, entre las que hay que subrayar la demostración -por parte de quien la alega- del perjuicio real y concreto que le produce el acto viciado (limitación de un derecho vinculado al buen orden del proceso), y del interés o provecho que le acarrearía tal declaración. Generalmente se analizan indistintamente estos dos aspectos bajo el rótulo del ‘principio de interés’. Ahora bien, estas exigencias o requisitos adquieren especial importancia en dos casos: con relación a las nulidades absolutas y respecto de las nulidades enunciadas taxativamente por la ley; y en este sentido debemos memorar que son numerosos los precedentes de esta Cámara de los cuales se desprende que las nulidades, aún aquellas declarables de oficio, no pueden invocarse en el sólo beneficio de la ley, sin consideración a sus efectos en la causa. No basta con verificar la existencia de una nulidad, aunque esté especialmente prevista por la ley, pues si no existe perjuicio concreto se decretaría la nulidad de un acto por una cuestión absolutamente formal. Advertimos que dicha posición ha sido mantenida por la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos a través de la doctrina del ‘harmless error’, aplicable cuando se produce una irregularidad esencial en el proceso pero que, en definitiva, no causa perjuicio alguno. Y -reiteramos- todo ello es así porque la ‘nulidad’ (como instituto) se vincula muy estrechamente con el derecho de defensa, y si el vicio invocado no priva a la parte de su ejercicio -es decir que no afecta la garantía en cuestión-, el

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*pedido de nulidad debe ser rechazado por no existir ni perjuicio ni interés" (conf. causas n° 3861 "Alto Palermo Shopping s/recurso de casación", reg. n° 408/02, rta. el 12/08/02; n° 4638 "Espinoza Ocampo, Simeón s/recurso de casación", reg. n° 589/03, rta. el 07/10/03; n° 5015 "Palacios, Oscar Enrique s/rec. de casación", reg. n° 322, rta. el 22/06/04 de esta Sala; y, en análogo sentido, causa n° 261, "Barbieri, Claudio H. s/ recurso de queja", reg. n° 344 rta. el 10/11/94 de la Sala I; causa n° 1785, "Trovato, Francisco M. A. s/ recurso de casación", reg. n° 2614, rta. el 31/5/2000 y causa n° 2244, "Cubilla, Hugo Eduardo s/ recurso de casación", reg. n° 3134, rta. el 19/2/2001, ambas de la Sala IV; entre muchas otras).*

Tal como lo afirmamos en numerosos precedentes de la Sala, también el Alto Tribunal ha señalado que *"...la nulidad procesal requiere un perjuicio concreto para alguna de las partes, porque cuando se adopta en el solo interés formal de cumplimiento de la ley, importa un manifiesto exceso ritual no compatible con el buen servicio de justicia" (in re "Castro Roberts, Oscar Alberto s/robo de automotor en concurso real con tentativa de robo" -causa n° 8786-, rta. el 15/11/88, C.S.J.N Fallos 295:961; 298:312). El criterio contrario, atentaría contra el principio de trascendencia de los actos e implicaría el dictado de la nulidad por la nulidad misma, lo cual resulta inaceptable en el ámbito del derecho procesal (C.S.J.N. Fallos 320:1611).*

Pues bien, a fin de dar una acabada respuesta a los distintos planteos traídos por las partes, habremos de referirnos separadamente a cada uno de ellos.

### **II.- Nulidad de intervención autónoma del grupo de**

#### querellas n° 4.

1.- Inicialmente, trataremos el planteo de invalidez de la intervención autónoma del grupo unificado de querellas identificado como n° 4 (conformado por los querellantes Karen Nahir Celle, Darío Walter Celle, Lorena Elizabeth Celle y Juana Benítez, representados por los doctores Patricia Beatriz Anzoátegui y Amado Jesús José Giganti), que fuera introducido por las defensas de Daniel Guido Lodola, Roque Ángel Cirigliano y Pedro Roque Raineri.

Los recurrentes coinciden en sostener -en lo sustancial- que la desvinculación de las mencionadas víctimas del grupo de querellas n° 2 al que pertenecían, efectuada por el Tribunal Oral durante el desarrollo del debate mediante la resolución de fecha 14 de mayo de 2015 (fs. 15.678/15.679) y su consecuente habilitación para actuar y acusar de manera autónoma, permitió irregularmente intervenir a un nuevo acusador en la discusión final de forma independiente, lesionando el derecho de defensa en juicio.

2.- De la lectura íntegra de las actuaciones, surge que mediante resolutorio de fecha 23/7/2012 dictado en el marco del Incidente de Unificación de Personería (Incidencia n° 15), el Magistrado encargado de la instrucción resolvió, en atención a la gran cantidad de partes querellantes intervinientes y de conformidad con lo normado por los artículos 85 y 416 del Código Procesal Penal de la Nación, unificar la representación de los querellantes en cuatro grupos, encabezados o representados -en ese entonces- por: 1) los doctores Gregorio Jorge Dalbón y Jorge Adrián Martínez Pandiani; 2) los doctores Miguel Ángel Arce Aggeo y Javier Moral; 3) los doctores María del Carmen Verdú y Marcelo





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Parrilli; y 4) el doctor Leonardo Adrián Menghini. Posteriormente, aquel colectivo identificado hasta el momento como n° 3 se disolvió, en atención a la renuncia a ejercer la acción penal puesta de manifiesto por la mayoría de sus integrantes y se produjo la reagrupación de los restantes en los entonces grupos n° 2 y n° 4 (pasando a estar rotulado éste último, como consecuencia de la disolución mencionada, como n° 3). Ello, conforme se desprende de fs. 13.872/vta., 13.876/13.877, 13.950/vta. y 13.974.

Se buscó de esa manera *"equilibrar la intervención de los ofendidos con el derecho de defensa en juicio del imputado"*, impidiendo que estos últimos se encuentren en una situación de desventaja frente a una gran cantidad de sujetos procesales con facultades autónomas; y, a la vez, contribuir al *"mantenimiento del orden en el proceso, primando la economía procesal"* (conf. resolución citada). Nótese que para ese entonces ya revestían el rol de querellantes 108 personas (cfr. también auto de fs. 9.573/vta.).

En cuanto al criterio seguido por el Juez instructor a la hora de efectuar tal agrupación, se tuvieron en cuenta *"las constancias del expediente, los puntos de vista y las estrategias procesales disímiles de los querellantes, al igual que la compatibilidad entre los mismos"*, así como ciertas oposiciones manifestadas por los distintos sujetos intervinientes.

Se puso de resalto, en particular, *"la situación de ciertos querellantes que han evidenciado una insalvable distinción, concreta y objetiva, con los intereses de otros de los acusadores: la decisión de no formular imputación penal contra Marcos Antonio Córdoba, conductor de la formación"*

*siniestrada*"; circunstancia esta que se consideró inexorable a los fines de realizar la unificación.

A partir de tal disposición, los nuevos querellantes que fueron siendo admitidos en el proceso se agruparon a uno u otro colectivo -tal como se observa a fs. 6544/vta., 6561/vta., 6684/vta., 6791/vta., 6950/vta., 7531, 8541/8542 vta., 8652/vta., 8687, 8774, 8819, 11.420 y 11.443/11.444-; y a la vez distintos sujetos solicitaron cambiar de grupo, lo que así se autorizó -cfr. fs. 10.086 vta., 11.434, 13.950/vta., 13.974, 14.183, 15.932 y 15.937-.

Ahora bien, ya avanzada la etapa de recepción de prueba durante el desarrollo del debate oral y público, se presentaron a fs. 15.663 Karen Nahir Celle, Darío Walter Celle, Lorena Elizabeth Celle y Juana Benitez (con el patrocinio de los doctores B. Patricia Anzoátegui y Amado Jesús José Giganti), solicitando su separación del grupo de querella n° 2, alegando la existencia de un criterio irreconciliable con el del doctor Javier Moral (letrado que encabeza dicho colectivo), indicando que ello conllevaba la dificultad de poder arribar a un alegato de manera unívoca.

Frente a ello, el Tribunal *a quo* dispuso en fecha 14 de mayo de 2015 (fs. 15.678/15.679) que los querellantes antes mencionados sean escindidos de su actual agrupación, pasando a integrar un nuevo colectivo con facultades para actuar de manera independiente, el que se identificó entonces con el n° 4. Indicó en tal ocasión el Tribunal sentenciante que *"la circunstancia ahora indicada por los Dres. Anzoátegui y Giganti, en cuanto a la discrepancia de criterio con el letrado que encabeza el colectivo de querellantes que integran y su vinculación con la instancia de acusación final (art. 393*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

del CPPN), demuestran a las claras que esa comunidad de intereses que justificó la decisión adoptada por el Sr. Juez instructor con fecha 23 de julio de 2012 (...) al día de la fecha ha perdido actualidad".

Ello permitió que en la etapa procesal oportuna, los letrados Anzoátegui y Giganti (querrela n° 4) formularan acusación en los términos del artículo 393 citado, de manera independiente y autónoma respecto de la actuación del doctor Moral (querrela n° 2).

3.- En virtud de cuanto fuera reseñado, advertimos sin mayor esfuerzo que el debido proceso y derecho de defensa de los aquí imputados de modo alguno se ha visto lesionado frente a la decisión adoptada por el Tribunal Oral de reagrupar a los querellantes actuantes habilitando la intervención de manera autónoma de quienes integraban anteriormente uno de los colectivos existentes.

No debemos perder de vista que no se trató -como parecieran interpretar las defensas- de la aceptación de un nuevo acusador particular en pleno desarrollo del debate (lo que hubiera resultado inadmisibles), sino que quienes pasaron a integrar el grupo de querrelas n° 4 (Karen Nahir Celle, Darío Walter Celle, Lorena Elizabeth Celle y Juana Benitez) habían sido habilitados para actuar en el proceso como tal ya en los albores de la pesquisa (cfr. fs. 2253/2254), habiéndose alterado exclusivamente mediante la decisión cuestionada la unidad de representación bajo la que actuaban.

Nótese que la propia resolución de fecha 23/7/2012 que dispuso la primigenia unificación y agrupación de querellantes durante la instrucción de la causa, aclara expresamente que "por más que se disponga la unificación de

*representación, los querellantes no dejan de ser titulares del ejercicio de la acción penal, y en tal sentido, les será otorgada la posibilidad de ser oído, probar, alegar y contradecir respecto de cuestiones esenciales del proceso".*

Asimismo, no podemos dejar de advertir que el artículo 416 del Código de forma, aplicable al caso en virtud de lo establecido por el artículo 85 de dicho cuerpo normativo, establece como requisito para que se proceda, incluso de oficio, a la unificación de representación entre distintos acusadores particulares, que exista una "identidad de intereses entre ellos"; elemento este que si bien se encontraba presente entre los miembros del denominado grupo n° 2 al momento de disponerse su actuación conjunta en la causa, a la postre y frente a cuanto sucediera en el debate oral y público se disipó, hasta llegar a existir una diferencia de criterio irreconciliable entre algunos de sus integrantes, lo que habilitó la escisión aquí cuestionada.

Tales diferencias de criterio se vieron claramente reflejadas en los alegatos finales formulados en la etapa prevista por el artículo 393 del Código de forma, ocasión en la que el grupo de querellas n° 2 acusó -mediante adhesión al alegato de la querella n° 1- exclusivamente al conductor de la formación siniestrada, Marcos Antonio Córdoba; mientras que el grupo de querellantes n° 4 mantuvo la asignación de responsabilidades y calificación legal consignadas en el requerimiento de elevación a juicio, solicitando en consecuencia la condena de todos los imputados en autos (con la única excepción, justamente, de Córdoba), en orden a los delitos de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (artículo 173 inciso 7° y 174 inciso 5°

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

del Código Penal) y descarrilamiento culposo (artículo 196 del Código Penal).

De modo, pues, que se verificó la existencia de una efectiva diferencia de intereses y pretensiones entre quienes hasta ese momento integraban un único colectivo de actores procesales que obstó a la continuación de su actuación conjunta; divergencia esta que versó nada menos que sobre una cuestión que fue considerada de esencial importancia a la hora de efectuarse las agrupaciones en el marco del Incidente de Unificación de Personería.

No es posible soslayar que *"la obligación impuesta por el artículo 416 del CPP para que los querellantes, cuando fueren varios, actúen bajo una sola representación, reconoce como causal un mero propósito ordenatorio y admite como presupuesto la existencia de comunidad de intereses"*, motivo por el cual *"...al desaparecer ésta (...), pierde vigencia y autoriza la fragmentación de la unidad de la representación"* (conf. Navarro-Daray, Código Procesal Penal de la Nación, Análisis Doctrinal y Jurisprudencia, 4ta Edición, Hammurabi, Tomo I, Buenos Aires, 2010, ps. 452/3); extremo este último que, precisamente, es el que ha ocurrido en la especie.

En definitiva, conceptuamos que lo decidido en este punto por el tribunal de grado se ajusta a la normativa vigente, a la par que apreciamos que los recurrentes tampoco han logrado demostrar que la escisión cuestionada haya comportado un menoscabo a su derecho de defensa, todo lo cual evidencia que la nulidad invocada en modo alguno puede prosperar.

Debe recordarse que la garantía de defensa en juicio que se dice vulnerada tiene carácter sustancial, y por ello

exige de parte de quien la invoca la acreditación del concreto perjuicio que pudo inferirle el presunto vicio de procedimiento y la solución distinta que pudo alcanzarse con el fallo de no haber existido ese vicio (conf. esta Sala, causa n° 639 "Barrita, José s/recurso de casación", reg. 465/95, del 28/11/95; y C.S.J.N., Fallos298:279 y 498); requisitos que, por las razones que se vienen desarrollando, no han sido satisfechos por los recurrentes.

Es a raíz de lo expuesto que entendemos que el planteo formulado al respecto no podrá tener en esta instancia favorable recepción.

### **III.- Nulidad de la sentencia por lectura de sus fundamentos fuera de término.**

La defensa de Juan Pablo Schiavi postuló la nulidad de la sentencia recaída en autos, por entender que se ha excedido el plazo previsto por el artículo 400 del Código Procesal Penal de la Nación en la lectura de sus fundamentos. Entendió que las causales de postergación del plazo de lectura de la sentencia autorizadas por la norma antes citada, solo proceden en caso de que hubiera tenido lugar durante el desarrollo del debate la suspensión extraordinaria prevista por el artículo 365 de dicho cuerpo normativo, lo que a su criterio no sucedió en autos.

Al respecto, debemos tener presente que el artículo 400 del Código de forma establece que: *"Redactada la sentencia, cuyo original se agregará al expediente, el tribunal se constituirá nuevamente en sala de audiencias, luego de ser convocadas las partes y los defensores. El presidente la leerá, bajo pena de nulidad, ante los que comparezcan."*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*Si la complejidad del asunto o lo avanzado de la hora hicieran necesario diferir la redacción de la sentencia, en dicha oportunidad se leerá tan solo su parte dispositiva, fijándose audiencia para la lectura integral. Esta se efectuará, bajo pena de nulidad, en las condiciones previstas en el párrafo anterior y en el plazo máximo de cinco (5) días a contar del cierre del debate.*

***Cuando se hubiere verificado la suspensión extraordinaria prevista en el artículo 365, el plazo establecido en el párrafo anterior será de diez (10) días y se podrá extender hasta veinte (20) días cuando la audiencia se hubiere prolongado por más de tres meses y hasta cuarenta (40) días cuando hubiere sido de más de seis meses.1***

*La lectura valdrá en todo caso como notificación para los que hubieran intervenido en el debate" (el resaltado nos pertenece).*

En el presente caso, el Tribunal Oral dio a conocer el veredicto el día 29 de diciembre de 2015 (fs. 16.249/16.259), oportunidad en la cual se dispuso fijar audiencia para el día 30 de marzo de 2016 a los fines de la lectura de los fundamentos.

En fecha 01/02/2016, la defensa de Juan Pablo Shiavi se presentó solicitando que la lectura íntegra de la sentencia tuviera lugar dentro del plazo de cinco (5) días, petición que encuadró en las previsiones del artículo 400 antes citado (fs. 16.275/vta.); planteo que fue rechazado por el Tribunal a quo mediante el resolutorio de fs. 16.278/vta., el que entendió que la prolongación del debate por más de seis (6) meses constituye una causal autónoma de extensión del plazo para la lectura de los fundamentos, que permite dar a conocer los

mismos hasta cuarenta (40) días después de dictado el veredicto, independientemente de que hubiera existido una suspensión extraordinaria del debate en los términos del artículo 365 citado. Señaló en tal tesitura que “[p]retender que la existencia de los últimos dos supuestos se encuentra condicionada por la presencia de una suspensión extraordinaria del art. 365 del ritual implica, además de forzar al borde del absurdo los términos escogidos por el legislador, desnaturalizar incluso los plazos máximos de suspensión extraordinaria que prevé esa norma tanto en su primer como en su anteúltimo párrafo. De allí que la forzada exégesis que introduce el letrado defensor resulte incompatible con el propio texto del ordenamiento adjetivo”.

Sin perjuicio de ello, agregó el a quo que “además, no es menos cierto que durante los largos meses en los que se ha celebrado el debate oral y público de la presente causa, se ha recurrido a la suspensión extraordinaria al momento de resolver cuestiones disciplinarias con motivo de graves incidentes suscitados en la audiencia de juicio y por cuestiones de salud tanto del Sr. Fiscal General como del imputado Sergio Daniel Tempone (incs. 1, 4 y 5 del art. 365 del Código Procesal Penal de la Nación). Por eso mismo, aún de adoptar como válida la equivocada interpretación introducida por el Sr. Defensor particular existen sobrados elementos en autos para recurrir válidamente al diferimiento extraordinario de la lectura de los fundamentos que ahora critica”.

Como se advierte, el agravio esgrimido en el recurso casatorio ya ha sido materia de debido tratamiento y decisión por parte del Tribunal sentenciante, cuyos argumentos el recurrente no ha logrado rebatir. Es que, en efecto, la

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

interpretación pretendida por la defensa conllevaría al sinsentido de la norma bajo análisis, la que no tiene otra razón de ser que habilitar un plazo mayor para la redacción de los fundamentos de las sentencias por parte de los tribunales orales, en aquellos casos en los que el debate hubiera tenido una duración muy prolongada, circunstancia esta última que es dable asociar con la producción e incorporación de gran cantidad de elementos de prueba y con la complejidad del objeto procesal del debate.

Por lo demás, del estudio de las presentes actuaciones se advierte que la continuidad del debate se ha visto respetada durante el desarrollo del juicio oral y público. Nótese que se celebraron audiencias todos los días lunes y martes de cada semana desde el inicio del debate en fecha 18/3/2014 hasta su finalización el día 29/12/2015, con escasas excepciones.

Asimismo, entendemos que los cuestionamientos efectuados por la defensa vinculados al tiempo que le insumió al Tribunal Oral la deliberación y luego la redacción de la sentencia bajo análisis, no admiten el menor análisis por parte de esta Alzada, en cuanto constituyen meras especulaciones carentes de todo sustento jurídico y causídico. Debe recordarse que en aquellas legislaciones procesales en las que -como la aquí aplicable- se admite el diferimiento de la redacción íntegra de la sentencia tras la lectura de la parte dispositiva del fallo, *"lo que se anticipa es la lectura del dispositivo de una sentencia ya concluida como acto del proceso, y lo que se difiere es sólo la redacción de los fundamentos del fallo ya obtenidos durante la deliberación, en la que se concluyó y votó sobre las cuestiones"* (Clariá

Olmedo, Jorge A., *Derecho Procesal Penal*, Tomo III, Rubinzal-Culzoni Editores, Buenos Aires, 1998, pág. 132).

En la línea que se viene exponiendo, cabe recordar una vez más que la declaración de una nulidad procesal requiere un perjuicio concreto para alguna de las partes, pues no procede su declaración en el sólo interés del formal cumplimiento de la ley (C.S.J.N. Fallos 298:312), resultando inaceptable en el ámbito del derecho procesal la declaración de la nulidad por la nulidad misma (Fallos 322:5077). En el caso, tal perjuicio en modo alguno ha sido demostrado por la defensa de Schiavi por el sólo hecho de haberse diferido la lectura de los fundamentos del fallo, lo que determina la absoluta improcedencia del planteo formulado.

Es por ello que habremos de proponer el rechazo del agravio bajo análisis.

#### **IV.- Imposibilidad de replicar los alegatos de otras defensas.**

Por otro lado, la defensa de Roque Ángel Cirigliano y Pedro Roque Raineri -ejercida por el doctor Fragueiro Frias- entendió lesionado el principio de contradicción propio del juicio oral, al no permitírsele replicar el alegato de la defensa de Marcos Antonio Córdoba que tuviera lugar con posterioridad al propio, a fin de confrontar ciertas afirmaciones efectuadas por esa parte.

En efecto, de la lectura del acta de la audiencia de debate celebrada el día 20/10/2015 obrante a fs. 16.179/16.183, surge que tras culminarse la exposición de las doctoras Corbacho y Scattini (defensoras de Marcos Antonio Córdoba), el doctor Fragueiro Frias solicitó que una vez finalizados todos los alegatos se le permitiera ejercer el







## *Cámara Federal de Casación Penal*

derecho a réplica previsto por el artículo 393 del código de rito sobre lo afirmado por dicha defensa. Esta solicitud fue resuelta de manera negativa por el Tribunal Oral interviniente, el que en la audiencia que tuvo lugar el día 1/12/2015 señaló que "si bien el art. 393 del CPPN no especifica en concreto que las réplicas y contra réplicas se entiendan sólo como una controversia dialéctica entre la acusación y defensa, lo cierto es que la interpretación de dicha norma, teniendo en consideración el principio de contradicción propio del juicio oral, debe entenderse en tal sentido, primando las pretensiones y roles que cada parte llevó adelante en el proceso. Es que precisamente ese articulado establece que solo podrán replicar el Ministerio Público Fiscal, la parte querellante y la defensa, correspondiendo siempre al tercero la última palabra. Siguiendo ese orden, se desprende que el legislador no contempló esa posibilidad de confrontación entre las asistencias técnicas de dos imputados, puesto que siempre corresponderá a uno de ellos hacerlo en último lugar".

Destacó asimismo el a quo que "además, cabe destacar que el Dr. Fragueiro Frías alegó en primer término a raíz de un pedido expreso realizado por el nombrado, a sabiendas de que la defensa de Marcos Antonio Córdoba, con quien ha confrontado posiciones a lo largo del debate, lo haría inmediatamente después con las consecuencias lógicas que ello importa. No obstante, ese orden permitió que los argumentos que fueron introducidos por la Dra. Corbacho hayan sido ampliamente discutidos y abordados por los defensores particulares que la sucedieron en el uso de la palabra y que, en definitiva, adoptaron similar posición de confrontación



argumental con esa defensa durante este proceso. Pero además, en este caso particular ha habido un amplio y profundo desarrollo de cada uno de los temas y argumentos, tanto en la etapa de producción de prueba como en la de discusión final, garantizado a raíz de la amplitud otorgada a las partes en cada una de esas instancias, en las que prácticamente no se han introducido limitaciones temporales ni temáticas.”

Reseñado ello, debemos recordar que el artículo 393 del Código de forma determina, en lo que aquí interesa, que *“Terminada la recepción de las pruebas, el presidente concederá sucesivamente la palabra al actor civil, a la parte querellante, al ministerio fiscal y a los defensores del imputado y del civilmente demandado, para que en ese orden aleguen sobre aquéllas y formulen sus acusaciones y defensas. (...) Sólo el ministerio fiscal, la parte querellante y el defensor del imputado podrán replicar, correspondiendo al tercero la última palabra. La réplica deberá limitarse a la refutación de los argumentos adversos que antes no hubieran sido discutidos...”* (el resaltado nos pertenece).

De modo que, como bien sostuviera el Tribunal Oral, la facultad que reclama el recurrente no encuentra sustento en la legislación procesal que regula la etapa de la discusión final propia del debate oral y público, la que se limita a establecer el orden en que los distintos actores habrán de formular sus alegatos y, luego, sus réplicas y contra réplicas, asegurando que sea la defensa la que se exprese en último término, tras haber tomado cabal conocimiento de los términos, alcances y fundamentos del acto de acusación; cobrando operatividad, en lo demás, lo dispuesto por el artículo 375 del ritual, en cuanto pone en cabeza del





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Presidente del Tribunal la dirección del debate y la moderación de la discusión, con la única limitación que impone el respeto del ejercicio de la acusación y de la libertad de defensa, libertad esta última que no se advierte de modo alguno cercenada en autos, en cuanto se dio a todas las defensas el uso de la palabra a fin de formular sus alegatos y, luego, de contestar las réplicas formuladas por los acusadores.

Volvemos a reiterar aquí una vez más que *"La garantía de la defensa en juicio tiene desde antiguo carácter sustancial y por ello exige de parte de quien la invoca, la demostración del concreto perjuicio que pudo inferirle el presunto vicio de procedimiento y de la solución distinta que pudo alcanzarse en el fallo si no hubiera existido ese defecto"* (conf. Sala III, causas n° 639 "Barrita, José s/ rec. de casación", reg. n° 465/95, rta. el 28/11/95; n° 5015 "Palacios, Oscar Enrique s/ rec. de casación", reg. n° 322, rta. el 22/06/04; y n° 5119 "Arevalo, José del Valle s/ rec. de casación", reg. n° 273/05, rta. el 14/04/2005, entre otras; y C.S.J.N. Fallos 298:279 y 498). Extremo este que no advertimos cumplido por parte del recurrente.

Es que a la hora de alegar en los términos del art. 393 del ritual, como parte de la discusión final, la defensa debe tener la oportunidad de conocer y confrontar las acusaciones -públicas y privadas- que se le dirigen a su asistido, que constituyen la base fáctica y jurídica sobre las cuales debe ejercer su defensa y que resultan también el requisito previo de una eventual sentencia condenatoria; pero en modo alguno resulta indispensable como parte del debido proceso que se asegure a un co-imputado un supuesto derecho de

refutar todas y cada una de las defensas esgrimidas por sus consortes de causa.

Este es el sentido que se desprende de la normativa vigente y de la propia naturaleza del debate oral y público, de modo tal de garantizar el derecho a ser oído como manifestación de la genérica garantía de la defensa en juicio.

Precisamente, en el caso que nos ocupa, ese derecho de controvertir las acusaciones se ha ejercido por parte del recurrente en plena libertad y sin restricción alguna, razón por la cual la pretendida nulidad no puede prosperar.

Es por ello que habremos de rechazar el planteo defensivo sobre este punto.

**V.- Violación al derecho a ser oído.**

Idéntica solución habremos de dar a la pretensión nulificante introducida por la defensa de Sergio Daniel Tempone en su recurso en cuanto entendió lesionado el derecho a ser oído de su asistido. En tal sentido, recordemos que dicha parte cuestionó que tras haber expuesto el acusado Roque Ángel Cirigliano durante su declaración indagatoria un documento referido a la discutida existencia de una acción de frenado por parte del conductor de la formación, el Tribunal no formuló preguntas al nombrado y luego no valoró los cálculos efectuados en tal acto de defensa a la hora de expedirse sobre este específico punto del siniestro en la sentencia, denegando a su vez a las defensas la realización de una ampliación pericial y la convocación de manera conjunta de los tres peritos oficiales al juicio oral a modo de "coloquio".

Al respecto, habremos de precisar que la letra del artículo 378 del Código de forma es clara en cuanto dispone la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

facultad de formular preguntas aclaratorias a los imputados tras sus declaraciones, mas no la obligatoriedad de tal interrogatorio, por lo que como primera aproximación no se advierte en principio vulneración a norma procesal alguna.

Pero además, cabe recordar también que es doctrina inveterada del Alto Tribunal que los jueces no están obligados a tratar todas las cuestiones planteadas por las partes, sino sólo aquellas que resulten pertinentes y conducentes para la solución del caso (CSJN Fallos: 295:970, 300:522, 306:2174, 310:2012, 310:1835, 326:2135, 327:525, 327:3157, 329:1951, y 329:3373, entre muchos otros); de allí que no es posible derivar una nulidad por el simple hecho de que el tribunal no ahondara en la explicación vertida por uno de los co-imputados.

En este último aspecto, debe repararse que si bien lo expuesto por Roque Angel Cirigliano se vinculaba con una acción de frenado de la unidad y que éste puede considerarse un aspecto ciertamente importante en la determinación del siniestro, lo cierto es que, tal como veremos al tratar los agravios relativos a la arbitrariedad de la sentencia, el extremo a dilucidar fue debidamente analizado y desarrollado por el tribunal de mérito de acuerdo a las pruebas legalmente incorporadas al debate, con lo cual la pretendida nulidad basada en una supuesta lesión al derecho a ser oído queda en este punto huérfana de sustento alguno.

Tampoco puede tener asidero para fundar la invalidez del fallo la supuesta falta de ampliación de la pericia y el "coloquio" de peritos que en base a aquellos dichos había solicitado la defensa. Y ello es así, por dos cuestiones básicas, a saber.

En primer lugar, porque advertimos que el Tribunal *a quo* ha dado en el decisorio de fecha 23/6/2015 (cfr. acta de fs. 15.818/15.827) suficientes motivos a la hora de denegar esas pruebas; y, en segundo término, porque se advierte que las partes tuvieron la oportunidad de oír e interrogar ampliamente a los peritos que intervinieron en autos durante las extensas jornadas en las que prestaron declaración testimonial.

Debemos recordar en este punto que resulta de aplicación lo dicho por esta Sala en cuanto a que “[e]s potestad del tribunal de mérito, la decisión acerca de la admisión y rechazo de la prueba (arts. 356, 357 y 388 del C.P.P.N.), pudiendo en ese marco, ordenar -a petición de parte y aún de oficio- la producción de prueba manifiestamente útil o rechazar la ofrecida que, a su entender, sea impertinente o superabundante. En este sentido, la ley -disciplinando inobjetablemente el proceso y el procedimiento- ha establecido que las pruebas deben ser ofrecidas antes del debate, sin perjuicio de que el tribunal de juicio haga uso de las facultades que otorga el artículo 388 del rito, de incorporar de oficio los medios de pruebas evidentemente eficaces o que resulten indispensables para la dilucidación del caso” (in re, “Abramovich, Jorge y otro s/recurso de casación”, c. 1118, reg. 381, rta. 3/98).

En esta dirección debe tenerse presente que lleva dicho esta Sala también que “la mera enunciación del vicio de valoración omisiva de la prueba no basta para invocar la arbitrariedad de la sentencia, si ésta, no se acompaña de una adecuada argumentación de la que surja que el criterio del juzgador constituye un despropósito, una arbitrariedad

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*intolerable o un atentado contra las leyes de racioncio"* (conf. Sala III, causa nro. 1020, "Domínguez, Juan P. s/recurso de queja", reg. 358.96, rta. el 13/11/96); extremos estos últimos que no se advierten en la especie y que determinan la improcedencia de la pretensión defensiva.

Todo lo expuesto, en definitiva, nos conduce al rechazo de la nulidad impetrada.

### **VI.- Validez de las pericias técnicas de ingeniería e interrupción de la declaración del perito Néstor Mario Luzuriaga.**

La defensa de Roque Ángel Cirigliano y Pedro Roque Raineri postuló la nulidad de los peritajes técnicos que tuvieron lugar en la causa por considerar que existió una falta de idoneidad y capacidad profesional por parte de los peritos oficiales intervinientes, así como contradicciones, falta de rigurosidad científica e inexactitudes, a lo que agregó que se le impidió interrogar al perito oficial Néstor Mario Luzuriaga, al procederse a la detención del nombrado durante el debate por la presunta comisión del delito de falso testimonio, lo que implicó la finalización de su declaración en momentos en que correspondía el turno de preguntas de los representantes de los imputados, viéndose afectado a su criterio el derecho de defensa y frustrándose la realización del reiterado pedido de coloquio con la totalidad de los integrantes del colegio pericial.

Ahora bien, advertimos, en consonancia con lo resuelto por el Tribunal Oral en la sentencia, que el planteo del recurrente, enmascarado bajo la apariencia de una cuestión de validez procesal, se dirige en realidad a cuestionar las conclusiones a las que se arribara en los informes periciales

presentados por los peritos ingenieros intervinientes en autos y el valor probatorio asignado a tales piezas, circunstancias que hacen a la acreditación de la materialidad de los sucesos investigados y juzgados y que, por lo tanto, resultan ajenas a la vía elegida.

En tal sentido, señaló el a quo que *“la defensa discrepa con el modo en que fue llevada adelante la experticia y con sus resultados mas no se observan vicios esenciales que ameriten la nulidad de los peritajes. La esforzada construcción del agravio a través de la extensión del vicio que podría configurarle no haber interrogado a uno de los tres peritos oficiales, no logra su cometido, desde que el reclamante olvida valorar, en tal sentido, la injerencia que sobre la prueba él ha realizado en forma acabada durante el proceso judicial”*.

No debe perderse de vista que en la oportunidad prevista por los artículos 356 y 357 del Código Procesal Penal de la Nación (proveído de prueba), se dispuso la ampliación de la pericia técnica, frente a las diversas solicitudes efectuadas por las partes, entre ellas, la de quien entonces ejercía la defensa de Roque Ángel Cirigliano y Pedro Roque Raineri.

Asimismo, si bien es cierto que el testimonio del perito oficial Néstor Mario Luzuriaga fue finalizado por el Tribunal Oral tras advertirse de su parte ciertas *“afirmaciones que resultaron inconsistentes y contradictorias con sus propios dichos”* así como su *“sistemática reticencia”* y *“actitud elusiva”*, procediéndose a su detención en orden al delito de falso testimonio y poniéndolo a disposición del Juez de turno (ver fs. 15.709/15.710 vta. de la causa principal),







## *Cámara Federal de Casación Penal*

no podemos dejar de resaltar que el nombrado testigo declaró a lo largo de cuatro audiencias (los días 19/5/2015, 26/5/2015, 1/6/2015 y 2/6/2015, cfr. fs. 4393/4558 del Incidente de Registro Taquigráfico), en las que fue interrogado primero respecto de las generalidades de la ley y luego en relación al peritaje técnico por él efectuado, habiendo llegado a formular sus interrogatorios el Fiscal General, la Querrela n° 1, la Querrela n° 2, la Querrela n° 3 y la dra. Corbacho (defensora de Córdoba), durante los cuales formularon preguntas los dres. Fragueiro Frías, Anzoátegui, Leiva, Menghini, Lamela, Corbacho, Pinto, Sandro y Sforza.

Por otro lado, debemos destacar que durante el debate se oyó el testimonio de los demás peritos oficiales intervinientes, Raúl Díaz (quien declaró en las audiencias de los días 14/4/2015, 20/4/2015, 21/4/2015, 27/4/2015, 28/4/2015) y Juan Alfredo Brito (quien hizo lo propio los días 4/5/2015, 11/5/2015, 12/5/2015 y 18/5/2015); así como de los peritos de parte Horacio Faggiani (audiencias de fechas 3/2/2015, 9/2/2015 y 10/2/2015), Carlos Alfredo Díaz (3/2/2015, 24/2/2015 y 25/2/2015), Alejandro Héctor Leonetti (2/3/2015, 3/3/2015, 9/3/2015 y 16/3/2015) y Julio César Pastine (17/3/2015, 30/3/2015, 6/4/2015, 7/4/2015 y 13/4/2015). Se trató, cabe destacar, de audiencias prolongadas en las que todas las partes tuvieron la oportunidad de formular preguntas a los testigos.

Señaló al respecto el Tribunal de Juicio en la audiencia que tuvo lugar el 23 de junio de 2015 (acta de fs. 15.818/15.827 de los autos principales), frente a las objeciones puestas de manifiesto por el doctor Fragueiro Frías, que "las declaraciones testimoniales de los peritos

técnicos fueron brindadas prácticamente sin restricción a los interrogatorios efectuados por las partes y que (...) se permitió confrontar a cada uno de los peritos con dictámenes, declaraciones, escritos y demás prueba documental obrante en autos, y cada una de las partes tuvo la posibilidad de realizar la cantidad de preguntas que estimó necesaria para el correcto ejercicio de sus intereses. (...) Por eso es que consideramos que a lo largo de los interrogatorios practicados en los últimos 4 meses calendario, en los que se celebraron 27 jornadas de debate en las que prestaron declaración testimonial los peritos técnicos, se han abarcado y agotado la totalidad de aspectos posibles de examinación vinculados con sus tareas periciales, en los términos del art. 383 del CPPN...".

En consecuencia, entendemos que la impugnante no ha logrado precisar cuál ha sido el concreto y grave perjuicio que la imposibilidad de continuar interrogándose al perito Luzuriaga le ha provocado, ni mucho menos de qué modo la interrupción de tal testimonio durante el debate acarrearía la nulidad de los informes periciales presentados en la causa.

Conviene recordar, en tal sentido, que "[a]l recurrente incumbe la carga de explicitar el agravio, pues debe, además, expresar cuál es la inteligencia que propicia y señalar en qué consiste el error de derecho atribuido a la sentencia, ya que se trata de acompañar el agravio con la doctrina que lo sustenta" (D'Albora Francisco J., "Código Procesal Penal de la Nación. Anotado. Comentado. Concordado", 8º Edic., Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2009, pág. 865).

En este aspecto, es un criterio sostenido de esta Sala que la sola enunciación de un principio o la denuncia de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la violación de un precepto legal, desprovistas de fundamentación alguna que las sustente, resulta insuficiente en los términos que la ley manda cumplir con relación a la presentación de los agravios o perjuicios que, desde la posición de las partes, implican los fundamentos, argumentos y/o razones de los fallos que se pretenden sean revisados (cfr. causa n° 199 "Rivas, Daniel Alberto s/ recurso de queja", reg. n° 71/94 del 24/07/1994 y sus citas).

El razonamiento expuesto conduce al rechazo de cuanto fuera alegado por la defensa.

### **VII.- Nulidad del análisis de alcoholemia efectuado a Marcos Antonio Córdoba.**

La defensa de Antonio Marcelo Suárez y Víctor Eduardo Astrella planteó la nulidad de lo actuado en instrucción en torno al estudio tendiente a determinar la existencia de alcohol en sangre en el conductor de la formación al momento del siniestro, alegando que en la causa se ha incurrido en irregularidades y omisiones sobre este tópico.

Al respecto, advertimos que en este caso también se intenta introducir una cuestión de valoración probatoria encauzada bajo la apariencia de una nulidad procesal, pues lo que en definitiva cuestiona la defensa son las conclusiones a las que arribara el Tribunal Oral respecto del estado y grado de conciencia de Córdoba al momento del impacto, cuestión esta que será tratada en el momento oportuno del presente pronunciamiento.

En efecto, las consideraciones efectuadas por la defensa tan solo evidencian su disconformidad con la valoración e interpretación que el *a quo* hizo de los informes de laboratorio efectuados sobre las muestras de sangre y/u

orina obtenidas a Marcos Antonio Córdoba, procedimientos que fueron realizados por las vías y canales habituales para la generalidad de este tipo de casos, por lo que mal podría alegarse el incumplimiento de algún requisito de forma para su incorporación al proceso. Al contrario, es en el marco de las facultades de valoración de la prueba que competen a los tribunales que se habrá de considerar la pertinencia, utilidad y consecuencias de este puntual elemento probatorio.

Tal como hemos dicho en numerosos precedentes de esta Sala, *“la potestad de valorar el cúmulo de probanzas arrojadas al sumario debe ser ejercida con meditación y prudencia, de manera tal que todas ellas conformen un conjunto armónico y conducente para establecer la verdad material de los hechos sometidos a proceso”* (ver nuestro voto en la causa n° 3574 “Giampieri, Héctor y otro s/ rec. de casación”, reg. n° 378/02 del 12/7/2002, entre muchas otras). No debe perderse de vista que el objetivo del proceso penal es la búsqueda de la verdad “real” o “material” de los hechos; búsqueda que se realiza en base al estudio, análisis y evaluación (razonada y fundada) de las pruebas legalmente incorporadas al mismo por las partes o por iniciativa del tribunal.

De tal manera, entendemos que la nulidad intentada no podrá prosperar.

#### **VIII.- Validez de los requerimientos de elevación a juicio, alegatos acusatorios y declaraciones indagatorias.**

1.- Las defensas de Víctor Eduardo Astrella, Marcelo Alberto Calderón, Francisco Adalberto Pafumi, Laura Aída Ballesteros, Carlo Michele Ferrari, Guillermo Alberto D’Abenigno, Jorge Alberto De los Reyes, Sergio Daniel Tempone, Roque Ángel Cirigliano, Pedro Roque Raineri, Daniel Fernando





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Rubio y Antonio Eduardo Sícara, coinciden en postular en sus recursos (y los dos últimos en sus presentaciones de término de oficina) la nulidad de los requerimientos de elevación a juicio formulados por el Ministerio Público Fiscal y por las querellas intervinientes, así como los alegatos por ellos realizados durante el debate oral y público, por considerar que en los mismos se efectuó una descripción imprecisa y vaga de la imputación.

Asimismo, las defensas de Ferrari y de De los Reyes y D'Abenigno reclamaron que se declare la nulidad del alegato realizado por el Fiscal y por las Querellas n° 3 y 4 en lo que hace a las penas solicitadas por dichas partes acusadoras, por entender que los montos resultaron ser irracionales, infundados y contrarios a los parámetros legalmente establecidos para su mensuración.

2.- Al respecto, advertimos que la impugnación dirigida contra la validez de los requerimientos de elevación a juicio ha sido motivo de decisión -en más de una oportunidad- por parte de los órganos judiciales intervinientes en las actuaciones.

a) En efecto, en la oportunidad prevista por el artículo 349 del Código Procesal Penal de la Nación, la defensa de Schiavi planteó la nulidad del requerimiento formulado por la Querella n° 2, por considerar que no satisfacía los requisitos establecidos por el artículo 347 de dicho cuerpo normativo. Ello fue motivo de tratamiento por parte del Juzgado instructor en el auto de elevación a juicio de fs. 9298/9253, en el que señaló que *"no se vislumbra en el dictamen citado la carencia de una clara descripción, tanto desde el punto de vista fáctico como jurídico, ni tampoco la*

ausencia de motivación suficiente (...). Nótese que el dictamen (...) posee cada uno de los requisitos observados por el segundo párrafo del artículo 347 del código de forma respecto de su contenido, por lo que la repetición en tres oportunidades de los nombres de los imputados o haber tomado ciertos pasajes de las resoluciones dictadas en la presente causa no afectan su validez". Así, concluyó el Instructor que "esta pieza cumple con la descripción de los hechos y su calificación de manera clara, apreciándose que los restantes argumentos vertidos por la defensa se refieren al mérito o contenido de dicho dictamen".

**b)** Ya elevada la causa a la etapa de juicio oral, la defensa de Pont Vergés planteó, entre otras cuestiones y mediante un similar razonamiento, la nulidad de los requerimientos de elevación a juicio formulados por el Ministerio Público Fiscal y por la Querella nº 3, lo que fue resuelto en el marco del Incidente identificado como T01/4, en el que en fecha 2/7/2013 el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nº 2 resolvió rechazar la nulidad intentada, bajo el entendimiento de que la pieza acusatoria Fiscal describió adecuadamente el rol que le cupo al imputado incidentista en el hecho y las condiciones en que el mismo se produjo, así como la actuación del directorio en la empresa. Asimismo, si bien reconoció que el requerimiento de la Querella nº 3 incluía un hecho por el que los imputados no se encontraban procesados (calificado como asociación ilícita), ello no implicaba *per se* la invalidez del acto, sino que determinaba los límites de esa acusación al momento de los alegatos.

La denegatoria del recurso de casación interpuesto por la defensa contra el pronunciamiento citado dio lugar a la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

interposición de queja, la que fue declarada inadmisibile por esta Sala III mediante resolutorio de fecha 6/9/2013 en la causa n° 1198/13 (reg. n° 1591/13).

c) La cuestión fue también ventilada en el marco del Incidente de Nulidad de Antonio Sícaro identificado como T01/6, en el que se había planteado la nulidad de, entre otros actos, los requerimientos de elevación a juicio tanto del fiscal como de las querellas, por entender los incidentistas (en términos generales) que los mismos carecían de una descripción clara, precisa y circunstanciada de los hechos y de atribución de responsabilidades a cada uno de los imputados.

El Tribunal de juicio resolvió en fecha 6/8/2013 rechazar los planteos, señalando que *"en dicha pieza se detalla, con el alcance que la norma exige, las condiciones en que el suceso investigado se produjo y la intervención que le cupo a los imputados."*

*En efecto, el Dr. Delgado indicó el cargo o rol que cada uno de los acusados (...) desempeñaban en las firmas Cometrans y Trenes de Buenos Aires S.A. y en función de ello la medida en que '...contribuyeron a crear las condiciones que viabilizaron el choque...'. A su turno también se explayó sobre la intervención que en el hecho le correspondió a quienes presidían los organismos estatales vinculados al control del sistema ferroviario (...).*

*(...) Similares consideraciones pueden realizarse en relación a los requerimientos de los acusadores Menghini, Arce Aggeo y Moral, ya que en la presentación de estas partes se han enunciado tanto los motivos que fundaron la elevación a juicio de las actuaciones, como las responsabilidades de los*

*imputados aquí agraviados (...).*

*(...) A su turno, el Dr. Dalbón, en su pieza acusatoria, expuso en diferentes capítulos las razones que le permitieron sostener la responsabilidad individual tanto de quien se encontraba al frente de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, como de Trenes de Buenos Aires S.A. y Cometrans S.A., cumpliendo así con las exigencias que para dicho acto requiere el ritual (...)*".

Tuvo en cuenta asimismo el Tribunal Oral que "en la oposición a la elevación a juicio que presentaran los incidentistas (...) se expusieron diversas líneas argumentales en que rebatieron los fundamentos plasmados en las piezas ahora criticadas (...), lo cual de por sí evidencia un conocimiento pleno de aquello que conformó la imputación". Agregó a ello que "no se advierte en las piezas atacadas un perjuicio real, concreto y actual para los incidentistas que haya redundado en la afectación de su derecho de defensa en juicio o algún otro de los principios legales citados".

Este resolutorio fue motivo de interposición de un recurso de casación por parte de la defensa de Sícaro, el que concedido por parte del Tribunal Oral fue luego declarado inadmisibles por esta Sala III (resolución de fecha 13/11/2013 en la causa n° 1347/13, reg. n° 2155/13), denegándose a su vez el recurso extraordinario federal deducido en consecuencia (resolución del 27/12/2013, reg. n° 2589/13).

**d)** También el planteo fue formulado por la defensa de Mario Francisco Cirigliano al ser elevadas las actuaciones respecto del nombrado a la etapa de juicio oral, formándose el Incidente identificado como CFP 1710/2012/T01/1, en el que en fecha 8/10/2013 el Tribunal Oral sostuvo que en las piezas







## *Cámara Federal de Casación Penal*

acusatorias "se detalla, con el alcance que la norma exige, las condiciones en que el suceso investigado se produjo y la intervención que, a su modo de ver, le cupo al imputado", por lo que procedió al rechazo del cuestionamiento. Contra ello, la defensa interpuso recurso de casación, el que fue concedido por parte del Tribunal Oral pero luego declarado inadmisibile por esta Sala III (cfr. resolución de fecha 27/12/2013 en causa n° 1723/13, reg. n° 2586/13), corriendo igual suerte el recurso extraordinario intentado (según lo resuelto en dicho expediente el día 20/3/2014, reg. n° 388/14).

e) El planteo nulificante bajo análisis fue reeditado por varias defensas apenas abierto el debate en la oportunidad prevista por el artículo 376 del Código Procesal Penal de la Nación, frente a lo cual el Tribunal Oral, en la audiencia que tuvo lugar en fecha 1/4/2014 (cuya acta luce a fs. 13.978/13.989 vta.), resolvió que en atención a que la pretensión ya había recibido la debida respuesta jurisdiccional en el Incidente T01/6 antes citado, tanto por parte de ese Tribunal como de la Cámara Federal de Casación Penal en cuanto declaró inadmisibile el recurso de casación interpuesto, la mera disconformidad de las partes con lo allí resuelto no podía dar lugar a su reedición.

f) Con posterioridad, en la oportunidad prevista por el artículo 393 del Código de forma, las defensas de Antonio Eduardo Sícaro y Carlos Alberto Lluch nuevamente introdujeron la cuestión, solicitando la declaración de invalidez de los requerimientos de elevación a juicio, lo que fue resuelto de manera negativa (nuevamente) por parte del Tribunal Oral, en la sentencia bajo análisis.

En efecto, concluyó el *a quo*, retomando los

argumentos dados en el marco de los Incidentes T01/4 y T01/6, que *“los requerimientos de elevación a juicio obrantes en autos (...) fueron suficientes, dentro de las exigencias procesales, para hacerle saber a la defensa -en forma plena- aquello que constituyó la base de la imputación y así ejercer debidamente sus derechos”*.

3.- De lo expuesto se advierte que tanto el Juzgado instructor como el Tribunal de Juicio han dado respuesta y solución en más de una oportunidad a la impugnación aquí efectuada, encontrándonos en esta ocasión ante la presencia de una mera reedición de los argumentos que ya fueran oídos y resueltos, sin que se advierta la introducción de críticas novedosas ni relevantes que permitan poner en crisis los fundamentos dados por los órganos judiciales intervinientes.

Cuestiones que por cierto también fueron declaradas inadmisibles por esta Alzada en las intervenciones correspondientes.

No obstante lo expuesto, y a fin de brindar un tratamiento exhaustivo a las consideraciones puestas de manifiesto por las distintas defensas, nos adentraremos en su análisis.

Debemos tener presente, al respecto, que la acusación es el acto procesal a través del cual se concreta la pretensión penal y que proporciona la plataforma fáctica sobre la que habrá de discurrirse en el debate (conf. D'Albora, Francisco, *“Código Procesal Penal de la Nación”*, 8va. Edición, Abeledo Perrot, Buenos Aires, pág. 618).

El artículo 347 del Código Procesal Penal de la Nación, que establece la forma en la que habrá de deducirse tal acusación, exige *“una relación clara, precisa y*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*circunstanciada de los hechos, su calificación legal y una exposición sucinta de los motivos en que se funda". Ello, puesto que "El juicio penal tiene su base y su límite en el requerimiento (...) de elevación a juicio y la hipótesis del hecho contenida en la acusación circunscribe la actividad de todos los sujetos del proceso..." (D'Albora, Francisco, op. cit., pág 619).*

*Al votar en la causa n° 9625 caratulada "Arias, Gonzalo Alejandro y otros s/ recurso de casación e inconstitucionalidad" (resuelta en fecha 12/12/2008, reg. n° 1796/08), hemos afirmado que "Lo importante de la información acerca del hecho que se atribuye pasa por la circunstancia de que pueda ser comprendida cabalmente por el imputado y éste tenga la posibilidad de oponer los medios que hacen a su defensa, en tiempo oportuno. En tal sentido, la solicitud fiscal de elevación a juicio debe contener una relación precisa y circunstanciada de los hechos y su calificación legal; de este modo queda constituida sólida y claramente la imputación en cabeza del encausado. El núcleo de esa imputación está conformado por hechos".*

*Tal como tiene dicho el Superior Tribunal de Córdoba "el proceso penal tiende al esclarecimiento de una actividad delictuosa concreta, es decir, de una acción humana a la cual la pretensión punitiva exteriorizada en la requisitoria de elevación a juicio considera como una típica actividad punible. El contenido de la acusación dice de la competencia del tribunal y constituye la hipótesis fáctica que suministra las bases del juicio, en cuyo ámbito tiene que desenvolverse la actividad de los sujetos procesales, de suerte que el debate debe circunscribirse a los hechos en ella incriminados,*

sobre los cuales, únicamente, es lícito fundamentar la sentencia" (B.J.C., T. II, pág. 371, abril 29-957, citado por Barberá de Riso, M. C. en "Proceso Oral", Tomo I, ed. Lerner, Córdoba, 1193, pág. 305/7; conf. causa "Arias" citada y causas n° 2532 "Peralta, Hilario Marcelo s/rec. de casación", reg. n° 398/2000 rta. el 13/7/2000; n° 3114 "Bracco, Sergio y Herrera, José A. s/ rec. de casación", reg. n° 784/01 rta. el 20/12/2001; n° 3835 "Cabrera, Ramón s/ rec. de casación", reg. 471/02 rta. el 4/9/2002; y n° 4326 "Ferrari, Hugo s/ rec. de casación", reg. n° 463/03 del 19/8/2003; todas de esta Sala III).

Entonces, se desprende de lo expuesto que el objeto de los requisitos impuestos por el legislador es garantizar que durante el juicio el imputado pueda defenderse.

Es a la luz de la doctrina reseñada que consideramos que las requisitorias de elevación a juicio formuladas por el representante del Ministerio Público Fiscal a través de las presentaciones de fs. 8860/8870 vta. y 11.514/11.567 vta. (esta última solo respecto de Mario Francisco Cirigliano) y por los grupos de querellantes en las presentaciones de fs. 8828/8859, 8892/8913 y 8914/8958; y fs. 11.456/11.475 vta., 11.477/11.499 vta. y 11.500/11.505 (estas últimas solo respecto de Mario Francisco Cirigliano), cumplieron con la forma procesal exigida, en tanto contienen aquella información que bajo pena de nulidad exige el artículo 347 antes citado, habiendo permitido a los imputados y sus defensas técnicas conocer previo a la iniciación del debate oral y público las imputaciones de las que habrían de defenderse, por lo que los agravios reeditados en este punto no pueden prosperar.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

4.- Asimismo, en relación a la invalidez de los alegatos acusatorios que fuera invocada, en particular, por las defensas de Calderón, De los Reyes, D'Abenigno y Tempone, debemos precisar que el artículo 393 del Código Procesal Penal de la Nación prevé que una vez terminada la recepción de pruebas, tenga lugar la discusión final entre las partes, es decir, la oportunidad de que cada una lleve a cabo su alegato.

Esa instancia "[c]onstituye el momento culminante de la contradicción plena y procura el análisis tanto de la prueba como de los corolarios de contenido jurídico" (D'Albora, Francisco, op. cit., pág. 699).

Sobre el punto, habremos de tener presente que el artículo 393 citado no establece para la formulación de los alegatos los requisitos que se desprenden de los artículos 347 -referido al requerimiento de elevación a juicio- ni 399 -vinculado a la sentencia-, así como tampoco prevé la sanción de nulidad para el caso que los mismos no sean observados, por lo que mal corresponde exigir a las partes el cumplimiento de pautas de validez que no se hallan expresamente requeridas por ley. Tal ha sido la postura asumida en la causa n° 11.684 "Chabán, Omar Emir y otros s/ recurso de casación", reg. n° 473/11 del 20/4/2011.

Tiene dicho esta Cámara que el artículo 166 del Código Procesal Penal de la Nación "...define un sistema de nulidades taxativo que impide declarar inválidos los actos procesales que exhiben defectos formales -excepción hecha de violaciones a garantías constitucionales- si su descalificación no ha sido expresamente prevista, o si no media incumplimiento de las disposiciones relativas a la capacidad del tribunal, a la participación del Ministerio

*Público o a la intervención, asistencia y representación del imputado (art. 167 ibidem)" (conf. Sala I, causa n° 27 "Freire, Roberto A. s/ley 23737", reg. 27/93 del 11/08/93).*

Así pues, siendo que la ley no sólo no establece sanción alguna sino que, aún más, ni siquiera estipula requisitos a la hora de alegar, sólo cabe que analicemos si efectivamente, y como invocan las defensas, debido a la ausencia en los alegatos de los acusadores de una descripción detallada de los hechos y de la intervención que en ellos tuvieron los imputados, se vio vulnerada la defensa en juicio.

Vinculado a ello, recordemos nuevamente que *"Lo importante de la información acerca del hecho que se atribuye pasa por la circunstancia de que pueda ser comprendida cabalmente por el imputado y éste tenga la posibilidad de oponer los medios que hacen a su defensa, en tiempo oportuno"* (causa n° 2939 "Rivero, Jorge H. y otros s/ recurso de casación", reg. 89/04, rta. el 05/03/04).

Analizado entonces el caso de autos, y ciñéndonos a los alegatos formulados por el Ministerio Público Fiscal y por las Querellas n° 3 y 4 -por cuanto son las únicas que formularon acusación contra los imputados que promueven el presente planteo, a lo que cabe agregar que el recurso de la Querella n° 1 fue declarado desierto por parte de este Tribunal, mientras que el de la Querella n° 2 fue declarado nulo en la sentencia-, tras procederse a la lectura de cuanto sucediera y se dijera en las audiencias de los días 7/9/2015, 8/9/2015, 14/9/2015, 15/9/2015, 21/9/2015, 22/9/2015, 28/9/2015, 29/9/2015 y 5/10/2015 (conforme se desprende de las transcripciones taquigráficas obrantes a fs. 5086/5536 del Incidente de Registro Taquigráfico del Juicio Oral), resulta

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

innegable que los acusadores a la hora de alegar precisaron en qué consistían los hechos que tuvieron por acreditados como consecuencia de los profusos elementos de prueba que fueron incorporándose a lo largo del extenso y complejo debate, cuál fue la intervención que en ellos tuvieron los distintos imputados, la calificación legal que consideraron adecuada y la solicitud de pena respecto de cada acusado.

De igual modo, detallaron en sus alegatos las pautas seguidas a la hora de mensurar las penas cuya imposición se solicitara, así como las circunstancias valoradas como atenuantes y agravantes en el puntual caso de cada uno de los imputados sobre los que formularon acusación. En tal sentido, tal como resaltó el *a quo*, cabe concluir que *"la impugnación formulada por la parte no evidencia más que una disconformidad respecto de las penas propuestas, a las que pudo contestar y atacar en oportunidad de efectuar su alegato de defensa, empero de ningún modo podremos declarar como violatorias de garantías constitucionales, cualquiera de ellas a las que haya querido invocar tácitamente el letrado"*.

Por ello, es claro que la nulidad del alegato y de los pedidos de pena tampoco tendrán favorable acogida.

5.- Asimismo, habiendo asignado la defensa de Astrella el mismo vicio (imprecisión de la imputación) a la declaración indagatoria prestada por su asistido durante la instrucción, tan solo habremos de señalar que la cuestión ha sido planteada durante dicha etapa, más precisamente en fecha 13/7/2012, formándose Incidente de Nulidad de las Declaraciones Indagatorias (identificado como CFP 1188/2013/41), en el que en fecha 9/10/2012 el Magistrado instructor rechazó el planteo.

Se consideró en tal resolutorio que "leyendo las actas de los imputados (...) se advierte que se les hizo saber -lugar, tiempo y modo de los sucesos enrostrados-". Asimismo, se destacó que "de los descargos que realizaron tanto en forma oral como escrita, se desprende que los imputados entendieron la acusación y la prueba obrante en la causa a la perfección. Ello así pues, negaron los hechos imputados, señalaron en general que formaban parte de las empresas mencionadas pero no de una asociación ilícita, que no tuvieron injerencia en el hecho ocurrido el día 22 de febrero del corriente año y se lo achacaron al conductor de la formación, indicaron también que el mantenimiento que hicieron de los bienes de la concesión fue correcto y respecto de la administración fraudulenta dieron diversas explicaciones".

Frente a la actividad recursiva de la defensa, se dio intervención a la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, la que en fecha 11/1/2013 homologó lo resuelto, precisando que "la lectura de las declaraciones prestadas por los aquí imputados y sus posteriores ampliaciones (...) permite apreciar que aquellas contienen una amplia descripción de los hechos atribuidos y una nómina de los elementos en que se apoya".

Estimamos, entonces, que habiendo sido una cuestión planteada en su oportunidad y que ha recibido el debido tratamiento y decisión por parte del Juzgado instructor y de la Cámara de Apelaciones respectiva, el presente no constituye más que una mera reedición del cuestionamiento, no aportando la defensa argumentos novedosos que permitan poner en crisis lo ya resuelto sobre el punto.

A mayor abundamiento, nótese que en la declaración de







## *Cámara Federal de Casación Penal*

fs. 7301/7310 se le hizo saber a Astrella que se le imputaba "haber integrado una organización estable en el tiempo, conformada por Sergio Claudio Cirigliano, Carlo Michele Ferrari, Carlos Alberto Lluch, Mario Francisco Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón, Guillermo D'Abenigno, Jorge Álvarez, Sergio Tempone, Alejandro Ruben Lopardo, Carlos Esteban Pont Verges, Daniel Fernando Rubio, Jorge de los Reyes, Oscar Gariboglio, Francisco Adalberto Pafumi, Pedro Roque Raineri, Roque Cirigliano, Víctor Alejandro Heinecke, Miguel Werba, José Doce Portas y el compareciente, que con el propósito de realizar múltiples conductas delictivas ha adoptado o participado en la toma de una serie de decisiones ilegales e ilícitas, a sabiendas que su cumplimiento afectaría severamente los programas de mantenimiento de la infraestructura, el material rodante y el entrenamiento del personal especializado (que de por sí constituyen actos de administración infiel por el uso indebido de fondos públicos para enriquecimiento personal y del grupo empresario al que pertenece), a partir de contar con el control societario de Trenes de Buenos Aires S.A. (...) concesionaria de los ramales Mitre y Sarmiento de la ex empresa Ferrocarriles Argentinos. Así en el período comprendido entre el mes de julio de 1997 al 24 de mayo de 2012, se efectuaron en el ámbito de T.B.A. S.A. diversos actos abusivos e infieles mediante los cuales se suscribieron contratos y otras prestaciones que generaron un perjuicio económico a los bienes y fondos públicos transferidos por el Estado Nacional para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros. Como consecuencia de ello T.B.A. S.A. transfirió a empresas vinculadas e integrantes del mismo grupo económico y realizó

gastos que no hacían a la explotación del servicio, al menos por una suma de doscientos trece millones seiscientos doce mil ciento cuarenta y dos pesos con sesenta y cuatro centavos (\$213.612.142,64) -U\$S 45.780.570,64 al valor promedio del dólar Banco Nación del día 21/9/12-. (...)

De tal forma que por las carencias de inversiones y mantenimiento apropiado en la infraestructura, material rodante y entrenamiento de personal especializado de la ex línea Sarmiento el día 22 de febrero de este año el servicio N° 3772, que corría por la vía descendente de la estación Moreno a la de Once de Septiembre, identificado como formación chapa Nro. 16, conformada por los coches Nros. 2149, 2618, 1040, 2108, 1787, 1808, 2125 y 2160, circulaba sin un compresor y con otro en estado inoperante, con mayor tiempo de recuperación de la presión del sistema de frenos respecto a las especificaciones del fabricante, siendo que además los coches presentaban en su mayoría mantenimiento diferido. La citada formación conducida por Marcos Antonio Córdoba salió de la estación Caballito a las 8:23:20 hs. con destino a la estación Once de Septiembre a la que llegó a las 8:28:23 hs.; en ese trayecto el 'motorman' aceleró el tren hasta llegar a una velocidad de 72 km/h a los 2.500 metros antes del parachoque de Once de Septiembre, luego procedió a frenar la carrera del tren hasta los 23 km/h a los 1.750 metros del final del andén, a continuación lo volvió a acelerar hasta los 51 km/h y a partir de los 1.400 metros comenzó una desaceleración gradual hasta llegar a los 27 km/h a los trescientos metros del paragolpe, velocidad que siguió teniendo hasta pocos metros antes del impacto que según el Global Positioning System (GPS) descendió a 20 km/h y a esa

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

velocidad se estrelló contra el parachoque de la estación, el que no poseía su sistema hidráulico en funcionamiento. El hecho causó la muerte de cincuenta y un (51) personas (conf. fs. 6952), una por nacer y setecientos ochenta y nueve (789) heridos (cuatro de carácter gravísimo, veintisiete graves y setecientos cincuenta y ocho con heridas leves -conf. fs. 6953/71). El compareciente cumplía al momento del hecho funciones de director de la firma Trenes de Buenos Aires S.A. (...)

Este es el hecho concreto que se investiga en esta causa. Para saber bajo qué condiciones el tren corrió más de trescientos metros sin desacelerar ni frenar y estrellarse contra el parachoque de la estación terminal de Once de Septiembre a una velocidad de entre 20 a 27 km/h, se debe contestar una pregunta: ¿POR QUÉ?, o dicho de otra manera, en qué condiciones de seguridad (esto incluye la infraestructura ferroviaria, el material rodante y el entrenamiento del personal) se prestaba el servicio concesionado a Trenes de Buenos Aires S.A. y cómo sus directivos y gerentes aplicaban los recursos públicos que vía subsidios recibía del Estado Nacional, para cumplir todas las condiciones del contrato de concesión, en cuanto a frecuencia, regularidad y seguridad del servicio. ESTE ES EL RELATO DE LA BASE FÁCTICA DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN...".

De tal manera, advertimos que tal acto cumplió con su fin principal, pues importó la exteriorización del derecho de audiencia, que constituye uno de los pilares de la inviolabilidad de la defensa en juicio, en tanto configura el medio a través del cual el procesado tiene la oportunidad de replicar la imputación y proporcionar los elementos

convictivos que hagan a su derecho (cfr. causa n° 1004, "Martínez Egaña, Gonzalo F. s/ recurso de casación", reg. n° 150/97 del 25/4/1997, entre otras de esta Sala III; y también Guillermo R. Navarro y Roberto Daray, "Código Procesal Penal de la Nación", T. 2, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2010, pág. 443/vta.).

6.- De todo cuando fuera dicho, se deduce que los actos acusatorios permitieron a los imputados defenderse de manera plena y expresar en la oportunidad procesal correspondiente las alegaciones y refutaciones que estimaron conducentes. No debe perderse de vista en tal sentido que durante la discusión final, efectuaron extensas y pormenorizadas apreciaciones vinculadas al plexo probatorio e intentaron refutar las acusaciones oídas, por lo que no se advierte que el supuesto vicio invocado hubiera privado a los acusados del ejercicio de sus defensas, de conformidad con los lineamientos establecidos en el punto I.- del presente Considerando.

Es que en el caso, quienes se consideran agraviados no han cumplido con el requisito indispensable para que proceda la vía intentada, que es manifestar cuáles fueron las herramientas de defensa de las que se vieron privados de utilizar, de modo que no se halla acreditada la existencia de perjuicio alguno que afectara la posibilidad de los inculpos de contrarrestar las acusaciones formuladas respecto de ellos.

Por los motivos señalados, concluimos que el planteo de invalidez de las acusaciones resulta inconsistente y habrá de ser rechazado.

**IX.- Violación al principio de congruencia y a la prohibición de doble juzgamiento (*ne bis in idem*).**





## *Cámara Federal de Casación Penal*

1.- En virtud de la comunidad de argumentos esbozados por parte de los recurrentes a la hora de alegar la existencia de una violación al principio de congruencia entre los distintos actos procesales que tuvieron lugar en autos, por un lado, y a la prohibición de doble juzgamiento (*ne bis in idem*), por el otro, habremos de proceder al análisis y tratamiento conjunto de tales cuestiones, las que fueron introducidas por las defensas de Astrella, Suárez, Tempone, Calderón, Jaime, Schiavi, Sergio Claudio Cirigliano, Gariboglio, Lopardo, Ferrari, De los Reyes, D'Abenigno, Roque Ángel Cirigliano, Álvarez, Raineri y Sícaro.

Aclaremos que, en primer lugar, habremos de referenciar la doctrina que invariablemente hemos seguido respecto al alcance que debe otorgarse al principio de congruencia y al *ne bis in idem*; luego repasaremos los actos medulares del proceso para finalmente poder verificar con todos los elementos de juicio necesarios, si alguna de dichas máximas fue o no vulnerada.

2.- A tal fin, debemos recordar que al votar en la causa n° 8283 "García, Hugo Amadeo s/ recurso de casación" reg. n° 1338/07 rta. el 4/10/07, hemos expresado -en relación a la primera de las garantías procesales mencionadas- que "... entre las consecuencias que dimanán del principio constitucional de defensa en juicio consagrado en el artículo 18 de nuestra Carta Magna, se destaca el derecho de toda persona de intervenir en el proceso incoado en su contra, a fin de conocer los actos procesales y los hechos que se le atribuyen, las pruebas de cargo y las razones que lo afectan; declarando libremente con relación al hecho que se imputa, ofreciendo las pruebas pertinentes y exponiendo las razones

que hacen a su defensa. Así, como corolario de esta garantía constitucional se encuentra la necesidad de que 'entre la acusación intimada (originaria o ampliada), y la sentencia debe mediar una correlación esencial sobre el hecho, la que impide condenar al acusado por uno diverso del que fuera objeto de la imputación formulada (ne est iudex ultra petita partium)' (Vélez Mariconde, Alfredo 'Derecho Procesal Penal', Tomo II, págs. 205 y 233)".

En tal sentido nos hemos expedido también en las causas n° 25 "Zelickson, Silvia E. s/rec. de casación", reg. n° 67 del 15/12/93; n° 1684 "Fohet Bestani, Horacio s/rec. de casación", reg. n° 199/99 del 14/5/99; n° 1800 "Castillo Quezada, Sergio Antonio s/rec. de casación", reg. n° 221/99; n° 2111 "Ramírez Fonseca, Rubén Óscar y otros s/rec. de casación", reg. n° 271/00 del 24/5/00; y n° 3561 "Alincaastro, Jorge R. s/rec. de casación", reg. n° 137/02 del 9/4/02, entre muchas otras.

En tales ocasiones, explicamos que Ricardo Núñez enseña que "el hecho procesal constituye la materia de la acusación formulada en contra del procesado, en la requisitoria fiscal o en el auto de remisión a juicio. Lo que interesa a los fines de la garantía de la inviolabilidad de la defensa, no son sólo los hechos penalmente relevantes contenidos en la acusación, sino también todas las circunstancias enunciadas en ella, capaces de influir perjudicialmente en la defensa del procesado, respecto a la prueba de la existencia de aquéllos y de su atribución a él como reo" ("La materia del juicio criminal. El hecho procesal y su identidad en la acusación y en la sentencia", nota a fallo en La Ley tomo 19, pág. 756). Agrega el profesor

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

cordobés que *"el hecho enunciado en la acusación es diverso del resultante del debate, cuando este último le proporciona al acusado posibilidades fácticas o jurídicas de valerse de defensas no advertibles frente al hecho imputado en la acusación"* ("El hecho diverso y otras cuestiones" nota a fallo en Semanario Jurídico, Fallos y Doctrina, Tomo XLIV, pág. J.-167).

También hemos sostenido en reiterados pronunciamientos que no existe afectación al principio de congruencia si los sucesos descritos en la sentencia se correlacionan con el que fuera delimitado durante el proceso: indagatorias, procesamiento, elevación a juicio, debate y alegatos (causa n° 10152 "Rocca Clement, Marcelo y otro s/ recurso de casación", reg. n° 970, rta. el 03/07/09).

Es decir, que la esencia del principio de congruencia implica, pues, la identidad entre la plataforma fáctica enunciada a lo largo del proceso, que tiene como corolario la acusación, y aquella descrita en la sentencia.

Ese presupuesto, lo hemos expresado al expedir nuestro voto en la causa n° 8634 "Sicorsky, Jaime y otra s/rec. de casación" reg. n° 544/08, rta. el 5/5/08, oportunidad en la que -con cita de lo resuelto en las causas n° 2532 y 4326 de esta Sala, caratuladas "Peralta, Hilario Marcelo s/rec. de casación", reg. n° 398/00, rta. el 13/7/00 y "Ferrari, Hugo A. s/rec. de casación" reg. n° 463/03, rta. el 19/8/03, respectivamente- sostuvimos que *"...la violación a esta regla (principio de congruencia) se manifiesta ante la falta de identidad fáctica entre el hecho por el que resultara condenado el encausado y el enunciado en la acusación intimada -ne est iudex ultra petita partium-... En efecto, de la*

correlación que debe verificarse entre los términos en que quedó sustanciada la acusación y el contenido de la sentencia, surge la formulación del principio de congruencia. Queda excluido de dicha exigencia el aspecto jurídico, toda vez que la congruencia no alcanza al título o calificación legal del hecho imputado, pues el tribunal de mérito tiene plena libertad para 'elegir la norma' que considera aplicable al caso, y ello así en virtud del principio 'iura novit curia'... En esta inteligencia, el Código Procesal Penal de la Nación, en su art. 401, dispone que: '...en la sentencia el tribunal podrá dar al hecho una calificación jurídica distinta a la contenida en el auto de remisión a juicio o en el requerimiento fiscal, aunque deba aplicar penas más graves o medidas de seguridad...'...En definitiva, lo único realmente valioso para la actividad defensiva es que la sentencia condenatoria recaiga sobre el mismo hecho que fue objeto de acusación, y que tanto el imputado como su defensor pudieran tener presente, ya que si no ocurriese de este modo se vulneraría la garantía de la defensa en juicio (art. 18 de la Constitución Nacional), privándosele al procesado del derecho de probar, contradecir y alegar sobre el hecho que se le atribuye...".

Asimismo, y ampliando lo dicho precedentemente, resulta de interés traer a colación cuanto dijéramos en las causas n° 7363 "Rivarola, Daniel Alfredo s/rec. casación", reg. n° 118/07 del 15/2/07; n° 7319 "Sande, Ricardo Víctor s/rec. casación", reg. n° 195/07 del 9/3/07; n° 7562 "López, Juan Alberto s/rec. de casación", reg. n° 352/07 del 17/4/07; y n° 7873 "García de la Mata, Ángel María s/rec. casación", reg. n° 1052/07 del 7/8/07, entre otras, en las que con

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

respecto al principio bajo análisis se afirmó que "...Se trata, como puede apreciarse, de identidad de hechos y de posible diversidad de encuadramiento legal de esos hechos, siempre que la mutación, por lo sorpresiva, o porque imponía la consideración de aspectos o circunstancias particulares del delito, del autor o de la pena muy dispares, no afecte el ejercicio útil o eficaz de la defensa en juicio del acusado...".

3.- Asimismo, e ingresando en la segunda garantía constitucional invocada, hemos dicho que "el llamado 'non bis in idem' es una garantía individual que prohíbe una doble persecución judicial por un mismo hecho, y amén de encontrar su fundamento en el artículo 18 de la Constitución Nacional, tiene consagración legal en la parte final del artículo 1° del Código Procesal Penal de la Nación que prescribe que nadie podrá ser '...perseguido penalmente más de una vez por el mismo hecho'. Esta fórmula legal impide la realización de cualquier acto en el proceso que implique imputarle a una persona hechos que ya fueron objeto de una investigación judicial y que culminaron con el dictado de una condena, una absolución o un sobreseimiento definitivo; como así también una múltiple persecución simultánea por un único suceso (ver. Jorge R. González Novillo y Federico G. Figueroa, 'Comentario al Código Procesal Penal ley 23.984', Ed. Ad Hoc, Buenos Aires, 1992, p. 49; y Jorge E. Vázquez Rossi, 'Código Procesal Penal de la Nación', Rubinzal - Culzoni editores, Santa Fe, 1993, p. 24)" (confr. nuestros votos en las causas de esta Sala III n° 1489 "Pernicone, Víctor s/ rec. de casación", reg. n° 438/98 del 19/10/98; n° 1833 "Montalto y otro s/rec. de casación", reg. n° 371/99 del 11/8/99; n° 2937 "Machinandiarena, Daniel s/ rec. de casación", reg. n° 115/01 del 19/3/2001; n° 13.493

*“Nicrosio, Juan Carlos s/recurso de casación”, reg. n° 803/11 del 13/6/2011; n° 513/2013 “Gleizer, Carlos Enrique s/recurso de casación”, reg. n° 1632/13 del 12/9/2013; y n° CFP 2645/1998/22/CFC1 “Steffen, Herbert Hans s/recurso de casación”, reg. n° 725/2015 del 4/5/2015; entre otras).*

Referimos en tales oportunidades que *“La Corte Suprema de Justicia de la Nación, además de reconocerle rango constitucional al principio en análisis, afirma que el mismo no veda únicamente la aplicación de una nueva sanción por un hecho anteriormente penado, sino también la exposición al riesgo de que ello ocurra, mediante un nuevo sometimiento a juicio de quien ya lo ha sufrido por el mismo hecho, agravio no redimible ni aún con el dictado de una ulterior sentencia absolutoria” (conf. T.61.XXIII. Taussing, Jorge F s/ arts. 109 y 110 del CP”, rta. 30/4/91; y P. 25. XXVII, Pelufo, Diego Pedro s/ denuncia por desacato”, rta. 6/2/96).*

Ahora bien, para que exista identidad de hecho será necesario que haya: 1) identidad de persona (eadem persona); 2) identidad de objeto procesal (eadem res); y 3) identidad de causa de persecución (eadem causa petendi). Tal como indicáramos en los precedentes citados, mediante cita de Raúl Washington Abalos, *“El principio protege sólo a la persona del imputado sometido a proceso, de suerte que el sobreseimiento dictado a su favor o la sentencia absolutoria o condenatoria que se refiere a él, sólo hace cosa juzgada a su respecto, y carecen de valor con relación a otras personas (coautores o cómplices sometidos a segundo proceso)”*; *“Para que funcione la garantía, la identidad ha de referirse al objeto o material del proceso, sin que interesen las modificaciones (posibles) de calificación jurídica del mismo”*. *‘La confrontación tiene*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

que hacerse -como expresa Ricardo Núñez (...)- entre los dos supuestos de hecho mirados en su materialidad y en su significación jurídica; ...el mismo hecho material no puede generar doble proceso bajo doble título delictivo; (...) ni corresponde perseguir nuevamente el mismo hecho por un grado delictuoso más grave del mismo título... (...) Además la identidad debe referirse al hecho principal..."; "Por último, ha de existir identidad de pretensiones represivas, en el sentido de que coincidan, además de los objetos procesales, las acciones dirigidas a obtener el pronunciamiento jurisdiccional. Es necesario, pues, que el tribunal del primer proceso, en virtud del contenido que asumió la acusación, haya estado en posibilidad de examinar el objeto procesal ampliamente, incluso por su jurisdicción y su competencia. Esa posibilidad, debida al ámbito de la pretensión ejercida, excluye la posibilidad de un nuevo examen, de un nuevo juicio, aunque el primero hubiese omitido considerar algún aspecto del hecho que motivó la acusación" (conf. Raúl Washington Ábalos, "Código Procesal Penal de la Nación", 2da. edición, Ediciones Jurídicas Cuyo, Santiago de Chile, 1994, págs. 13/15).

4.- Fijada nuestra postura sobre el contenido de las garantías que se reputan afectadas, y tal como adelantamos más arriba, habremos de proceder al análisis de los distintos actos procesales que delinearon la materialidad fáctica de la imputación que pesa sobre los encartados, lo que nos permitirá, por un lado, establecer si en el marco de esta causa se ha respetado la congruencia necesaria; y, por otro, verificar si el objeto procesal de esta encuesta se corresponde o no con la causa del Juzgado Federal n° 2

invocada por las defensas para alegar una supuesta violación al principio *ne bis in ídem*.

Nos interesa destacar que, en el repaso de los referidos actos, nos limitaremos a aquellas actuaciones que versaron sobre los acusados vinculados a las empresas T.B.A. S.A. y Cometrans S.A. que hoy continúan sujetos al proceso así como a los funcionarios públicos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Secretaría de Transporte de la Nación que invocan en sus recursos o presentaciones en término de oficina este agravio, por cuanto la defensa del conductor de la formación (Marcos Antonio Córdoba) no ha efectuado cuestionamientos de este tenor.

Cabe mencionar así que el repaso abarcará en lo pertinente las indagatorias -y ciertas ampliaciones-, el procesamiento, la resolución de la Sala II de la Cámara del fuero que lo revisara, los requerimientos de elevación a juicio, alegatos y sentencia.

Ello permitirá, como veremos, ilustrar tanto sobre el respeto que en torno a la base fáctica se verificó a lo largo de esta encuesta, como así también su correspondiente distinción con relación a los hechos investigados por el Juzgado Federal n° 2, sobre todo a partir de la resolución de la Cámara de Apelaciones del fuero que así lo dispuso.

**a) Indagatorias:**

**a.1)** En una primera oportunidad, prestaron declaración indagatoria Oscar Alberto Gariboglio, Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto De los Reyes, Carlos Esteban Pont Vergés, José Doce Portas, Marcelo Alberto Calderón, Víctor Eduardo Astrella, Alejandro Rubén Lopardo, Francisco Adalberto Pafumi, Laura Aída Ballesteros, Antonio Marcelo





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Ricardo Suárez, Guillermo Alberto D'Abenigno, Sergio Daniel Tempone, Daniel Guido Lodola, Daniel Fernando Rubio, Pedro Roque Raineri, Jorge Álvarez, Roque Ángel Cirigliano y Sergio Claudio Cirigliano (ver actas de fs. 3879/3883, 3931/3937 vta., 4060/4066 vta., 4118/4122 vta., 4127/4131, 4195/99, 4207/4211 vta., 4224/4228, 4238/4242 vta., 4287/4291 vta., 4296/4300 vta., 4397/4402 vta., 4467/4472, 4513/4518, 4641/4646, 4665/4670 vta., 4796/4800 vta., 4869/4875, 5193/5200, 5299/5305 vta., 5311/5317 y 5671/5676).

En tales ocasiones, se les hizo saber el hecho a ellos atribuido, descripto de la siguiente manera: *"integrar un grupo de personas que de manera sistemática y organizada, detentando el control societario de la ex-línea General Sarmiento de la entonces empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. (concesionada a Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA) a partir de mayo de 1995), participaron en el hecho ocurrido el día 22 de febrero del año 2012, aproximadamente a las 8:30 horas, en el cual la formación N° 16 de esa línea ferroviaria impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal Once de Septiembre de esta ciudad, causando la muerte de 51 personas (conf. listado de fs. 3867) y heridas leves a setecientas sesenta y tres (763) personas, graves a veintiocho (28) personas, y gravísimas a cuatro (4) personas (conf. fs. 3868/77). Dicha participación consistió en una impropia utilización del material rodante, de la infraestructura concesionada, del personal transferido y de los fondos que el Estado Nacional puso a su disposición '...para ofrecer un mejor servicio de transporte público ferroviario de pasajeros (...) que sea a la vez eficiente, seguro y confiable y que proporcione un servicio cuya calidad y frecuencia sea superior*



a la actual, niveles de tarifas de transporte acorde a los niveles de ingreso de la población, nuevas inversiones de infraestructura, más seguridad y un entorno de trabajo digno para los trabajadores del servicio' (conf. artículo 1º.I. 'Declaraciones y Principios' de las cláusulas del contrato de concesión suscripto con relación a la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de las líneas Mitre y Sarmiento)".

En el particular caso de D'Abenigno, Tempone, Roque Ángel Cirigliano y Sergio Claudio Cirigliano, se les hizo saber también el suceso vinculado al hallazgo tardío del cuerpo sin vida de Lucas Menghini Rey tras el impacto; aspecto este que pasó luego a ser investigado por el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nº 4 en el marco de la causa nº 10.580/12.

**a.2)** Una vez recibido el informe pericial contable, y al considerar el Magistrado instructor que "[e]stos elementos de prueba han permitido constatar la existencia de diversas maniobras relacionadas con el manejo de fondos recibidos del Estado Nacional y que ameritan que se vuelva a escuchar a determinados imputados", se dispuso en fecha 13/9/2012 citar a ampliar sus declaraciones indagatorias (en lo que aquí interesa) a Ferrari, Sergio Claudio Cirigliano, Calderón, D'Abenigno, Tempone, Álvarez, De los Reyes, Lopardo, Pont Vergés, Rubio, Astrella, Gariboglio, Pafumi, Raineri, Roque Cirigliano y Doce Portas. Asimismo, se dispuso convocar a prestar declaración en igual tenor a Mario Francisco Cirigliano (cfr. fs. 6899/6900 vta.).

De tal manera, se volvió a oír a los nombrados y se recibió declaración por vez primera al nombrado Mario





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Francisco Cirigliano, a quienes se les hizo saber en esta ocasión -como ya lo hemos descripto parcialmente "ut supra", ver punto VIII, 5- que se les atribuía: "haber integrado una organización estable en el tiempo, conformada por Carlo Michele Ferrari, Carlos Alberto Lluch, Mario Francisco Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón, Guillermo D'Abenigno, Sergio Tempone, Jorge Álvarez, Jorge de los Reyes, Alejandro Ruben Lopardo, Carlos Esteban Pont Verges, Daniel Fernando Rubio, Víctor Eduardo Astrella, Oscar Gariboglio, Francisco Adalberto Pafumi, Pedro Roque Raineri, Roque Cirigliano, Víctor Alejandro Heinecke, Miguel Werba, José Doce Portas y [Sergio Claudio Cirigliano], que con el propósito de realizar múltiples conductas delictivas ha adoptado o participado en la toma de una serie de decisiones ilegales e ilícitas, a sabiendas que su cumplimiento afectaría severamente los programas de mantenimiento de la infraestructura, el material rodante y el entrenamiento del personal especializado (que de por sí constituyen actos de administración infiel por el uso indebido de fondos públicos para enriquecimiento personal y del grupo empresario al que pertenece), a partir de contar con el control societario de Trenes de Buenos Aires S.A. (...) concesionaria de los ramales Mitre y Sarmiento de la ex empresa Ferrocarriles Argentinos. Así en el período comprendido entre el mes de julio de 1997 al 24 de mayo de 2012, se efectuaron en el ámbito de T.B.A. S.A. diversos actos abusivos e infieles mediante los cuales se suscribieron contratos y otras prestaciones que generaron un perjuicio económico a los bienes y fondos públicos transferidos por el Estado Nacional para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros.

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



Como consecuencia de ello T.B.A. S.A. transfirió a empresas vinculadas e integrantes del mismo grupo económico y realizó gastos que no hacían a la explotación del servicio, al menos por una suma de doscientos trece millones seiscientos doce mil ciento cuarenta y dos pesos con sesenta y cuatro centavos (\$213.612.142,64) -U\$S 45.780.570,64 al valor promedio del dólar Banco Nación del día 21/9/12-. En este sentido habrán de mencionarse los actos infieles detectados hasta este momento que posibilitaron la detracción de los recursos entregados por el Estado Nacional para la prestación del servicio concesionado.

En primer lugar, se citarán algunos contratos que por su objeto, características y montos resultan abusivos para los intereses de T.B.A. S.A.: a) El día 5 de enero de 2004 las empresas Cometrans S.A. y T.B.A. S.A., suscribieron un contrato de locación de servicios, a fin que la primera le brinde a la otra asesoramiento integral y como contraprestación T.B.A. pagaría en concepto de honorarios un monto equivalente al 3,4% de sus ingresos brutos, el cual fue posteriormente reducido a un 2%. (...) b) En virtud de un acuerdo efectuado en el mes de julio de 1997 con Parque Negocios Inmobiliarios S.A. esta le prestaría a T.B.A. S.A. asesoramiento en el desarrollo de nuevos proyectos y programas de optimización en la prestación del servicio ferroviario (...); c) En virtud de un acuerdo efectuado con Invermar Inversora S.A. esta le prestaría asesoramiento financiero a T.B.A. (...); d) Que en fechas 2 de junio de 2008 y 29 de diciembre de 2010 la firma Ayres del Sur S.A. y su continuadora Baires Líneas Aéreas suscribió contratos con T.B.A. S.A., por el que la primera facilitó a la otra las aeronaves LV-BHJ y LV-CAE para

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la realización de vuelos privados (...); e) El día 3 de junio de 2009 Carlos Lluch suscribió con Cometrans S.A. un acuerdo de reconocimiento de extensión de honorarios mediante el cual Lluch brindaría asesoramiento jurídico corporativo integral (...); f) En virtud de un acuerdo con la firma Emprendimientos Ferroviarios S.A. esta realizaba tareas de reparación a coches siniestrados de T.B.A. S.A., las cuales eran facturadas por medio de un confuso método de costos directos e indirectos, únicamente utilizado con la mencionada empresa, siendo descrito en la factura como 'mantenimiento en línea', habiéndose abonado por dicho concepto la suma de trece millones cincuenta y dos mil setecientos veintiséis pesos con ochenta y cinco centavos (\$ 13.052.726,85) en el período comprendido entre diciembre de 2010 al mismo mes de 2011; g) Asimismo, también se transfirieron fondos mediante contratos o acuerdos de esta índole a empresas vinculadas al grupo económico (...). h) Por otra parte se abonaron gastos personales y suntuosos de individuos que no se desempeñaban en la firma o que no se vinculaban con el objeto de la misma (...); i) Finalmente se determinó que T.B.A. abonaba viajes en avión al exterior (...), estadías en hoteles y gastos en el exterior, a personas vinculadas a la misma (...).

De tal forma que por las carencias de inversiones y mantenimiento apropiado en la infraestructura, material rodante y entrenamiento de personal especializado de la ex línea Sarmiento el día 22 de febrero de este año el servicio N° 3772, que corría por la vía descendente de la estación Moreno a la de Once de Septiembre, identificado como formación chapa Nro. 16, conformada por los coches Nros. 2149, 2618, 1040, 2108, 1787, 1808, 2125 y 2160, circulaba sin un

compresor y con otro en estado inoperante, con mayor tiempo de recuperación de la presión del sistema de frenos respecto a las especificaciones del fabricante, siendo que además los coches presentaban en su mayoría mantenimiento diferido. La citada formación conducida por Marcos Antonio Córdoba salió de la estación Caballito a las 8:23:20 hs. con destino a la estación Once de Septiembre a la que llegó a las 8:28:23 hs.; en ese trayecto el 'motorman' aceleró el tren hasta llegar a una velocidad de 72 km/h a los 2.500 metros antes del parachoque de Once de Septiembre, luego procedió a frenar la carrera del tren hasta los 23 km/h a los 1.750 metros del final del andén, a continuación lo volvió a acelerar hasta los 51 km/h y a partir de los 1.400 metros comenzó una desaceleración gradual hasta llegar a los 27 km/h a los trescientos metros del paragolpe, velocidad que siguió teniendo hasta pocos metros antes del impacto que según el Global Positioning System (GPS) descendió a 20 km/h y a esa velocidad se estrelló contra el parachoque de la estación, el que no poseía su sistema hidráulico en funcionamiento. El hecho causó la muerte de cincuenta y un (51) personas (conf. fs. 6952), una por nacer y setecientos ochenta y nueve (789) heridos (cuatro de carácter gravísimo, veintisiete graves y setecientos cincuenta y ocho con heridas leves -conf. fs. 6953/71-).

(...)

Este es el hecho concreto que se investiga en esta causa. Para saber bajo qué condiciones el tren corrió más de trescientos metros sin desacelerar ni frenar y estrellarse contra el parachoque de la estación terminal de Once de Septiembre a una velocidad de entre 20 a 27 km/h, se debe





## *Cámara Federal de Casación Penal*

contestar una pregunta: ¿POR QUÉ?, o dicho de otra manera, en qué condiciones de seguridad (esto incluye la infraestructura ferroviaria, el material rodante y el entrenamiento del personal) se prestaba el servicio concesionado a Trenes de Buenos Aires S.A. y cómo sus directivos y gerentes aplicaban los recursos públicos que vía subsidios recibía del Estado Nacional, para cumplir todas las condiciones del contrato de concesión, en cuanto a frecuencia, regularidad y seguridad del servicio. ESTE ES EL RELATO DE LA BASE FÁCTICA DE LA PRESENTE INVESTIGACIÓN..." (ver al efecto actas de fs. 7148/7157 vta., 7417/7430 y 7437/7445; 7158/7170 vta.; 7171/7180 vta.; 7181/7192; 7193/7202; 7204/7213 vta. y 7553/7563; 7223/7232; 7239/7249 vta.; 7250/7259; 7263/7273 vta.; 7274/7283; 7284/7294; 7301/7310; 7311/7321 vta.; 7322/7331 vta.; 7332/7342; 7361/7370; 7380/7389 vta.; 7394/7403; y 7487/7498).

Hasta aquí se advierte que la base fáctica además de las causas y consecuencias del acontecimiento verificado el día 22/02/2012, estaba constituida no sólo por la falta de mantenimiento de los bienes del estado, sino además por el destino de los subsidios entregados a la concesionaria, llegándose incluso a entrever la posible existencia de una asociación ilícita.

Sin embargo, tal como se verá más adelante, la cuestión de los subsidios fue expresamente excluida de esta causa por la Sala II de la Cámara Federal, a la par que se descartó la figura de la asociación ilícita referida.

**a.3)** Continuando con el repaso, apreciamos que se recibió, por otro lado, declaración indagatoria a los funcionarios de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Secretaría de Transporte de la Nación

-Pedro Ochoa Romero, Juan Pablo Schiavi, Antonio Eduardo Sícaro y Ricardo Raúl Jaime-, ocasión en la que se les atribuyó "que durante su gestión como funcionario del Estado Nacional, con injerencia funcional directa respecto a transporte ferroviario, no habría controlado las condiciones de funcionamiento en cuanto a la utilización del material rodante, de la infraestructura, del personal transferido y la aplicación de fondos públicos que el Estado Nacional puso a disposición de la empresa Trenes de Buenos Aires S.A., cuya conducta posibilitó el hecho ocurrido el día 22 de febrero del corriente año, aproximadamente a las 8:30 horas, cuando la formación N° 16 de la ex-línea General Sarmiento (concesionada a Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA) a partir de mayo de 1995), impactó en la cabecera del andén N° 2 de la estación terminal Once de Septiembre de esta ciudad., causando la muerte de 51 personas (conf. listado de fs. 3867), heridas leves a setecientas sesenta y siete (763) personas, graves a veintiocho (28) personas, y gravísimas a cuatro (4) personas (conf. fs. 3868/77)..." (ver actas de fs. 4832/4837 vta., 5186/5191, 5290/5298 vta. y 5430/5437 vta.).

La referencia de los subsidios aparece aquí otra vez, aunque relacionada con los funcionarios públicos; pero insistimos en que este tópico fue expresamente excluido por la Cámara del fuero en su oportuna intervención, cuestión que por lo demás no fue incluida tampoco en el fallo condenatorio que aquí revisamos.

**b) Procesamientos:**

**b.1)** En fecha 18 de octubre de 2012, se resolvió la situación procesal de los indagados (cfr. fs. 7594/8035 vta.), disponiéndose el procesamiento de Sergio Claudio Cirigliano,





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Mario Francisco Cirigliano, Calderón, Ferrari, Tempone, Álvarez, D'Abenigno, De los Reyes, Lopardo, Pont Vergés, Rubio, Astrella, Gariboglio, Pafumi, Raineri, Roque Ángel Cirigliano y Doce Portas, por los delitos de descarrilamiento de un tren agravado por resultar personas fallecidas y lesionadas (artículo 191 incisos 3° y 4° del Código Penal), asociación ilícita (artículo 210 del Código Penal) y defraudación por administración fraudulenta agravada por ser en perjuicio de la administración pública (artículos 173 inciso 7° y 174 inciso 5° del Código Penal).

A su vez, se procesó a Schiavi, Jaime y Ochoa Romero en orden al delito de abuso de autoridad e incumplimiento de los deberes de funcionario público (artículo 248 del Código Penal), por considerar que *"estos funcionarios no cumplieron adecuadamente con el ejercicio de sus funciones de controlar que la empresa concesionaria del servicio ferroviario de transporte lo preste de acuerdo a los estándares de seguridad fijados en el Contrato de Concesión"* y que *"no tomaron medidas tendientes a encausar la prestación de un servicio que por la forma que era prestado comprometía la seguridad de los usuarios"*.

Por otra parte, se dictó auto de falta de mérito respecto de Ballesteros y Suárez y se sobreseyó -en lo que aquí interesa- a Lodola, Ninoná y Sícario.

A la hora de precisar los puntuales hechos de administración fraudulenta en los que -a criterio del instructor- habría incurrido el denominado "Grupo Cirigliano" respecto de los fondos públicos girados por el Estado Nacional a Trenes de Buenos Aires S.A., se enunció el contrato de locación de servicios suscripto entre T.B.A. S.A. y Cometrans

S.A.; las operaciones comerciales con las firmas Parque Negocios Inmobiliarios S.A., Invermar Inversora S.A., Ayres del Sur S.A./Baires Líneas Aéreas, Socsa S.A./LLFC Consultores/Carlos Lluch, Emfer S.A. y otras empresas vinculadas; así como gastos no vinculados con el objeto de la empresa y de viajes.

De esa manera, concluyó el Magistrado instructor que *“el objetivo de la empresa no era prestar un servicio seguro, confiable y con mayores índices de regularidad, sino hacerse de los recursos económicos que le eran transferidos por el Estado Nacional.*

*En efecto, si se hubiese destinado el dinero que (...) era transferido a empresas del grupo económico por medio de contratos abusivos o efectuado gastos en bienes o servicios que no hacían a la prestación del servicio, el mantenimiento de la flota eléctrica del ramal Sarmiento hubiera alcanzado ‘... las buenas prácticas que aconsejan las reglas del arte en la materia’, como los intimaba el Gerente de Seguridad en el Transporte de la CNRT.*

*Un aspecto que sin lugar a dudas hubiera mejorado la eficiencia del sistema de frenado de la formación N° 16 aquel 22 de febrero de 2012, como de las restantes que realizan el recorrido Once-Moreno, hubiera sido que todos los coches circulen con un compresor en plena condición operativa y con el debido mantenimiento de cada uno de sus componentes”.*

En lo referido al estado de la infraestructura, el material rodante y el personal como consecuencia de la gestión económica del denominado “Grupo Cirigliano” en Trenes de Buenos Aires S.A., se indicó que existió una *“decisión encaminada a destinar recursos y esfuerzos a recurrir en*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*diversas instancias las multas de la CNRT y no en tratar de solucionar los inconvenientes que en definitiva hubieran evitado muchas situaciones de peligro a los pasajeros", lo que llevó a afirmar que "en los orígenes de este suceso se conjugaron varios elementos que en su evolución a lo largo de los años llevaron al sistema ferroviario que operaba T.B.A. S.A. a una situación límite, como ya lo alertaban los organismos de control y auditoría, en la cual los hechos luctuosos como el aquí ventilado podían ocurrir en cualquier momento.*

*Uno de ellos lo constituye sin lugar a dudas el factor económico, que explica la escasa inversión que destinaba la empresa a mantener en buen estado las formaciones y la estructura del ferrocarril en general, dinero que luego desaparecía en el complejo entramado societario y contable conformado por el trinomio T.B.A. S.A., Cometrans S.A. y las diversas empresas del grupo económico que la conforman...".*

*Asimismo, se hizo hincapié en el dinero transferido por parte del Estado Nacional a T.B.A. S.A. en concepto de subsidios en el período 2004/2011, en particular aquellos montos que le eran transferidos mensualmente para afrontar los gastos en personal, materiales, mantenimiento por terceros, energía, gastos generales y seguros que eran otorgados para la operación de las líneas Sarmiento y Mitre.*

*Es respecto de tales subsidios estatales que se consideró que "se han detectado una gran cantidad de maniobras, de los imputados, para apoderarse de los fondos públicos que la empresa necesitaba para continuar prestando el servicio. Sin embargo (...) estos montos no eran aplicados a conservar el estado general del material rodante y la*

*infraestructura, a la luz de la evidente situación de deterioro en que se encontraban los bienes entregados en concesión, y en virtud de las maniobras referidas...".*

*Se precisó que "...las diversas maniobras descriptas permitieron que el dinero público que ingresaba a T.B.A. S.A. para sostener la operación del servicio, sea desviado a empresas vinculadas y a gastos que no se relacionaban con tal fin, ocasionando un perjuicio a los bienes dados en concesión, una puesta en peligro de los pasajeros a la vez que un beneficio económico para los imputados".*

*De ese modo, se consideró que los imputados "a raíz de los cargos que desempeñaban en la firma T.B.A. S.A. y su controlante Cometrans S.A. (...) efectuaron diversos actos abusivos que posibilitaron el desvío en provecho propio o de otras personas de importantes sumas de dinero de las arcas de la primera de las empresas citadas".*

*En este auto de mérito del juez de primera instancia aparece nuevamente la ponderación de la cuestión relativa a los subsidios. Pero ahora sí veremos cómo la Alzada la excluyó expresamente, delimitando con claridad el objeto procesal de esta encuesta y distinguiéndolo así de la causa en trámite por ante el Juzgado Federal n° 2.*

**b.2)** *En efecto, frente a la actividad recursiva de las partes, la cuestión fue sometida a conocimiento de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, la que se expidió en fecha 11/1/2013 (cfr. copias de fs. 8723/8753 vta.).*

*En tal ocasión, la Cámara circunscribió el objeto procesal de la pesquisa, indicando que "a partir de lo resuelto por la Sala Primera de esta Alzada en el marco del*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

**incidente n° 47.781, el aspecto de la pesquisa vinculado al destino que Trenes de Buenos Aires S.A. diera a los fondos entregados por el Estado Nacional en razón del Contrato de Concesión celebrado, no formará parte de este decisorio, pues la profundización de tales sucesos ha sido recientemente atribuida al magistrado a cargo del Juzgado n° 2 de este fuero, que se encontraba ya interviniendo en el expediente n° 4973/10, cuyo objeto procesal abarca al conjunto de irregularidades que pudieron haberse verificado en la entrega de subsidios por parte del Estado Nacional a las empresas concesionarias de los servicios públicos" (el destacado nos pertenece).**

Ciertamente, ya con anterioridad y conforme se desprende de las copias obrantes a fs. 8688/8690 vta., el 21/12/2012 la Sala I de la Cámara de Apelaciones del fuero en el marco de la causa n° 47.781 "Recurso de queja por apelación denegada en autos: 'Jaime, Ricardo Raúl s/ abuso de autoridad'" del Juzgado Federal n° 2 (causa n° 4793/10), se había expedido en el mismo sentido en relación al planteo formulado en aquella causa por la defensa de Sergio Claudio Cirigliano, donde se invocaba también identidad con los hechos investigados en estos actuados, concretamente en referencia a los subsidios que la firma T.B.A. S.A. recibía de parte del Estado Nacional. La Sala I, tras verificar cierta superposición en los hechos involucrados, le asignó competencia al Juzgado Federal n° 2 para investigar aquellos relacionados con los subsidios entregados.

De lo expuesto se colige entonces que aquellos hechos concretamente vinculados a la entrega de los subsidios a la firma TBA por parte del Estado Nacional, quedaron asignados

para su investigación al Juzgado Federal n° 2; y que, como contrapartida, estaban excluidos del objeto procesal referido a esta causa, tal como lo dispuso expresa y específicamente la Sala II de la Cámara de Apelaciones del fuero.

Aclarado ello, volviendo entonces al pronunciamiento de la Sala II, y determinado el universo fáctico sobre el que habría de expedirse, sostuvo la Cámara que *“existió una concatenación de eventos que derivaron en el hecho acaecido la mañana del 22 de febrero de 2012, donde una negligencia en la conducción y el estado del tren siniestrado tornaron lo evitable en una tragedia de enorme magnitud”*.

Entendió que *“Tal afirmación se sustenta tanto en las evidencias físicas recogidas en el lugar de los hechos como en el posterior examen pericial practicado, los cuales permiten apreciar que la formación colisionó contra el paragolpes del andén n° 2 de la estación Once de Septiembre luego que ingresara a la cabecera a una velocidad superior a la permitida, con el dispositivo de seguridad denominado ‘hombre muerto’ desactivado y, en el mejor escenario, con una aplicación tardía del freno. Pero también existen elementos que permiten responsabilizar de ello a los operadores del servicio, en tanto se encuentra suficientemente acreditado que no dieron cumplimiento al compromiso contractual oportunamente asumido, contribuyendo de tal forma al resultado típico producido: descarrilamiento parcial, acaballamiento de algunas unidades y, a consecuencia de ello, las muertes y lesiones causadas a numerosas personas”*.

Se destacaron como prueba de ello, entre otras irregularidades, la informalidad que existía en la entrega de las formaciones, la ausencia o anulación de compresores, la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

adición de suplementos inadecuados para corregir falencias, la ausencia de freno de guarda y la falta de controles en torno a la velocidad máxima permitida.

De ese modo, concluyó la Cámara que *"las causas que coadyuvaron al resultado producido la mañana del 22 de febrero se encuentran indisolublemente unidas al quebrantamiento de **las obligaciones indelegables e inaplazables del contrato de concesión: el mantenimiento de los bienes públicos concesionados**"* y que *"el fatídico suceso no fue más que producto de la indiferencia con que se comportaron, por distintos motivos, todos aquellos que intervinieron, de una u otra forma, en la operación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros"* (el destacado es nuestro).

Se indicó que *"el análisis de las constancias colectadas a la investigación evidencian el paulatino y creciente abandono de las tareas primarias de mantenimiento y la total ausencia de interés por las circunstancias particulares en que se desarrollaba la concesión, generándose así un riesgo impropio que, en el caso, fueron el factor determinante del resultado típico producido tras el impacto y del agravamiento de las consecuencias que le siguieron"*; y que *"las falencias advertidas, si bien no fueron las 'causas' inmediatas del choque, si lo fueron necesaria y mediatamente de sus graves 'consecuencias' típicas -el estrago en toda su magnitud-, acreditándose así el nexo causal"*.

Sin perjuicio de ello, se estimó incorrecta la calificación jurídica asignada a los hechos por el Magistrado instructor en lo que hace al aspecto subjetivo de la figura de descarrilamiento, por cuanto se entendió que *"las probanzas reunidas no ponen de manifiesto la existencia de un designio*

delictivo por parte de los aquí imputados para hacer descarrilar un tren, **sino más bien una administración fraudulenta de los recursos materiales puestos a disposición de Trenes de Buenos Aires S.A. para el desarrollo de la operación del sistema ferroviario** que implicaron la desatención de los objetivos primarios de la concesión y que derivaron en las consecuencias típicas que siguieron al choque de la formación chapa 16", por lo que se calificó provisoriamente la conducta imputada como constitutiva de los delitos previstos por los artículos 196 (descarrilamiento culposo agravado) y 173 inciso 7° en función del 174 inciso 5° (administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública), todos ellos del Código Penal.

Se resolvió, en definitiva, confirmar los procesamientos de Sergio Claudio Cirigliano, Mario Francisco Cirigliano, Calderón, Ferrari, Tempone, Álvarez, D'Abenigno, De los Reyes, Lopardo, Pont Vergés, Rubio, Astrella, Gariboglio, Pafumi, Raineri, Roque Ángel Cirigliano, Doce Portas, Schiavi, Jaime y Ochoa Romero, modificando la calificación legal por la prevista en los artículos 173 inciso 7° en función del 174 inciso 5° del Código Penal (administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública) y 196 párrafo 1° y 2° de dicho cuerpo normativo (descarrilamiento culposo agravado).

A su vez, se revocó la falta de mérito de Ballesteros y Suárez y los sobreseimientos de Lodola, Ninoná y Sícara, disponiéndose el procesamiento de los nombrados en los mismos términos que sus consortes de causa; y, por último, se dictó falta de mérito respecto de los empresarios en relación a la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

presunta comisión del delito de asociación ilícita (artículo 210 del Código Penal).

Tal como se puso en evidencia a partir de la intervención de la Sala II de la Cámara Federal, el objeto procesal de esta causa fue debidamente limitado y diferenciado de aquel investigado por el Juzgado Federal n° 2.

En esta encuesta los hechos quedaron circunscriptos, por un lado, a las causas del siniestro del día 22/02/2012, y, por el otro, a la falta de manutención de los bienes concesionados que comportó una administración infiel en perjuicio del Estado.

Es claro entonces que en el marco de las presentes actuaciones expresa y explícitamente se excluyeron los hechos vinculados al destino que las empresas le dieron a los subsidios entregados por el Estado, extremos que quedaron para ser investigados en la causa del Juzgado Federal n° 2.

De este modo, en esta causa, se corrigió el exceso que presentaban las indagatorias que incluían todos los aspectos mencionados, circunscribiéndose los episodios que debían investigarse aquí y diferenciándoles de aquellos que debían quedar bajo la órbita del Juzgado Federal n° 2.

Así, delimitado debidamente el objeto de esta encuesta a raíz de la intervención de la Alzada, veremos que si bien es cierto que luego en algunos requerimientos de elevación se volvió a hacer mención -erróneamente por cierto- al tema de los subsidios, tal extremo no fue recogido ni abordado en el fallo condenatorio que aquí se revisa, lo que denota que su mera equívoca enunciación y reiteración en determinadas piezas no puede dar sustento serio a un agravio atendible en esta instancia.

**c) Requerimientos de elevación a juicio:**

**c.1)** Continuando con el repaso de los actos, vemos que a fs. 8828/8859 formuló requerimiento de elevación a juicio el grupo de querellantes identificado como n° 2 (del que luego se desprendiera el actual grupo identificado como n° 4), respecto de los imputados vinculados a la dirección de las empresas T.B.A. S.A. y Cometrans S.A., así como respecto de los funcionarios públicos procesados en autos, a quienes se atribuyó *“haber desplegado distintas acciones y/u omisiones las que finalmente produjeron un accidente ferroviario en la estación Once del ferrocarril Sarmiento, el fatídico día 22 de Febrero de 2012”*, haciendo referencia a los extremos señalados por la Sala II de la Cámara de Apelaciones en el resolutorio de fecha 11/1/2013, considerando acreditados los elementos típicos que conforman los delitos de estrago doloso y administración fraudulenta.

**c.2)** Por su parte, formuló a fs. 8860/8870 vta. requisitoria de elevación a juicio el Fiscal de Instrucción, doctor Federico Delgado, respecto de los imputados vinculados a la dirección de las empresas T.B.A. S.A. y Cometrans S.A., los funcionarios públicos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Secretaría de Transporte de la Nación y el maquinista de la formación, Marcos Antonio Córdoba.

Precisó que *“Los imputados deberán ser enjuiciados por su responsabilidad en el hecho ocurrido el 22 de febrero de 2012, alrededor de las 8.30 horas, cuando la formación identificada con la chapa n° 16 del tren ‘Sarmiento’ chocó con la cabecera del andén n° 2 de la estación ‘Once de Septiembre’.* (...) *El hecho no se acota en la colisión que es su*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

resultado final, sino que alcanza a las causas que lo hicieron posible. Básicamente, se trata [de] las condiciones deficientes en que se prestaba el servicio, debido a que las personas con capacidad de decisión en el conglomerado liderado por 'Cometrans & TBA' incumplieron de modo deliberado el contrato de concesión y administraron fraudulentamente los fondos que el Estado proporcionó para esa explotación. A ese comportamiento, finalmente, lo hizo posible la complicidad de la Secretaría de Transporte de la Nación, la subsecretaría específica para el área de ferrocarriles de esa cartera y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte".

Señaló que "Este panorama, atravesado por una negligencia criminal, se ve atrapado, desde un lado, por el artículo 196 del Código Penal, agravado por el resultado como lo prevé el segundo párrafo de dicho tipo penal. Desde el otro, por el artículo 174 inciso 5° del CP (en función del 173, inciso 7°), habida cuenta de la administración infiel de los fondos confiados por el Estado a TBA. Y tan infiel fue la administración que los propios directivos de TBA (...) integraban otras empresas vinculadas al grupo 'Cometrans' que recibían dinero por 'servicios' que prestaban a TBA.

En otras palabras, esos 'servicios' fueron la avenida por la que transitaron los recursos fraudulentamente administrados y los conductores del vehículo que los transportaba no fueron otros que los sujetos que ocupaban cargos sociales en TBA, pero que perseguían beneficios económicos para el grupo que los aglutinaba 'Cometrans'. (...) Es evidente, pues, que había una ingeniería que respondía a un plan concreto: apoderarse de los fondos públicos confiados para fines particulares".

Aquí vemos que el Fiscal Delgado erróneamente incluyó en su dictamen la cuestión vinculada a los subsidios que había sido expresamente descartada por la Cámara Federal. Sin embargo, esta circunstancia -como detallaremos más adelante- no fue tomada en cuenta en el fallo condenatorio motivo por el cual en modo alguno el exceso en que incurrió la Fiscalía puede resultar relevante para demostrar una afectación al principio de *ne bis in ídem*, en la medida en que aquí, en definitiva, nadie ha sido condenado o responsabilizado por la indebida aplicación o apropiación de los subsidios.

**c.3)** La Querrela identificada como n° 1 presentó a fs. 8892/8913 su requerimiento de elevación a juicio, indicando que *“Los hechos de los que se deriva la presentación que aquí formulo son los que tuvieron lugar el día 22 de febrero de 2012, a las 8:30, aproximadamente, oportunidad en la cual el tren N° 3772 perteneciente a la línea Sarmiento de la empresa concesionaria TBA (...) identificado con la chapa N° 16 (...) al culminar el recorrido e ingresar a la estación Terminal de Once de Septiembre por la plataforma N° 2, el motorman no pudo detener la marcha de la formación, a causa de la falta de mantenimiento de su sistema de frenos, de forma tal que colisiona con el sistema de paragolpe de contención del andén N° 2, provocando la muerte de 51 personas -una de las cuales se encontraba embarazada- y heridas a más de 700”.*

Consideró que, de conformidad con lo resuelto por la Alzada, *“ha existido a criterio de esta parte un encadenamiento de eventos a todas luces criminales, negligentes, imprudentes, indolentes y desidiosos, todos los cuales conllevaron a producir una de las mayores tragedias ferroviarias de la historia argentina. Es decir, se aunaron un*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*sinnúmero de circunstancias que van desde el pésimo estado de mantenimiento y funcionamiento del sistema ferroviario (como consecuencia del flagrante incumplimiento de las pautas derivadas del contrato de concesión por parte de TBA), la renuencia y manifiesta connivencia por parte de un Estado ausente en su deber de velar por el correcto, normal y seguro desarrollo del servicio, la inexistencia de inversión, etc."*.

*Entendió en relación a la conducta imputada a las personas vinculadas con T.B.A. S.A., que "ha mediado de parte de la empresa una evidente, palmaria y gravísima desidia y despreocupación en la atención del servicio ferroviario (así como el inadecuado o inexistente mantenimiento del material rodante) a lo largo de los años en que duró la concesión del servicio de la línea Sarmiento, concentrándose ella -fundamentalmente- en la obtención de desmesuradas ventajas económicas derivadas del contrato celebrado con el Estado Nacional, a partir del cual se incrementaban año a año los desproporcionados subsidios"*.

*Así, afirmó que "TBA S.A. ha exhibido a lo largo de los años una política desaprensiva, indolente, deficiente y a todas luces irregular que han conducido a un grado de desinversión y fallas operativas indiscutibles, lo que ha repercutido directa y sensiblemente en el funcionamiento del servicio ferroviario cuya concesión detentaban. En este sentido, y a consecuencia de lo anterior se vino produciendo un deterioro irreversible de las condiciones en las cuales el servicio se prestaba, siguiendo un designio evidentemente criminal que ha guiado la política de la empresa concesionaria que ha conducido, indefectiblemente, a que suceda la 'Tragedia*

de Once' el 22 de Febrero de 2012, cobrándose 51 muertos y más de 700 heridos".

Solicitó la elevación a juicio de la causa respecto de los acusados integrantes (en términos generales) de T.B.A. S.A. y Cometrans S.A. y de los funcionarios de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Secretaría de Transporte de la Nación, por los delitos de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (artículos 173 inciso 7° y 174 inciso 5° del Código Penal) y descarrilamiento doloso o culposo -según el imputado- (artículo 191 inciso 4° y 196 del Código Penal); y respecto de Marcos Antonio Córdoba por el delito de descarrilamiento culposo.

Notamos que esta querrela, si bien giró las imputaciones en torno al hecho del 22/2/2012 como asimismo a la falta de mantenimiento de los bienes entregados por el Estado, de manera efímera mencionó en demasía el tema de los subsidios.

**c.4)** Asimismo, del requerimiento de elevación a juicio obrante a fs. 8914/8958 formulado por la Querrela n° 3, se desprende que en dicha oportunidad esa parte formuló acusación contra los directivos de T.B.A. S.A. y Cometrans S.A., así como contra Marcos Antonio Córdoba y los funcionarios públicos procesados en autos.

Consideró que los hechos "[s]e iniciaron cuando un grupo de empresarios decidió utilizar los fondos públicos girados por el Estado y destinados al servicio y su mantenimiento, en beneficio propio y de las empresas que dirigían, las cuales tenían a su cargo el servicio de trenes, valiéndose para ello de la complacencia y complicidad de los





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*funcionarios públicos del sector del transporte, profesionales, idóneos en la materia, que teniendo el claro objetivo de sus funciones (...) y a sabiendas de las numerosas, graves y persistentes deficiencias de un servicio por el cual ellos deben custodiar, incumplieron de manera temeraria y groseramente sus obligaciones, consintieron la operatoria, renovaron su confianza con nuevos emprendimientos, y continuaron una y otra vez 'premiando' con fondos estatales a la concesionaria".*

*De ese modo, entendió que "Para que ocurra el luctuoso y previsible hecho que nos ocupa, solo bastó con que la participación de un maquinista de turno derivara en el impacto del tren. Ese hecho, que para un servicio 'en condiciones' sería una contingencia, en este caso y a consecuencia del deplorable estado del mismo (carente de mantenimiento), las instalaciones de la estación (inutilizables) y las condiciones generales del servicio, se transformó en una tragedia".*

*Señaló que "La pesquisa ha determinado la relación entre el suceso investigado y la falta de mantenimiento de las unidades (...). Se estableció también (...) el destino que Trenes de Buenos Aires S.A. dio a los fondos que le entregó el Estado Nacional para cumplir con los objetivos previstos en el Contrato de Concesión, en beneficio propio, de sus sociedades que la componen, y de su Directorio. Así se ha probado que los responsables operativos y societarios de Trenes de Buenos Aires S.A. (...) y su controlante Cometrans S.A., han llevado adelante una ilegítima administración de los bienes y fondos públicos transferidos por el Estado Nacional para la prestación del servicio de transporte ferroviario de*

*pasajeros, que se evidenció en la probada desinversión y falta de mantenimiento adecuado de la infraestructura, material rodante y entrenamiento de personal de la línea Sarmiento, participando, sus directores, hoy procesados, en el estrago que da origen a esta causa”.*

*Acusó asimismo a los funcionarios imputados, cuya conducta consideró que constituyó una “clara connivencia con los particulares procesados, posibilitando con su accionar (y a veces con su ‘no accionar’) el uso ilegítimo de dinero girado por el Estado Nacional, causa principal de las consecuencias dañosas del hecho ocurrido el día 22 de febrero de 2012”.*

*En cuanto a la calificación legal, consideró que los hechos debían subsumirse en el delito de descarrilamiento doloso agravado (artículo 191 incisos 3º y 4º del Código Penal), administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (artículos 173 inciso 7º y 174 inciso 5º del Código Penal) y asociación ilícita (artículo 210 del Código Penal).*

*En lo que respecta a este último delito, destacó que “en este caso, fue la razón fundamental por la cual el estado material del tren posibilitó las nefastas consecuencias de la tragedia del 22 de febrero de 2012 (...). No solo se defraudó al Estado, sino que dicha defraudación, evidenciada en la falta de mantenimiento de trenes, vías, instalaciones, señalización, instrumental y formación del personal a cargo, provocó de manera directa e indiscutible las muertes y lesiones investigadas”. Agregó que “Resulta indiscutible la importancia que constituyó el factor económico en el hecho investigado. De la instrucción, surge de manera inequívoca y palmaria la*

---

*Fecha de firma: 08/05/2018*

*Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA*



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*escasa inversión que destinaba la empresa a mantener las formaciones y la estructura del ferrocarril en general. Así el dinero entregado en forma de subsidios, luego se escurría o desaparecía en el complejo entramado societario y contable conformado por el trinomio T.B.A. S.A., Cometrans S.A. y las diversas empresas del mismo grupo económico".*

Al igual que en el caso del Fiscal, esta querrela mencionó nuevamente el tema relacionado con los subsidios, pero insistimos en que este tópico no formó parte de la condena, con lo cual resulta irrelevante a los fines que pretenden las defensas.

### **d) Auto de elevación a juicio:**

En el resolutorio que obra a fs. 9298/9353, el Magistrado instructor dispuso la elevación a juicio de las actuaciones, reseñándose los hechos que fueran imputados a los acusados en sus declaraciones indagatorias, los actos procesales llevados a cabo en autos, las resoluciones de mérito dictadas por el Juzgado y por la Cámara de Apelaciones del fuero, los requerimientos de elevación a juicio formulados por las partes acusadoras y las presentaciones efectuadas por las defensas en la oportunidad prevista por el artículo 349 del Código de forma, dando respuesta a los planteos y oposiciones efectuados en tales ocasiones, manteniendo la calificación legal asignada a los hechos por parte de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal (artículos 173 inciso 7° en función del 174 inciso 5° y 196 párrafos 1° y 2° del Código Penal respecto de los "empresarios" y funcionarios públicos; y artículo 196 párrafo 1° y 2° de dicho cuerpo normativo respecto de Marcos Antonio Córdoba).

**e) Alegatos:**

Durante el debate oral y público celebrado en autos, en la etapa de la discusión final regulada por el artículo 393 del Código de forma, los representantes del Ministerio Público Fiscal, de la Querella n° 3 y de la Querella n° 4 formularon acusación respecto de los imputados cuya situación nos encontramos analizando en el presente acápite -y, en particular, en relación al delito de administración fraudulenta a ellos atribuido sobre el que versa el planteo nulificante de las defensas-, en los siguientes términos:

**e.1) Alegato de la Querella n° 3:**

Habremos de reseñar sintéticamente el alegato de esa parte, a partir de cuanto surge del Incidente de Registro Taquigráfico. Así, indicó esta querella que *“persigue la acción penal contra quienes ejercían el control societario de la empresa Trenes de Buenos Aires, (...) contra sus gerentes con injerencia directa en el servicio, contra el motorman de la formación chapa 16 y contra diversos funcionarios de los organismos de control de servicio ferroviario. Todos, tuvieron por su acción o por su omisión el dominio del hecho ocurrido el día 22 de febrero de 2012 (...).*

*En concordancia con el tratamiento que le ha dado el juez instructor en su elevación a juicio (...) la participación de los integrantes del grupo empresario consistió en la impropia utilización del material rodante, de la estructura concesionada, del personal transferido y de los fondos que el Estado Nacional puso a su disposición para ofrecer un mejor servicio de transporte público y cumplir con todas las obligaciones que en materia de seguridad le imponía el contrato de concesión, dejando en evidencia también la*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*deficiente fiscalización y control en cabeza de los funcionarios con competencia en el área de transporte, concluyendo que todos ellos (...) instaron el trágico desenlace (...).*

*Todo lo dicho aconteció en un contexto de un manifiesto y grosero abuso defraudatorio en perjuicio del Estado Nacional, resultando, a entender de esta querrela, el evidente quebrantamiento del deber de fidelidad por parte de las personas que en el marco de la empresa TBA tenían a cargo la concesión del servicio. Así (...) todos y cada uno de los imputados desde su cargo y labor decidieron sostener el perverso mecanismo dispuesto para beneficiar económicamente a las empresas vinculadas al grupo del cual TBA resultaba controlada por la firma Cometrans, viendo cómo a la vez el servicio de la línea Sarmiento fue degradado paulatina e inexorablemente hasta el calamitoso estado que fue determinante en el resultado gravoso del luctuoso hecho que ha motivado el debate oral (...).*

*Señaló que a raíz de los peritajes realizados "surge como conclusión que el choque de la formación contra el parachoques del andén y la subsiguiente respuesta mecánica de la perimida estructura de la formación, y cómo ello accionó sobre pasajeros, estuvo íntegramente motivado por el desastroso estado del mantenimiento de la formación, o mejor digamos en la falta de mantenimiento de la formación y del servicio. La estructura fija dispuesta al final del andén y de la forma en que el personal de manejo era condicionado a conducir los trenes, priorizando que los mismos circulen a cualquier costo, en un claro desprecio por la vida y la seguridad de los pasajeros (...).*

Como si todo esto fuera poco, no podemos dejar de señalar (...) la improvisación puesta de manifiesto al momento posterior del estrago y la falta de un plan o protocolo de situación de emergencia que posibilitara la asistencia técnica y de base al personal policial, médico y de rescate. (...)

Y también, analizando la comisión del delito de la administración fraudulenta (...) se pudo determinar claramente el destino que Trenes de Buenos Aires S.A. dio a los fondos que el Estado Nacional entregaba y cómo eran utilizados y derivados en beneficio del grupo empresario del cual formaban parte...".

Solicitó, en consecuencia, la condena de los imputados asociados a la dirección de las empresas T.B.A. S.A. y Cometrans S.A., así como de los funcionarios públicos imputados, por los delitos de descarrilamiento doloso agravado y administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (artículos 191 incisos 3º y 4º y 173 inciso 7º en función del 174 inciso 5º, todos ellos del Código Penal).

Otra vez esta querrela incluyó erróneamente los subsidios, pero ello no torna nulo el alegato en relación a las demás imputaciones que respetaron el objeto de las presentes actuaciones.

#### **e.2) Alegato de la Querrela nº 4:**

La representación de este grupo de querellantes indicó que "existió un desmanejo de los bienes públicos que fueron concesionados, y cuya conservación y custodia era justamente lo que (...) contractualmente había sido confiado a TBA. (...)

Ahora bien, esto que sucedió durante todos los años de la concesión (...) lo único que [ocasionó] es que todos esos







## *Cámara Federal de Casación Penal*

bienes se fueran deteriorando cada vez más. Al incremento de la tarifa que le daban, a los incrementos de los pedidos de dinero para reparar y a los incrementos para hacer las reparaciones generales, las reconstrucciones totales que terminaba pagando el Estado, todo ello no iba a parar al lugar donde tenía que ir a parar, porque los trenes seguían perdiendo compresores, no se reparaba y se seguía tercerizando. (...) Así, llegamos a la conclusión de que este deterioro, que fue progresivo, fue programado...

El resultado típico del descarrilamiento parcial y el acaballamiento de algunos coches y la muerte y las lesiones de numerosas personas, tienen que ver con el no cumplimiento del compromiso contractual, la informalidad que rodeaba diariamente a las formaciones, la ausencia o la anulación de compresores, la adición de suplementos para corregir las falencias (...). Este progresivo deterioro que incrementó los riesgos fue posible por la inactividad también de los funcionarios públicos que ejercieron el control..."

Encuadró los hechos en los tipos penales contenidos en los artículos 173 inciso 7° en función del 174 inciso 5° y 196 del Código Penal (administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública y descarrilamiento culposo).

### **e.3) Alegato del Ministerio Público Fiscal:**

Por su parte, el Fiscal General tuvo por acreditado que "los aquí imputados (...) tenían a su cargo el cuidado, custodia y administración de los bienes del Estado, que, con un claro designio de beneficiarse a sí o a terceras personas, perjudicaron mediante el quebrantamiento de la fidelidad los intereses confiados, verificándose en el estado que conformaban los coches del chapa 16 de la formación 3772 esa

mañana del día 22 de febrero del año 2012, el perjuicio efectivamente causado. Por otro lado, también tengo por acreditado que los distintos aportes realizados por cada uno de los imputados fueron determinantes para que en la mañana del día 22 de febrero del año 2012 a las 8:30 de la mañana la formación 3772, chapa 16, conformada por 8 coches Toshiba original, colisionaran en el final del andén número 2 de la estación Once de Septiembre”.

Indicó que “Pese a tener absoluto y cabal conocimiento del severo deterioro que tenían los bienes que habían sido dados en concesión, (...) sus conductas se manifestaron en una falta de voluntad de cuidar el patrimonio público.

Por otro lado, e independientemente de esta conducta demostrada, permitieron una evidente falta de ocupación e inversión en material de seguridad ferroviaria, que derivó particularmente en el deterioro de los trenes eléctricos Toshiba originales que operaban en la línea Sarmiento. (...)

La grave y generalizada falta de inversión sobre el mantenimiento del material rodante, reflejan el estado en que el chapa 16 fue puesto en servicio ese día 22 de febrero del año 2012, aunado a la negligente forma de conducción de Marcos Córdoba, resultaron determinantes en la ocurrencia del hecho materia de pesquisa. (...)

No cumplir con las obligaciones asumidas ni observar la normativa que las regulaba, determinó que TBA operara con un sinfín de graves fallas en la seguridad que hacían previsible la producción del resultado”.

Señaló asimismo el Fiscal que “la política empresarial llevada adelante, asumida y plasmada en este caso





## *Cámara Federal de Casación Penal*

por los gerentes de material rodante y de operaciones, era que solo se hacían determinadas reparaciones en Emfer, mientras que en los talleres, este caso Castelar, donde debía procederse al mantenimiento preventivo, no se efectuaba tarea alguna, generando ello que las tareas llevadas a cabo en Emfer serían, en definitiva, afrontadas por el Estado Nacional. Cuanto mayor deterioro avanzado e irreversible revestían los coches, supuestamente mayores serían las tareas a realizar en aquel establecimiento.

Siendo que las licitaciones para realizar los trabajos profundos recaían en Emfer, en trámites de contratación irregulares, con el gerenciamiento de TBA, una consecuencia directa de la falta de mantenimiento redundaba en un beneficio para otra empresa del mismo grupo económico.

Por otra parte, y ya concretamente sobre el mantenimiento y estado de conservación de la formación chapa 16, condenada a la inactividad (...), la reflexión que cabe hacerse es que de (...) haberse procedido correctamente a efectuarle las tareas necesarias sobre aquellos coches y disponer de todos los medios, tanto humanos y técnicos para su correcta conservación, dicha formación no debería haber estado sumida en dicho estado terminal al mes de febrero del 2012".

La calificación legal que entendió adecuada a los hechos fue la de los artículos 196 incisos 1° y 2° y 173 inciso 7° en función del 174 inciso 5° del Código Penal (estrageo culposo agravado y administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública).

En este alegato, se observa que correctamente el Fiscal de juicio respetó los dos ejes de imputación que quedaron fijados a partir del fallo de la Sala II de la Cámara

Federal tan mencionado: por un lado, la administración infiel en perjuicio del Estado por el deterioro de los bienes concesionados; y, por otro, las circunstancias que determinaron el trágico suceso de la mañana del 22/02/2012.

f) Pues bien, como se aprecia hasta aquí y de acuerdo a lo que se desprende de la reseña que antecede, el derrotero de los actos procesales medulares de la encuesta dejaron en claro que los hechos investigados y reprochados fueron siempre los mismos, y más allá de que en ciertas piezas se mencionaron las cuestiones relativas a los subsidios, este aspecto fue expresamente excluido por la Cámara Federal y además no fue objeto de reproche por el Tribunal Oral sentenciante -lo que se verá al analizar los hechos probados en el fallo recurrido-.

De este modo, las imputaciones que conformaron el objeto procesal de esta causa quedaron fijadas sobre dos ejes incontrovertibles, a saber.

Por un lado, la falta de manutención de los bienes del Estado entregados en concesión y el consecuente perjuicio económico provocado a las arcas públicas, y, por otro, el suceso acaecido el 22/02/2012 derivado de la prestación del servicio de transporte ferroviario en las condiciones de peligro que se fueron detallando.

En este punto insistimos en señalar, como se observará al analizar los hechos comprobados en la sentencia del tribunal Oral Federal -a cuya descripción nos remitimos aquí a fin de evitar repeticiones-, que esas imputaciones se respetaron y se mantuvieron inmovibles, motivo por el cual la aludida afectación a la congruencia en modo alguno puede prosperar.



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Es que los dos ejes de imputación ya reseñados aparecen reprochados en las distintas piezas medulares del proceso, y si bien algunas de ellas pecaron por exceso al incluir indebidamente las cuestiones referentes a los subsidios, lo cierto es que los hechos contenidos finalmente en el fallo condenatorio siempre estuvieron presentes a lo largo de la encuesta, lo que permite aseverar sin duda alguna que los eventos por los cuales fueron condenados los acusados eran conocidos por ellos desde los albores de la pesquisa y, por ende, tuvieron la oportunidad útil de confrontarlos, producir prueba y alegar sobre la misma, de modo que no se aprecia ninguna lesión al derecho de defensa que tutela el invocado principio de congruencia.

Por otra parte, también corresponde descartar definitivamente y sin lugar a equívocos una posible violación al principio *ne bis in ídem*, por la sencilla razón que la imputación relativa al desvío de los subsidios entregados por el Estado fue expresamente excluida en la resolución de la Sala II de la Cámara Federal, motivo por el cual esa atribución no sólo no forma parte del objeto procesal de estas actuaciones, sino que además no fue tenida en cuenta ni valorada en el fallo condenatorio que aquí se revisa; desde esta perspectiva ningún agravio serio y atendible sobre la garantía que veda la persecución penal múltiple pueden en este punto invocar válidamente las defensas.

5.- Sentado lo anterior, entonces, nos encontramos en condiciones de afirmar que en el caso traído a nuestro conocimiento ha habido correlación entre los hechos atribuidos en todos los actos procesales que así lo requerían y aquellos que finalmente quedaron establecidos en la sentencia; los que

a su vez, por cierto, no guardan ningún tipo de identidad y por ende resultan distintos del objeto procesal de la causa n° 4973/10 del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 2 referente a los subsidios.

Insistimos en remarcar que a partir del pronunciamiento de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal se excluyó de la presente investigación la cuestión relacionada con los subsidios estatales recibidos por la firma T.B.A. S.A., y que más allá de que algunos acusadores los mencionaron erróneamente, ese tópico no formó parte del pronunciamiento condenatorio.

En las presentes actuaciones la conducta atribuida a parte de los imputados que fuera considerada -de manera coincidente en todos los actos procesales que tuvieron lugar desde entonces- como constitutiva del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (artículo 173 inciso 7° en función del 174 inciso 5° del Código Penal de la Nación), se encontró siempre vinculada al incumplimiento de las obligaciones asumidas a través del Contrato de Concesión en lo que se refiere al mantenimiento de los bienes públicos concesionados y al desinterés por las circunstancias en que la concesión era desarrollada.

Y también naturalmente a determinar las causas del siniestro acaecido el día 22/2/2012 vinculadas con la actitud asumida por el maquinista de la formación, y por la actividad de la dirección de la empresa y el incumplimiento por su parte de las responsabilidades asumidas en el Contrato de Concesión.

Por cierto que la determinación del objeto de esta causa y sus implicancias, también fue analizada en sentido





## *Cámara Federal de Casación Penal*

concordante por esta Sala III al expedirnos en la causa n° 16.579 en fecha 3/5/2013 (reg. n° 644/13) en ocasión de debatirse la pretensión del Estado Nacional de constituirse en parte querellante en las actuaciones. En ese pronunciamiento -a cuyos fundamentos y conclusiones nos remitimos por razones de brevedad-, se dijo expresamente, en lo que aquí interesa, que *"...Por el contrario, no se encuentra abarcado por el objeto procesal de la presente causa 'el aspecto de la pesquisa vinculado al destino que Trenes de Buenos Aires S.A. diera a los fondos entregados por el Estado Nacional en razón del Contrato de Concesión celebrado (...) pues la profundización de tales sucesos ha sido recientemente atribuida al magistrado a cargo del Juzgado n° 2 de este fuero, que se encontraba ya interviniendo en el expediente n° 4973/10, cuyo objeto procesal abarca al conjunto de irregularidades que pudieron haberse verificado en la entrega de subsidios por parte del Estado Nacional a las empresas concesionarias de los servicios públicos' (conf. resolución de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal de fecha 11 de enero de 2013, dictada en el marco de la causa 32.584 de su registro, mediante la cual se resolvieran los planteos efectuados por las partes contra el auto de procesamiento dictado en el marco de este proceso; ver, asimismo, resolución dictada por la Sala I de ese mismo Tribunal con fecha 21 de diciembre de 2012 -causa 47.781-, mediante la cual se atribuyera competencia al Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional Federal n° 2 para intervenir, en el marco de la causa n° 4973/10 de su registro, en las pesquisas relativas a las irregularidades financieras derivadas del uso dado a los subsidios que recibió*

la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. por parte del Estado Argentino)".

Remarcamos nuevamente que si bien pueden encontrarse en los requerimientos de elevación a juicio -especialmente los del Ministerio Público Fiscal, de la Querrela n° 1 y de la Querrela n° 3 de fs. 8860/8870 vta., 8892/8913 y 8914/8958, respectivamente-, así como en los alegatos de ésta última, expresiones que podrían considerarse vinculadas con la administración que la empresa concesionaria hiciera de los subsidios otorgados por el Estado Nacional (suceso este que no forma parte de la presente pesquisa), esos excesos carecen de aptitud para fundar una lesión al *ne bis in idem* porque no fueron receptados en la condena dictada en estas actuaciones.

A su vez, tampoco pueden representar una modificación de la base fáctica imputada, pues como hemos visto los dos ejes sustanciales que conforman el objeto de esta causa siempre fueron mencionados y contenidos, y también porque en definitiva se tratan de referencias erróneas para el caso que comportan una equívoca demasía argumental, pero que carecen de entidad suficiente para llevar a la invalidez del acto acusatorio.

A mayor abundamiento, nótese que a fs. 15.752/15.781 obra una certificación realizada en fecha 4/6/2015 por parte del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 2, Secretaría n° 3, respecto de la causa n° 4973/10 "Jaime, Raúl Ricardo y otros s/ abuso de autoridad y violación de deberes de funcionario público", donde el magistrado interviniente precisó el objeto procesal de dicha pesquisa y que estaría constituido, en lo que aquí interesa, por "Posibles irregularidades en el otorgamiento de subsidios a

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*concesionarios y operadores ferroviarios formuladas por la Auditoría General de la Nación en el informe aprobado por Resolución AGN N° 206/09, en relación a los controles realizados por la Secretaría de Transporte de la Nación y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, respecto de los subsidios otorgados en favor de los concesionarios ferroviarios para la ejecución de obras, implementados por el decreto n° 1683/05 y las resoluciones de la Secretaría de Transporte n° 115/02 y 187/06, entre los años 2005 y 2008..."*

De esa manera, advertimos que el hecho que fuera individualizado en la sentencia bajo análisis como n° 1, no solo se ha mantenido inalterado a lo largo de la pesquisa, sino que a su vez resulta ontológica y jurídicamente diferente de aquel que constituye el objeto de investigación de la causa n° 4973/10 del registro del Juzgado Federal n° 2, por lo que de manera alguna puede considerarse que haya mediado una violación a la garantía constitucional del *ne bis in idem* frente a la tramitación paralela de ambos procesos.

Como se ve, es en el Juzgado Federal n° 2 donde se investigan las cuestiones vinculadas a los subsidios, imputación que insistimos no está incluida en las conductas por la cuales resultarían condenados los imputados en la presente causa y que fuera calificada en los términos del artículo 173 inciso 7° del Código Penal.

Es en las condiciones apuntadas que estimamos que en las presentes actuaciones se ha respetado el principio de congruencia y no ha existido violación alguna a la garantía *ne bis in idem* -por resultar los objetos procesales de las presentes actuaciones y la del Juzgado Federal n° 2 claramente distintos y escindibles-, motivo por el cual las críticas

sobre el particular de las defensas deben ser desestimadas.

6.- Si aún todo lo expuesto no resultara suficiente, no podemos dejar de señalar, a su vez, que el planteo no resulta novedoso, sino que ha sido objeto de cuestionamiento en varias oportunidades a lo largo de la pesquisa, habiendo sido resuelto en todas las instancias -incluida la Corte Suprema de Justicia de la Nación- de manera adversa a las insistentes pretensiones de las defensas.

a) En efecto, en el Incidente de Apelación del auto de procesamiento, tras el resolutorio de la Sala II de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal que delimitó el objeto procesal de la manera antes reseñada y lo diferenció de aquel investigado en la causa n° 4973/10 del Juzgado Federal n° 2, las defensas de Luna; Ferrari, D'Abenigno, De los Reyes, Pont Vergés, Pafumi, Astrella, Ballesteros y Suárez; Sergio Claudio Cirigliano, Calderón, Álvarez, Werba, Lopardo, Gariboglio y Doce Portas; Tempone, Rubio, Roque Ángel Cirigliano, Raineri, Lodola y Ninoná; Ochoa Romero; y Jaime, interpusieron recursos de casación arguyendo, entre otros agravios, la lesión a la prohibición de doble juzgamiento y al principio de congruencia aquí invocadas.

Tales recursos fueron declarados inadmisibles por parte de la Cámara de Apelaciones (cfr. fs. 1320/1321 vta. del Incidente de Apelación del Procesamiento). Asimismo, los recursos de queja interpuestos en consecuencia fueron declarados inadmisibles por esta Sala III, en las causas n° 242/13, 258/13, 313/13, 260/13, 259/13, 241/13 y 243/13 (registros n° 660/13, 659/13, 661/13, 657/13, 658/13, 664/13 y 655/13, todos ellos del 3/5/2013).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Por último, los recursos extraordinarios federales interpuestos por la defensa de Ferrari, D'Abenigno, De los Reyes, Pont Vergés, Pafumi, Astrella, Ballesteros y Suárez y por las defensas de Ochoa Romero y de Jaime, fueron declarados inadmisibles por este Tribunal (causa n° 258/13, reg. n° 1497/13 del 29/8/2013; causa n° 241/13, reg. n° 1498/13 del 29/8/2013; y causa n° 243/13, reg. n° 1499/13 del 29/8/2013); posición convalidada por la Corte Suprema de Justicia de la Nación.

En efecto, nuestro Máximo Tribunal con fecha 10 de diciembre de 2013, 4 de febrero de 2014 y 26 de marzo de 2014 desestimó los recursos de hecho deducidos por las asistencias técnicas de los mencionados (cfr. J.77.XLIX, "Recurso de hecho deducido por la defensa de Ricardo Raúl Jaime en la causa Jaime, Ricardo Raúl s/ causa n° 243/2013"; O.199.XLIX, "Recurso de hecho deducido por la defensa de Pedro Ochoa Romero en la causa Ochoa Romero, Pedro s/ causa n° 241/2013"; y F.471.XLIX, "Recurso de hecho deducido por la defensa de Ferrari, Carlo Michele y otros s/ causa n° 258/13").

**b)** Luego, en la oportunidad prevista por el artículo 349 del Código de forma, las defensas de Schiavi, Ochoa Romero, Jaime, Tempone, Rubio, Roque Ángel Cirigliano y Raineri manifestaron su oposición a la elevación a juicio, considerando -entre otros argumentos- que se encontraban frente a una violación a la prohibición de doble juzgamiento, al haberse incluido en los requerimientos aspectos fácticos que, a su criterio, formaban parte de la investigación llevada adelante por el Juzgado Federal n° 2 del fuero en el marco de la causa n° 4973/10. Ello fue rechazado por parte del Juez instructor en el auto de elevación a juicio de fs. 9298/9353,

oportunidad en la que se señaló a su vez que existe “una confusión conceptual entre la base fáctica (hecho investigado) objeto de la investigación y la subsunción legal que las partes o los tribunales de la etapa de la instrucción proponen”.

c) Ya elevadas las actuaciones a la etapa de juicio oral, la cuestión fue planteada nuevamente por varias de las defensas, siendo resuelto en el Incidente T01/3, en el que el Tribunal Oral en fecha 27/6/2013, tras citar lo decidido en su oportunidad por dicha Alzada y por esta Sala III en el marco de la causa n° 16.579, señaló que “la plataforma fáctica de ambas pesquisas ha quedado definida en cada una de las decisiones jurisdiccionales adoptadas a lo largo del proceso. Por ello, y en base a las acusaciones formuladas que habilitan esta instancia, el objeto de este proceso ha quedado circunscripto a la dilucidación de las causas del suceso que tuvo lugar el 22 de febrero de 2012, en la estación Once de Septiembre de esta Ciudad, cuando la formación n° 16 de la línea Sarmiento colisionó con el paragolpe ubicado al final de vía del andén n° 2.

Es en ese marco que la acusación ha planteado que el hecho tuvo lugar, entre otras cosas, por la falta de mantenimiento y conservación de los bienes públicos dados en concesión.

Este resulta el suceso que dio origen a este expediente y que constituiría el núcleo del debate a realizarse en autos, más allá de la calificación legal que cada una de las partes introduzca en el debate y que en definitiva este Tribunal imponga en el momento procesal oportuno.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*Por el contrario, la investigación que actualmente lleva adelante el Dr. Ramos se centra en determinar las eventuales irregularidades que se habrían producido en torno al otorgamiento y destino de los subsidios entregados durante años por el Estado Nacional a la firma Trenes de Buenos Aires S.A.*

*Como se ve, son hechos distintos y netamente diferenciables entre sí, cuyo análisis importará un desarrollo conceptual y teórico diverso y, además, producción de prueba totalmente independiente. Tan sólo se observa, al día de la fecha, una identidad en la calificación legal que a cada evento, en forma provisoria, se le otorgó. En base a ello es que no resulta posible sostener la existencia de un riesgo de que los imputados se vean obligados a defenderse en dos procesos distintos respecto de la misma imputación".*

Ello fue motivo de recurso de casación por parte de las defensas de Sergio Claudio Cirigliano, Calderón, Álvarez, Lopardo, Gariboglio, Doce Portas, Jaime y Pont Vergés, los que no fueron concedidos por parte del Tribunal a quo, habiéndose interpuesto recursos de queja que tramitaron ante esta Sala III como causas n° 1150/2013 y 1155/2013, los que fueron declarados inadmisibles en fecha 6/9/2013 (reg. n° 1589/13 y 1590/13, respectivamente).

**d)** A su vez, al elevarse a juicio las actuaciones por separado formadas respecto de Mario Francisco Cirigliano, la defensa del nombrado reeditó la cuestión, frente a lo cual el Tribunal Oral interviniente dispuso estar a lo dispuesto en el Incidente T01/3 citado precedentemente. Contra ello interpuso recurso de casación la defensa, el que fue concedido, formándose en consecuencia el Incidente T01/13. Finalmente,

esta Sala III resolvió en fecha 27/12/2013 en la causa n° 1679/2013 declarar inadmisibile el recurso de casación (reg. n° 2606/13), corriendo igual suerte el recurso extraordinario deducido (reg. n° 407/14).

El recurso de hecho intentado al respecto por la defensa del nombrado fue desestimado por el Máximo Tribunal el 30 de diciembre de 2014 (cfr. CSJ 382/2014 (50-C) "Recurso de Hecho deducido por la defensa de Mario Francisco Cirigliano en la causa Cirigliano, Mario Francisco s/ causa n° 1679").

De modo que cabe concluir que se trata de una cuestión que ha merecido y recibido el debido análisis y resolución por parte de los distintos órganos judiciales que intervinieron en las actuaciones y que incluso fue avalado por el más Alto Tribunal en más de una ocasión, no habiendo aportado las defensas argumentos diferentes ni novedosos de aquellos que resultaran desestimados en las oportunidades citadas, por lo que, por cuanto fuera desarrollado en el presente acápite, corresponde proceder a su rechazo.

7.- Finalmente, sólo nos interesa agregar una breve reflexión.

En la audiencia de informes hemos visto que las defensas y en particular durante la prolija exposición del Dr. Sforza, hicieron especial hincapié en la existencia de actuaciones previas en trámite por ante el Juzgado Federal a cargo doctor Ramos y donde actualmente -según lo alegado- se estaría investigando y avanzando sobre aspectos de la administración que abarcan el presente objeto procesal.

Al respecto, cabe consignar que si bien es cierto que aquella causa fue la primigeniamente iniciada, no lo es menos que esa encuesta aún se encuentra en una etapa instructoria;





## *Cámara Federal de Casación Penal*

cuando, por otro lado, la presente causa ha arribado a instancias procesales casi definitivas y obviamente con un objeto procesal menguado y bien delimitado como lo detalláramos ut supra.

Es por ello que, a todo evento, es en la primera de las causas -mucho más amplia por cierto- donde las partes podrán esgrimir las defensas que estimen correspondientes para el caso que allí se avance sobre el específico y acotado objeto procesal de la presente que, como venimos diciendo, no incluye el desvío de los subsidios y otros aspectos de la administración de transportes.

En definitiva, habiendo quedado claro cuál es el objeto de esta causa y cómo ha sido definido y distinguido del otro expediente mencionado y teniendo en cuenta el estadio procesal al que aquí hemos arribado -ver punto 5 del presente-, conceptuamos que corresponderá en todo caso que en aquellas actuaciones se formulen las objeciones que se estimen pertinentes en caso de que en ellas se pretenda incluir indebidamente las cuestiones tratadas en este juicio.

En este marco, una vez más advertimos que el planteo de ne bis in ídem es improcedente, a la par que tampoco entendemos en qué medida puede considerarse lesionado el principio de juez natural, cuando precisamente la distinción de objetos -y como consecuencia la asignación de competencias- fue claramente definida por la Cámara Federal, criterio que fue confirmado en todas las instancias, inclusive por el más Alto Tribunal.

### **QUINTO:**

#### **1. Introducción.**

Superados los planteos de nulidad, a fin de continuar

con el análisis de las impugnaciones deducidas, lo primero que debemos abordar son los agravios vinculados con la arbitrariedad de la sentencia en lo atinente a la valoración de los hechos y las pruebas.

En tal sentido, es del caso recordar la reiterada doctrina jurisprudencial de este Tribunal en cuanto a que la legislación procesal ha impuesto a los magistrados del poder judicial la obligación ineludible de motivar sus decisiones. Así es, llevamos dicho al respecto que *"...los jueces tienen el deber de motivar las sentencias y ello se realiza cuando se expresan las cuestiones de hecho y de derecho que los llevan a concluir en un caso concreto de un determinado modo. Se cumple así con un principio que hace al sistema republicano, que se trasunta en la posibilidad que los justiciables, al ser absueltos o condenados puedan comprender claramente por qué lo han sido"* (conf. causas N° 25 "Zelikson, Silvia E. s/recurso de casación", Reg. N° 67 del 15 de diciembre de 1993 y sus citas; y causa N° 65 "Tellos, Eduardo Antonio s/recurso de casación", Reg. N° 99/94 del 24 de marzo de 1994, ambas de esta Sala).

En ese criterio, vemos que el artículo 123 del Código Procesal Penal de la Nación establece que las sentencias deberán ser motivadas bajo pena de nulidad y más aún, el artículo 404 inciso 2° del mismo texto legal dispone que la sentencia será nula si faltare o fuere contradictoria la fundamentación. Esta exigencia comporta una garantía en beneficio de los eventuales imputados y acusados, como también para el Estado en cuanto asegura la recta administración de justicia. Motivar o fundamentar las resoluciones judiciales implica asentar por escrito las razones que justifican el

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

juicio lógico que ellas contienen. En otras palabras, importa la obligación de consignar las causas que determinan el decisorio o exponer los argumentos fácticos y jurídicos que sustentan la resolución, esto es, las razones que poseen aptitud para legitimar el dispositivo (conf. nuestros votos en las causas N° 80 "Paulillo, Carlos Dante s/ rec. de casación", Reg. N° 111 del 12/4/94; N° 181 "Sassoon Attie, Raúl Nissim s/recurso de casación" Reg. N° 177/94 del 17/11/94; N° 502 "Arrúa, Froilán s/ rec. de casación", Reg. N° 185/95 del 18/9/95; N°1357 "Canda, Alejandro s/ rec. de casación", Reg. N° 70/98 del 10/3/98; N° 2124 "Anzo, Rubén Florencio s/ rec. de casación", Reg. N° 632/99 del 22/11/99; N° 1802 "Grano, Marcelo s/ rec. de casación", Reg. N° 186/2002 del 22/4/2002; y asimismo las causas N° 18 "Vitale, Rubén D. s/rec. de casación" Reg. N° 41 del 18/10/93; N° 25 "Zelikson, Silvia E. s/rec. de casación" ya citada; N° 65 "Tellos, Eduardo s/rec. de casación" ya citada; N° 135 "Risso de Osnajansky, Nelly s/rec. de casación" Reg. N° 142/94 del 18/10/94; N° 190 "Ruisanchez Laures, Ángel s/rec. de casación" Reg. N° 152/94 del 21/10/94; todas de esta Sala III, entre muchas otras).

Ahora bien, para realizar la ardua tarea que implica la revisión del fallo cuestionado, dada la extrema complejidad del caso sometido a estudio y la cantidad de objeciones que las partes han formulado, resulta menester efectuar unas consideraciones previas en cuanto al orden metodológico que habremos de seguir.

Al respecto, debemos puntualizar en primer lugar, que a la hora de fundamentar un fallo los jueces no están

obligados a ponderar una por una y exhaustivamente todas las pruebas agregadas, sino sólo aquellas que estimen conducentes para fundar sus conclusiones, ni tampoco a tratar todas las cuestiones expuestas y examinar argumentos que, en su parecer, no sean decisivos (CSJN Fallos 307:1121, entre muchos otros).

Es que sólo la omisión de tratar aspectos conducentes para la solución de la causa priva a la sentencia de sustento como acto judicial válido (Fallos 314:737); y de allí que el deber de fundamentación no incluye el tratamiento de pruebas o alegaciones que no se estimen determinantes ni decisivas para definir el desenlace de la cuestión.

Y esto lo aclaramos no sólo para entender cuál es el norte que debe guiar el análisis de fundamentación del fallo recurrido, sino también para que se comprenda el alcance de las respuestas que brindará esta Alzada a las múltiples alegaciones formuladas por las partes en sus presentaciones recursivas.

Sentado lo anterior, también nos interesa remarcar que el estudio del fallo comenzará por el repaso de los principales fundamentos vertidos en la sentencia para sustentar la materialidad de los hechos identificados como nro 1, 2 y la responsabilidad que en cada caso le cupo a cada uno de los imputados; siguiendo ese orden. Asimismo, a medida que se avance con el repaso de la motivación brindada por el tribunal se irán efectuando consideraciones propias, avalando o criticando las aseveraciones del tribunal, extremo que cuando así corresponda deberá ser entendido como parte de la respuesta a las objeciones que sobre los puntos tratados hayan efectuado los recurrentes. Aquí debe tenerse presente que toda afirmación sustentada en pruebas incorporadas al juicio que se

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

formule en nuestra ponencia habrá de considerarse como una contestación a cualquier agravio o queja que sobre la misma cuestión hayan realizado los impugnantes en sentido inverso al concluido.

De todas maneras, una vez finalizado el repaso de los fundamentos sustanciales de la sentencia impugnada, nos dedicaremos (en el punto 5. del presente considerando) a formular puntuales respuestas a cada uno de los agravios que se consideren que aún no han recibido una contestación expresa o tácita, tratando de agrupar aquellos comunes a algunas de las partes a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Naturalmente, concluida esa tarea se abordarán las cuestiones inherentes a la calificación legal y las penas impuestas.

Para el final de esta ponencia quedarán sí las impugnaciones de los acusadores deducidas contra las absoluciones de algunas de las personas imputadas.

Creemos que de esta manera será posible efectuar una sentencia que no resulte tan tediosa y que por lo demás nos permitirá cumplir con la doctrina del Alto Tribunal en la materia, es decir, de abocarnos y centrarnos en el tratamiento de las pruebas y alegaciones que se consideren conducentes y dirimientes para resolver el caso sometido a nuestro conocimiento, evitando formular reiteraciones y simplificando el análisis a lo verdaderamente determinante para el juzgamiento de los hechos y las responsabilidades pertinentes.

### **2. HECHO N° 1**

#### **a. El hecho probado**

El tribunal ha tenido por acreditado que los *"integrantes del Directorio de Trenes de Buenos Aires SA y*

*aquellos que conformaban de hecho su Comité Ejecutivo, en su carácter de titulares y como máxima expresión de la voluntad social de aquella empresa, incumplieron los deberes a su cargo de administración y cuidado de los bienes públicos afectados al servicio ferroviario de la línea Sarmiento, según las obligaciones emergentes del contrato de concesión suscripto con el Estado Nacional el día 23 de mayo del año 1995”.*

*Señaló el a quo que, en concreto, Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón y Jorge Álvarez -miembros del Comité Ejecutivo- y Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto De los Reyes, Carlos Esteban Pont Vergés, Víctor Eduardo Astrella, Francisco Adalberto Pafumi, Guillermo Antonio D’Abenigno, Antonio Marcelo Suárez y Laura Aída Ballesteros - integrantes del Directorio-, decidieron “omitir las tareas de mantenimiento a su cargo y sistemáticamente no ejecutaron los planes que en tal sentido se encontraban obligados a cumplir” y de esa manera “permitieron que la flota de material rodante a su cuidado prestase servicio en un deplorable estado de mantenimiento que afectaba las condiciones de confort y especialmente de seguridad en que se prestaba el servicio”. Ello, “produjo un incremento indebido del riesgo propio de una actividad particularmente riesgosa y específicamente reglamentada”.*

*Se puntualizó también que “[d]icha decisión empresarial (...) se encontró evidentemente orientada a obtener una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante, generando una disminución de la vida útil del mismo” y ello con el claro objeto de “procurar a su empresa controlante -Cometrans SA- un magnífico producto*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*económico".*

Concluyó el tribunal de juicio que a través de ese *"diseño corporativo (...) mantuvieron los efectos y beneficios de un contrato ficticio de asesoramiento integral con la firma Cometrans SA (...) y, además, pudieron así solicitar anticipadamente la reconstrucción integral del material rodante"*, esta última realizada con fondos aportados por el Estado Nacional. A su vez, gracias a la connivencia de algunos funcionarios, dicha reconstrucción era *"otorgada a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, sociedad que también era controlada por Cometrans SA"*; es decir, una segunda vía para incrementar *"sistemáticamente los réditos económicos de esta última, sin la necesidad de efectuar erogación alguna"*.

En este contexto se consideró, pues, que *"José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo, en su calidad de miembros integrantes del Directorio de la firma Cometrans SA (...), prestaron una cooperación necesaria en el diseño criminal (...) al permitir que las sociedades controladas por la voluntad social del órgano que integraban llevase adelante tales maniobras"*, obteniendo como contrapartida *"un colosal lucro indebido"* que ha ocasionado, además, un *"evidente perjuicio económico al erario público"* tanto por el deterioro de la flota como por la falta de durabilidad de las inversiones realizadas por el Estado Nacional para reconstruirlo.

El tribunal de mérito entendió que todo ello no podría haberse llevado a cabo sin la *"colaboración de los imputados Sergio Daniel Tempone y Roque Ángel Cirigliano quienes, en su carácter de Gerente de Operaciones y Gerente de Material Rodante, respectivamente, pusieron a disposición de*

la empresa criminal sus conocimientos técnicos”, permitiendo la continuidad del servicio ferroviario “aun cuando el mismo se prestase con material rodante en un calamitoso estado de mantenimiento e infringiendo todo estándar de seguridad”.

Estimó, asimismo, que semejante maniobra no podría haberse ejecutado “sin la imprescindible colaboración de los acusados Juan Pablo Schiavi y Ricardo Raúl Jaime”, quienes pese a que “tenían la obligación de supervisar el control y la fiscalización de la operación del sistema de transporte ferroviario de pasajeros” y al “acabado y pleno conocimiento del nefasto estado del material rodante como de la canallesca política empresaria que llevaba adelante la firma Trenes de Buenos Aires” y “a las constantes alertas que recibieron de parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Auditoría General de la Nación”, de todas formas, “emplearon las artimañas burocráticas a su alcance para obturar la posibilidad de que se adopte alguna medida para evitarlo”.

En definitiva, los magistrados de la instancia anterior concluyeron que “cada uno dentro de su ámbito de actuación (...) contribuyeron al ruinoso estado del material rodante que fue entregado en concesión a la empresa Trenes de Buenos Aires SA, afectando en forma directa no sólo el erario público (...) sino también los derechos individuales de cada uno de los (...) usuarios”.

#### **b. Premisas que sustentan el razonamiento**

Son múltiples las premisas de las que se valió el tribunal de mérito para arribar a la conclusión que antecede, por ello a continuación haremos una síntesis de aquellas que han sido de especial relevancia para la resolución del caso.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

### **Privatización, emergencia ferroviaria y obligaciones de las partes**

Así, pues, para comenzar, se puso de resalto que a fin de comprender la coyuntura en la que se verificó el perjuicio al erario público y, en definitiva, explicar el contexto en que se produjo el siniestro, debemos remontarnos al origen del proceso de privatización del servicio público de transporte ferroviario, mediante el cual se asignó a los concesionarios dos responsabilidades principales: la operación de los trenes y el mantenimiento de los bienes otorgados -arts. 1.c y 34.3 del pliego de bases y condiciones-.

Se señaló al respecto que *"a partir de la suscripción del contrato de concesión (...) Trenes de Buenos Aires SA asumió la responsabilidad exclusiva sobre la operación y explotación comercial de las líneas Sarmiento y Mitre, como así también la realización de las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes afectados a la concesión, y la custodia y vigilancia de los mismos, con el alcance establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Generales, el contrato y su addenda (art. 4.2)"*.

Quedó establecido en la sentencia que las fuentes a tener en consideración a los fines de efectuar las tareas de mantenimiento que se encontraban a cargo de la empresa eran las normas de ferrocarriles (FEMESA) y las recomendaciones realizadas por el fabricante y la autoridad de aplicación -arts. 8.3 y 11.3 del contrato-; según fuera explicado por el testigo Horacio Alberto Cecchino -ver fs. 484/5 de la sentencia-. El mantenimiento debía garantizar la aptitud del sistema, a fin de que el servicio fuera prestado siempre en condiciones de eficiencia y seguridad.

Además de ello, contractualmente, Trenes de Buenos Aires estaba obligada a recuperar el estado de los activos que le hubieran sido transferidos en estado deficiente.

Ahora bien, se indicó que, de acuerdo al convenio, si bien la concesionaria era responsable del mantenimiento de los bienes dados en concesión, el concedente -esto es, el Estado Nacional- conservaba como contrapartida la función de control y supervisión de tal tarea -art. 8.3 contrato-, y, en ese sentido, el órgano estatal que ejercía la función de control al momento de la última modificación era el Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación, el que estaba facultado para actuar por medio de algún organismo específico -art. 6.4.1-. En definitiva, dicho órgano atribuyó competencia a esos fines a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario y a la Secretaría de Transporte -Decretos nro. 1388/96, 1142/03 y ley nro. 26.352-.

Explicó el tribunal *a quo* que con el dictado de la emergencia económica en el año 2002 se introdujeron modificaciones en el ámbito ferroviario en lo que respecta "*a los planes de inversión previstos en el esquema contractual original*", pues aquellos dependían de subsidios o aportes del Estado Nacional que "*en la situación de crisis fiscal (...) no podría afrontar*".

Sin perjuicio de ello, los magistrados sentenciantes dejaron especialmente en claro que la emergencia económica no modificó los alcances de la obligación original emanada del contrato de concesión; por el contrario, indicaron que "*uno de los aspectos (...) que (...) se mantuvo inalterable (...) es el vinculado al cumplimiento de las tareas de mantenimiento (...)*"

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*pilar fundamental para mantener la seguridad del servicio y de los pasajeros"* -art. 10 de la ley 25.561; art. 11 del decreto nro. 2075/02 de emergencia ferroviaria; y art. 2 del decreto nro. 1090/02 que fijó los alcances del proceso de renegociación de los contratos afectados por la emergencia-.

También se asentó que no se vieron afectadas por la emergencia ferroviaria las obligaciones asumidas por la autoridad de aplicación respecto del mantenimiento de los bienes -conf. art. 2 de la resolución 308/02 del Ministerio de Economía y art. 3 de la resolución 1770/08 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte-.

### **Mantenimiento de los bienes objeto de concesión**

Los sentenciantes destacaron la relevancia del mantenimiento de los bienes objeto de la concesión, por entender que ello permite garantizar continuidad, generalidad, uniformidad y regularidad del servicio público, es decir, en otros términos, velar por el cumplimiento de los caracteres esenciales de un servicio público, así como también la seguridad de los pasajeros.

Con relación a cuáles eran las tareas de mantenimiento, el tribunal hizo hincapié en el testimonio de Horacio Alberto Cecchino -ingeniero ferroviario y encargado del área de material rodante de la Gerencia de Seguridad del Transporte de la CNRT-, quien explicó detalladamente en qué consistía el ciclo de mantenimiento que, en pocas palabras, se realizaba por kilometraje.

Ahora bien, a pesar de la importancia de esas tareas, el tribunal tuvo por acreditado que el Comité Ejecutivo y el Directorio de TBA decidieron *"no respetar los ciclos de reparaciones del material rodante (...) acordadas entre los*

*fabricantes y las autoridades de ferrocarriles argentinos” y “hacer caso omiso a las reiteradas intimaciones que le efectuaba el organismo de control”; siendo esta última la circunstancia que para los sentenciantes explica la maniobra delictiva que a su entender “reconoce su comienzo de ejecución en el año 2004”.*

Se arribó a esta conclusión tras el análisis de los informes que la Auditoría General de la Nación había llevado a cabo sobre el punto, todos los cuales fueron contestes en señalar la ausencia de un mantenimiento adecuado sobre los bienes concesionados por no efectuarse las reparaciones en tiempo y forma, lo que provocó el incremento de fallas de gravedad. Estos informes se sustentaron, a su vez, en los señalamientos efectuados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y en las constataciones realizadas por personal de la propia AGN en el depósito Castelar.

Además de citar los correspondientes informes -que a continuación veremos con detalle-, y por resultar esclarecedores, en la sentencia se hizo especial mención al testimonio del Gerente de Seguridad en el Transporte de la CNRT y a los dichos de Leandro O. Despouy, Damián Staffa, César Begnozzi y Eduardo Jorge Levin (el primero de ellos presidente de la AGN y los demás funcionarios del Departamento de Control del Sector de Transporte de la AGN), de los que se desprende la falta de mantenimiento de los bienes objeto de concesión.

Se aúna a lo expuesto que, según surge de la sentencia, la AGN efectuó recomendaciones sobre el punto, no obstante, se registró una completa *“falta de respuesta de la empresa ante las observaciones e intimaciones”* y, además, si





## *Cámara Federal de Casación Penal*

bien tal circunstancia fue comunicada al Secretario de Transporte no se obtuvo contestación alguna de su parte.

Continuaremos, pues, con una reseña de los informes que sirvieron al tribunal para sustentar su análisis.

### **Informes de la Auditoría General de la Nación**

Como hemos mencionado precedentemente, el tribunal de juicio formuló sus conclusiones respecto de la decisión empresarial de no llevar a cabo las reparaciones y alistamientos de las formaciones principalmente en dos informes de la Auditoría General de la Nación: el **nro. 467/06** y el **nro. 303/09**.

Respecto del primero de los mencionados informes de Auditoría, esto es el nro. 467/06, se consignó en la sentencia que fue suscripto por Eduardo Jorge Levin -jefe del Departamento de Control del Sector Transporte de la AGN- y dirigido al Secretario de Transporte Jaime. El análisis abarcó el período comprendido entre los años 2005 y 2006. Aquí se destacó como conclusión que *"ya desde el año 2004 se detectaba la ausencia de un mantenimiento adecuado sobre los bienes concesionados, debido a que no efectuaban las reparaciones en tiempo y forma"*. Además de ello, se rechazó la explicación de TBA relativa a que omitían mantener los bienes recibidos porque el Estado incumplía con las inversiones previstas en el contrato de concesión. El informe preliminar fue comunicado al Secretario de Transporte mediante nota 327/07, de fecha 23 de octubre de 2007, pero el organismo no realizó exposición alguna. Finalmente la auditoría fue aprobada por resolución de la AGN nro. 23/08, de fecha 12 de marzo de 2008.

Con relación al informe de Auditoría nro. 303/09, se consignó que fue suscripto por Damián Staffa y dirigido al

Secretario de Transporte Juan Pablo Schiavi. El análisis abarcó el período comprendido entre los años 2008 y 2009 y la auditoría fue aprobada por resolución nro. 16 de la AGN, de fecha 2 de marzo de 2012. El tribunal en este punto aclaró que “[s]i bien fue aprobada luego del siniestro, lo cierto es que las tareas de campo, el informe de auditoría y su comunicación a los organismos auditados, corresponden a un período anterior al mismo”.

Sentado ello, el a quo explicó que la Auditoría General de la Nación evaluó “la implementación de reprochables políticas que importaron la ausencia de mantenimiento sólo hasta el año 2009” y, por esa razón, prosiguió señalando en su análisis que “la actuación de los integrantes de la sociedad en los años siguientes y hasta la quita de la concesión, se fundamenta en las constataciones que sobre el punto realizó la Comisión Nacional de Regulación del Transporte”.

A continuación, entonces, veremos precisamente las conclusiones a las que arribó la CNRT sobre el punto.

### **Expedientes de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte**

Para comprender los alcances de la actuación de la CNRT el a quo comenzó por explicar que a partir del dictado de la resolución nro. 1770/08, de fecha 19 de septiembre de 2008, por parte del interventor Antonio Eduardo Sícaro se produjo un “cambio absoluto en el paradigma de actuación de este organismo de control”, por cuanto por ella se estableció la posibilidad de aplicar penalidades no sólo ante incumplimientos en la programación de los servicios de trenes -tal como preveía el contrato de concesión-, sino que este nuevo instrumento permitió sistematizar el control que la CNRT





## *Cámara Federal de Casación Penal*

ya venía realizando a través de sus inspecciones.

Se señaló luego que la mencionada resolución estableció además, a los prestadores de servicios ferroviarios, la obligación de presentar antes del 30 de noviembre de cada año el plan de mantenimiento del siguiente y su omisión era considerada una falta grave, debiéndose informar tal circunstancia a la autoridad de aplicación. Todo ello sin perjuicio de las sanciones pecuniarias que le pudieran corresponder.

Las actuaciones de la CNRT sobre las que el tribunal de mérito sustentó el análisis fueron llevadas adelante por la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT, a cargo del ingeniero Horacio Faggiani, y en ellas se ve *"reflejada la deliberada omisión de Trenes de Buenos Aires de realizar las tareas de mantenimiento"* que tanto se ha mencionado.

Concretamente, las infracciones motivadas en las violaciones a las cláusulas estipuladas fueron sancionadas por el organismo en diferentes expedientes iniciados por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la CNRT, a cargo del Dr. Fernando Cortes.

Del análisis de los expedientes **nro. S01:0079802/2010** "Sanción por falta de cumplimiento -concesionario Trenes de Buenos Aires S.A./Año 2009"; **nro. S01:0540806/2008** "Inspecciones de Seguridad al Material Rodante Año 2009. TBA Línea Sarmiento" (inspecciones durante el trayecto para constatar seguridad) y **nro. S01:0122.160/2011** "Sanción por falta de cumplimiento de la resolución CNRT 1770/08 - mantenimiento -concesionario Trenes de Buenos Aires S.A./Año 2010" -cuyos derroteros fueron exhaustivamente detallados en la sentencia a partir de la página 513 y subsiguientes, a

cuyas consideraciones nos remitimos para evitar reiteraciones innecesarias-, el tribunal concluyó que la empresa presentaba "estructuras notoriamente deficitarias", "importantes diferimientos respecto de las exigencias establecidas", y no contaba con "el grado de cumplimiento necesario en sus respectivos planes de mantenimiento para una adecuada gestión del servicio". Estas consideraciones se apoyaron en las inspecciones realizadas en los talleres de Emprendimientos Ferroviarios SA, en los talleres de Victoria, Castelar y Liniers, y durante los trayectos realizados por los coches.

Por ese motivo se aplicaron multas en los términos de la resolución 1770/08.

En ese sentido, el *a quo* destacó la **resolución CNRT nro. 145/10**, de fecha 26 de marzo de 2010, que estableció una multa de un millón quinientos mil pesos, decisión contra la cual TBA interpuso recurso de reconsideración -ver página 542 de la sentencia-.

También se hizo mención a la **resolución nro. CNRT nro. 207/11**, de fecha 12 de abril de 2011, que aplicó dos multas de trescientos mil pesos y de un millón quinientos mil pesos. Además, se intimó a la empresa a dar cumplimiento a las tareas de mantenimiento pertinentes.

Otra circunstancia de relevancia que se desprende de las actuaciones reseñadas y es expresamente destacada en la sentencia es que la empresa TBA, por gran diferencia, fue no sólo la que más sanciones pecuniarias recibió sino, además, la que mayor cantidad de descarrilamientos sufrió -cfr. pág. 552-.

Asimismo, el tribunal destacó que se constató que no había ningún coche en proceso de reparación general ni tampoco





## *Cámara Federal de Casación Penal*

estaba programada ninguna para los períodos informados, sino solamente coches en proceso de reconstrucción bajo la inversión de dos contratos en distintas etapas de avance. De ahí la conclusión a la que arribaran los sentenciantes de que "[e]l único modo en que se hacían reparaciones profundas al material rodante (...) era por medio de reconstrucciones totales abonadas por el Estado Nacional (...) presentadas como obras de inversión". Este extremo coincide con lo dicho por Faggiani en la nota GST 1994 de fecha 25 de agosto de 2010.

Todas estas cuestiones fueron informadas por la CNRT al Secretario de Transporte, enviándosele incluso los informes elaborados.

El tribunal de mérito hizo mención además a otros expedientes que dan cuenta de la situación descripta.

Así, cabe mencionar al **expediente nro. S01:0024957/2011** "Año 2010 -cumplimiento de la Res. CNRT (I) n° 1770/08 del 19/09/08 sobre planes de mantenimiento en el sistema ferroviario nacional", que se formó adicionalmente con el objeto de "informar a la autoridad de aplicación acerca de la existencia de riesgos para la seguridad del servicio dada la falta de ejecución de las tareas de mantenimiento". Estas actuaciones ingresaron a la Secretaría de Transporte el 21/03/11, no obstante, el *a quo* asentó en la sentencia que "con una interpretación falaz" se dispuso la remisión de aquellas a la UNIREN, como si se tratara de una multa más a discutir en el proceso de renegociación, lo cual redundó en la conclusión del trámite.

Se detalló también el **expediente nro. S01:0199402/2011**, por medio del cual se intimó a la empresa TBA a "que en el término de 30 días se entregue un programa de

*remediación de emergencia"*. Este dossier resulta relevante en tanto contiene la explicación que realizara Faggiani respecto de los velocímetros de los trenes. En ese sentido, el nombrado refirió que hacía años que esos elementos no funcionaban y que lo que TBA proponía era una inversión que restituyera todo el conjunto, es decir, el tacógrafo y el velocímetro; con la finalidad de que la obra fuera solventada por el Estado. Agregó también que podría haberse incorporado un sistema de GPS para suplir a los velocímetros.

Estas probanzas permitieron al tribunal concluir que *"...a pesar de contar con alternativas para medir la velocidad con medios disponibles con los recursos que ya tenía (...), la empresa sistemáticamente solicitaba nuevas obras de inversión, ya que así ello redundaría en un doble beneficio"* (pág. 548).

Las inspecciones llevadas a cabo durante el año 2010 quedaron plasmadas en el **expediente nro. S01:0001597/2010**, actuaciones en las que se da cuenta de las diversas falencias que presentaban los coches producto del diferimiento de la realización de las reparaciones parciales. En este sentido, los dependientes de TBA Cavallone y Ferrari que prestaban funciones en ese sitio resaltaron en sus declaraciones *"la deficiente forma en que se realizaban las tareas en ese taller"*. También se han destacado sobre este punto los testimonios de los Inspectores Muia, Sarafoglu y Rodríguez, quienes explicaron que las actas que labraban las entregaban al personal de supervisión que los recibía en las visitas, para que corrigieran las fallas u omisiones.

A continuación de ello, el tribunal analizó la situación de los bienes dados en concesión durante el período 2011, concluyendo que la situación no sólo no fue revertida

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

sino que se agravó aún más. Para sustentar sus asertos se valió también de una serie de expedientes de la CNRT.

Cuenta de ello da el **expediente nro. S01:0053979/2012** "Cumplimiento de la resolución CNRT (I) nro. 1770 sobre planes de mantenimiento en el sistema ferroviario nacional". Aquí se señalaron las deficiencias estructurales que poseían los bienes y se indicó que sólo un escaso porcentaje de las reparaciones parciales y generales fueron llevadas a cabo -fs. 551-. En estas actuaciones se introdujo un argumento novedoso, esto es, la comprobación de la baja de pasajeros que abonaron el servicio durante el año 2011, lo que en palabras del *a quo* significa que *"mientras se solicitaban y le eran otorgados más subsidios por parte del Estado Nacional para sostener la operación, el organismo de control advirtió que durante ese año previo al trágico hecho (...) la gestión de la empresa para el cobro de la tarifa se volvió más ineficiente"*.

Se agrega a lo dicho la información que se desprende del **expediente nro. S01:0453418/2010** "Inspecciones de Seguridad al Material Rodante Año 2011", del que el tribunal extrajo que *"el resultado observado por los inspectores en las verificaciones en viaje a los coches eléctricos de la línea Sarmiento, efectuadas durante el año 2011 (...) reflejaron lo mismo que ya se veía desde hacía varios años"*. Las inspecciones en el depósito Castelar arrojaron un resultado coincidente con esta falta de mantenimiento.

Para el año de la tragedia *"[l]os planes de mantenimiento del material rodante (...) no preveían realizar cambios importantes en la profundidad y periodicidad de las tareas (...) sino que esta política empresaria iba a continuar, ya que claramente importaba para los responsables de Trenes de*

*Buenos Aires un negocio fabuloso”.*

Se citó como sustento de ello el **expediente nro. S01:0472055/2011** “TBA, Línea Mitre y Sarmiento, planes de mantenimiento y sus avances del material rodante año 2012”, que consiste en el plan presentado por el Gerente de Material Rodante de TBA, Roque Ángel Cirigliano. De estas actuaciones se extrae que “la mayor parte de la flota eléctrica para el año 2012 había recorrido en exceso los kilómetros previstos desde la última reparación general” y que la empresa “tenía previsto realizar muy pocas reparaciones generales sobre su flota eléctrica en todo ese año”, no obstante, “varios coches serían intervenidos durante el 2012 pero como una reconstrucción, cuyo costo era afrontado por el Estado Nacional por medio de obras de inversión”.

#### **Conclusión sobre el mantenimiento**

De lo que hasta aquí ha sido expuesto los sentenciantes concluyeron que la “nula realización de tareas de manutención del material rodante, al momento de los hechos, se vio proyectada en un catastrófico estado situacional de la flota de la línea Sarmiento”.

Ello motivó la intervención de la empresa -Resolución nro. 199/12 del 28/02/12, del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación-, designándose como interventor al Ingeniero Raúl Jorge Baridó - dependiente de la Sindicatura General de la Nación, en adelante SIGEN-, y posteriormente la rescisión del contrato de concesión, que tuvo como base sustancial los informes de la CNRT, de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y del interventor de la SIGEN.

Como soporte de ello se tuvo presente el informe





## *Cámara Federal de Casación Penal*

"Intervención Administrativa Técnica-Operativa Temporal al Contrato de Concesión para la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros, correspondiente a los Grupos de Servicios Nros. 1 y 2, Líneas Gral. Mitre y Gral. Sarmiento. Estado de situación al 10-may-12. Mayo de 2012", suscripto por el Ingeniero Baridó, que conforma los anexos del decreto de rescisión, y aunque también se hizo referencia a su testimonio se aclaró que prevalecerían sus manifestaciones escritas debido a la subjetividad que denotó durante el debate -ver fs. 563 y siguientes-.

El tribunal señaló que el contenido de ese informe fue corroborado "de una forma incuestionable" a partir de una serie de correos electrónicos vinculados al estado de la flota siniestrada. Veamos.

Por un lado, obra el correo del 15/02/12 "Fwd: Estadístico Febrero", enviado por Daniel Lodola a Roque Cirigliano. El primero acompaña adjunto un informe realizado por Cipollina "en el que constan, equipo por equipo, la cantidad de días en que cada uno presentó fallas y las afectaciones totales (demoras y cancelaciones) que ello ocasionó" -por más detalle fs. 566/9-.

Por otro lado, se cuenta con el correo del 17/02/10, que responde a esas consideraciones "Re: Fwd: Estadístico Febrero", enviado por Roque Cirigliano a Daniel Lodola, en el que en copia también figuran Sergio Tempone y Luis Alberto Ninoná-, que ponen de manifiesto -en palabras de personal de la empresa- el "deplorable estado del material rodante y las negativas implicancias que ello tenía por sobre el servicio".

Entonces, del análisis de ambos el a quo concluye que "[e]l absoluto deterioro de las formaciones, y sus

*implicancias en el cumplimiento de horarios y diagrama es incuestionable".*

Como sustento de todo ello, obra en la página 574 un detalle de las características de los ciclos de mantenimiento de los coches que conformaban el tren chapa 16, destacándose un cuadro en el que se muestran palmariamente los diferimientos en la realización de las reparaciones parciales y generales.

**Descripción de la organización de Cometrans SA y la integración del Directorio -página 575/77-.**

En consonancia con las manifestaciones que se detallan *ut supra*, el tribunal ha tenido por probado que *"la cúpula directiva de la empresa Trenes de Buenos Aires SA implementó un diseño institucional de abandono sistemático de las tareas de mantenimiento a su cargo con el único objetivo de obtener una drástica rebaja de los costos económicos (...) y así procurar a su empresa controlante -Cometrans SA- un magnífico beneficio económico"*.

Es en ese contexto que el *a quo* entendió que dos son las maniobras que acreditan la existencia del lucro indebido y su obtención: por un lado, la disminución de la vida útil del material rodante que les permitía solicitar anticipadamente su reconstrucción integral y contratar así a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA -también controlada por Cometrans SA-; y, por otro lado, los beneficios obtenidos por esta última sociedad a raíz de la vigencia de un contrato ficticio de asesoramiento.

Veamos a continuación las razones que llevaron a los sentenciantes a sostener tales asertos.

Con relación a la primera de las maniobras que se





## *Cámara Federal de Casación Penal*

atribuyen, los magistrados de la instancia anterior consideraron que *"Trenes de Buenos Aires SA se escudó en una maliciosa interpretación de los alcances del Decreto de Emergencia Ferroviaria nro. 2075/02 [cuyos alcances reales fueron consignados en la sentencia al explicar el marco normativo, a cuyas consideraciones nos remitimos por cuestiones de brevedad -pág. 451 y subsiguientes-] para abandonar por completo las tareas de mantenimiento que se encontraban indiscutiblemente a su cargo, lo que habremos de vincular en forma directa con el compromiso contractual asumido por Cometrans SA"*.

En ese orden, explicaron que al momento de llevarse a cabo el proceso de privatización del servicio ferroviario se les exigió a las concesionarias la asociación con empresas internacionales del rubro con el objeto de que cumplieran el rol de asistente técnico; desprendiéndose de las actuaciones que al inicio fue la firma *Burlington Northern Railroad Company* la que ejerció esa función para TBA, la que posteriormente fue reemplazada por *Transurb Consult* - Resolución nro. 144/2000 del Ministerio de Infraestructura y vivienda-.

Sin embargo, se indicó en la sentencia que luego de la crisis del año 2001 se puso fin a esa relación convencional, circunstancia que *"importó para la empresa Trenes de Buenos Aires SA el ahorro de una importante suma de dinero"* -obra a fs. 6633/40 y 6701/4-.

Luego detalla el tribunal que mediante el Decreto nro. 104/01, se le reconoció a TBA el carácter de operador, lo que significó que podía asumir *per se* la función de asistente técnico -conf. expediente nro. S02:0010902/2012

(S01:133214/2004) "Reconstrucción exp-S01:240907/2002", que contiene la Resolución nro. 443 del 12/08/04-; no obstante, pese a ello, se desprende de la sentencia que con fecha 5 de enero de 2004 se firmó el contrato de locación de servicios entre las empresas Cometrans SA y Trenes de Buenos Aires SA -modificado luego a través de la adenda del día 1 de noviembre del año 2007-, por el cual la primera se obligaba a brindarle a la otra asesoramiento integral "a los efectos de optimizar la calidad del servicio concedido a TBA". Como contraprestación, TBA pagaría en concepto de honorarios un monto equivalente al 3.4% de sus ingresos brutos -excluyéndose los ingresos por explotaciones colaterales a la concesión-, cifra que fue luego reducida a un 2%, habiéndose abonado 22 millones de pesos en concepto de compensación por esa modificación.

Es decir que, como bien explicó el a quo, "este contrato de asesoramiento integral vino a reemplazar la relación profesional que hasta ese momento existía entre Trenes de Buenos Aires y las empresas extranjeras que actuaron como asistentes técnicos", extremo que, en definitiva, significa que "la empresa prestataria del servicio ferroviario (...) [e]n lugar de destinar el ahorro que ello importaba al cumplimiento de las tareas de mantenimiento (...) o incluso afectarlas para cualquier otro fin, pero vinculado al giro comercial de la empresa (...) decidieron afrontar esta magnífica relación contractual (...) a sabiendas de que se trataba de una prestación innecesaria".

En consonancia con ello, el tribunal hizo hincapié en que, precisamente, con los elementos recabados "ha quedado acabadamente demostrado que en ese año 2004 y luego del





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*compromiso asumido por Trenes de Buenos Aires SA con su empresa controlante, la explotadora del servicio ferroviario abandonó toda tarea de mantenimiento que contractualmente se veía obligada a realizar", y ello puesto que en lugar de destinar los recursos económicos a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante abonaban el asesoramiento de su empresa controlante, la que por cierto, de acuerdo a las probanzas recabadas, no se encontraba en condiciones de afrontar los compromisos profesionales asumidos en dicho contrato ni de asumir la asistencia técnica en los términos exigidos por el concedente.*

A lo expuesto se suma que dicho acuerdo fue firmado sin cumplir con el trámite de autorización fijado por el contrato de concesión ante la autoridad de aplicación. Nótese, en ese sentido, que el tribunal señaló que las notas de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias nro. 002382/2012 y nro. 382/2012 de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, anexadas al expediente nro. S01:0072333/2012 (S02:9645/2012) del Ministerio de Planificación Federal, dan cuenta de que no hay registros de aprobación u homologación de ese contrato de locación de servicios.

Se aduna a ello que *"la asunción de tal compromiso por parte del representante de Cometrans, lo fue en claro exceso de sus facultades al contraer obligaciones que visiblemente sobrepasan su objeto societario"* -conf. Acta de Asamblea General Extraordinaria nro. 6, del 04/01/94-. Esta afirmación es conteste con lo explicado en el debate por el perito Fernández.

En definitiva, luego del análisis que reseñáramos, el tribunal concluyó que *"Cometrans SA asumió el compromiso, por*

*fuera de su objeto social, de brindarle a la empresa Trenes de Buenos Aires SA una serie de tareas ajenas a su finalidad societaria, para las cuales siquiera contaba con personal especializado para ello. Como contrapartida, esta última se obligó a abonar mensualmente una suma de dinero exorbitante por una contraprestación que ni siquiera le era necesaria y, a causa de ello, tomó la decisión de realizar una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante para poder honrar así sus elevados compromisos económicos”.*

Se detallan en la página 598 de la sentencia los beneficios económicos que Cometrans obtuvo gracias a TBA y se aúna que, además de ello, percibió dividendos provenientes de la sociedad Emprendimientos Ferroviarios SA (EMFER) -firma cuyo objeto era trabajos de mantenimiento-, la que también era controlada por Cometrans -esta última tenía el 96% de las acciones-.

Entonces, del análisis de todas estas pautas se derivó que “la cúpula de Trenes de Buenos Aires al tomar la decisión de omitir realizar las tareas de mantenimiento del material rodante (...) y obtener una drástica rebaja de los recursos económicos destinados al rubro, ocasionó en forma directa una disminución de la vida útil del mismo. Así, solicitaron anticipadamente su reconstrucción integral y con fondos aportados por el Estado Nacional contrataron a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, sociedad que también era controlada por Cometrans SA. Todo terminaba en las mismas manos”.

Como prueba de ello el tribunal citó el expediente







## *Cámara Federal de Casación Penal*

del Ministerio del Interior de la Nación nro. S02:0075912/13 (S01:0165280/10) "Obra: Reconstrucción y modernización de 58 coches eléctricos Toshiba. Redeterminación de precios"; las carpetas azules identificadas como "Redeterminación definitiva de precios. Reconstrucción y modernización de 58 coches eléctricos Toshiba. Línea Sarmiento. Adjunto nota GAP 2012-045"; y la Actuación de la AGN nro. 504/07.

En consonancia con la prueba documental se expresó Leandro O. Despouy en el debate y también lo resaltaron los profesionales de la Universidad Tecnológica Nacional en el informe de Auditoría nro. 303/09.

El tribunal de mérito tras el estudio de los extremos que hemos reseñado anteriormente arribó a la conclusión de que "[1]a concesionaria no hacía las tareas de mantenimiento diario y las reparaciones periódicas y generales que contractualmente se encontraba obligada a realizar. Y el Estado Nacional, en lugar de tomar medidas, abonaba el costo de su reconstrucción subsanando tales omisiones. Y como si esto fuera poco, esa compleja tarea era asignada a la firma *Emprendimientos Ferroviarios SA* a través de un vidioso proceso de oferta de precios sin control estadual, que fue considerado irregular tanto por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte como por la Auditoría General de la Nación, circunstancia además alertada a la Secretaría de Transporte de la Nación. Sin embargo, nada cambiaba".

Todo ello, en definitiva, "ocasionó un evidente perjuicio económico al erario público como consecuencia del grave e irreversible deterioro de la flota eléctrica asignada a esa línea cuyo cuidado se encontraba contractualmente a cargo de la concesionaria".

En la sentencia se reseñó que “[e]l *ruin estado del material rodante al que condenó la concesionaria Trenes de Buenos Aires SA al omitir las tareas de mantenimiento a su cargo es prácticamente incontrovertible*”, este extremo fue acreditado de diversas formas: inspección ocular, prueba testifical producida durante el debate (se mencionó específicamente a Ezequiel Raúl Lancuba, Analy Jorgelina Echeverría, Guillermo Quintana, Eugenio Federico Barbich, Tatiana Loayza, María Celeste Mariotti, Edubijes Ocaranza, y María del Carmen Vázquez).

En la página 611 de la sentencia obra una nómina de los testigos que coinciden respecto al deplorable estado de los trenes, a la cual nos remitimos a fin de evitar reiteraciones innecesarias.

La falta del debido cuidado sobre el material rodante concesionado se verificó en el desastroso estado de conservación de la carrocería de las formaciones afectadas al servicio -absolutamente corroídas-, tal como lo expuso, entre otros, el testigo Ernesto Daniel González.

### **Inversión Estatal**

Los sentenciantes también han tenido por probado que a raíz de la omisión de las tareas de mantenimiento a las que contractualmente se encontraba obligada TBA, las inversiones que afrontaba el Estado Nacional para proceder a las reconstrucciones del material rodante no eran lo durables que podía esperarse de ese tipo de intervenciones, ello conforme declararon los especialistas de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en el expediente nro. S01:0079802/2010 “Sanción por falta de cumplimiento de la resolución CNRT N° 1.770/08 -mantenimiento- concesionario





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Trenes de Buenos Aires S.A./ Año 2009", lo que fue ratificado por el Gerente de Seguridad en el Transporte al momento de deponer en el debate.

Se indicó que en razón de esta circunstancia el Estado Nacional afrontaba *"un grandioso gasto en la reconstrucción de las formaciones de la flota eléctrica"*, no obstante, tales inversiones no perduraban en el tiempo y decaían con una frecuencia mayor de la esperada, de modo que el tribunal concluyó que evidentemente hubo perjuicio para la administración central.

### **Los funcionarios y la afectación al art. 42 de la Constitución Nacional**

Explicaron los jueces que la maniobra delictiva -precedentemente descripta- fue desplegada con *"plena anuencia de los funcionarios que, sucesivamente, ocuparon la Secretaría de Transporte de la Nación"*.

Señalaron los magistrados que -además- como consecuencia directa de la ejecución del plan criminal se vieron afectados los derechos individuales de cada uno de los ciudadanos que recurrían a esta línea de ferrocarril en calidad de usuarios, en violación de la protección que les otorga el artículo 42 de la Constitución Nacional. Ello es así, puesto que *"con su accionar delictivo, los imputados incumplieron las condiciones exiguas de seguridad propias del rubro, destruyeron el estándar mínimo de calidad que todo servicio público debe cumplir y superaron el umbral del riesgo propio del organizador de la actividad ferroviaria"*.

Destacaron, en esa dirección, que la *"sórdida política empresarial, tolerada en forma escandalosa por los titulares de la Secretaría de Transporte de la Nación, se*

*proyectó directamente al trato indigno a cada uno de los ciudadanos que recurrían a la línea Sarmiento como usuarios de un servicio que, por cierto, se presentaba como monopólico”.*

Se ejemplificó la situación mencionando varios de los testimonios brindados por los usuarios -ver pág. 617/21 de la sentencia-, quienes describieron cómo las decisiones empresariales se vieron reflejadas en la pésima calidad del servicio ferroviario, con la consecuente *“afectación a la integridad física, seguridad personal y dignidad humana de cada uno de los ciudadanos que utilizaba el servicio”.*

El tribunal de juicio entendió que *“esta flagrante violación de los derechos constitucionales de los usuarios del servicio público, por más que no sea posible cuantificarlo en términos económicos y por ende erigirse como requisito típico (...), debe ser una premisa a considerar al momento de evaluar la extensión de esa reprochable conducta penal”.*

#### **Desorden económico**

Otra cuestión que fue puesta de resalto en la sentencia *“vinculada a las falencias en la prestación y calidad del servicio derivadas de la falta de material rodante y el ruin estado al que fue condenado el mismo por la ausencia de mantenimiento”* resultó ser el desinterés de la empresa en el cobro del pasaje a los usuarios.

En efecto, se reseñó que *“[l]a recaudación de la sociedad en orden a ese rubro fue disminuyendo año tras año”.* Este extremo no sólo fue advertido por la CNRT -véase **expediente nro. S01:0109634/2011**, ya detallado-, sino también por los testigos mencionados en la página 627 de la sentencia, quienes fueron contestes en expresar que *“la empresa no controlaba el ingreso de los usuarios a las formaciones, no*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*exigía la presentación del boleto correspondiente y, en la mayoría de los casos, las boleterías no se encontraban habilitadas para proceder al pago del pase pertinente".*

A criterio del tribunal de juicio la circunstancia puesta de manifiesto denota el *"desinterés demostrado por la empresa en la obtención de recursos genuinos en base a la explotación comercial de la infraestructura que le fue concesionada"*.

Se hizo hincapié, asimismo, con el objeto de probar dicha situación, en que las tareas comerciales fueron asignadas a un ingeniero en sistemas que no contaba con la necesaria capacitación ni conocimiento del rubro, y, también, en que se implementó una *"cuestionable metodología"* para usufructuar los bienes inmuebles entregados en concesión como para comercializar los espacios de publicidad estática dentro de las formaciones y en las estaciones -véase contenido de la reunión del mes de junio del año 2008 de fs. 7448/50 y acta de directorio de fs. 7454-.

### **Síntesis de las maniobras probadas**

En resumidas cuentas el tribunal sentenciante concluyó que *"en autos, se ha acreditado que los acusados a cargo de conformar la voluntad social de la firma Trenes de Buenos Aires SA tomaron la decisión de omitir realizar las tareas de mantenimiento a su cargo y sistemáticamente omitieron ejecutar los planes que en tal sentido se encontraban obligados a cumplir; todo ello con la finalidad de obtener una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante"* y que *"[a] partir de ese ahorro se procuró a su empresa controlante -Cometrans SA- un*

*magnífico beneficio económico al mantener vigente un titánico contrato ficticio de asesoramiento integral y, además, pudieron solicitar anticipadamente la reconstrucción integral del material rodante ya que, en ese caso, los fondos serían aportados por el Estado Nacional. Para estas tareas se contrataba a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, sociedad que también era controlada por Cometrans SA”.*

*Es decir, que, en suma, “los antes nombrados obtuvieron un grandioso lucro indebido a raíz de la ejecución de su plan criminal, ocasionando además un evidente perjuicio económico al erario público, como consecuencia del grave deterioro de la flota eléctrica asignada a esa línea -de propiedad estatal- y la falta de durabilidad de las inversiones que el Estado realizó para proceder a las reconstrucciones del material rodante”.*

*Se refirió en la sentencia que durante el debate se ventilaron cuestiones que hacen estrictamente al diseño empresarial, las que si bien no forman parte de la plataforma fáctica fueron de utilidad para tener por acreditado, en lo que aquí interesa, la existencia de “una ingeniería contable y societaria orientada a destinar todo tipo de contratación a empresas integrantes del mismo grupo económico”.*

*En ese sentido, se consignó como de especial relevancia a efectos de comprender la cuestión que “[e]l holding empresario tenía el control social de Trenes de Buenos Aires SA, una firma (...) que en pleno concurso preventivo explotaba el servicio ferroviario de las líneas Mitre y Sarmiento y recibía, por parte del concedente, colosales sumas de dinero cuya naturaleza jurídica ha sido controvertida en la presente causa. Sin embargo, allí no reside la relevancia de*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la maniobra, pues independientemente del carácter de ese capital, lo determinante es la estructura orquestada en torno a su utilización. Es que, a través de contratos de prestación de servicios, que en muchos casos eran ficticios, superfluos y ajenos al giro comercial de la empresa, se aseguraban que esas firmas pertenecientes al grupo económico obtengan marcadas ganancias a costa de las finanzas de Trenes de Buenos Aires SA, quien año tras año se presentaba como una empresa deficitaria pese a la magnífica inyección monetaria que realizaba el Estado Argentino".

Se detallan una "conglomeración de contratos" que fueron celebrados por TBA, pero que están desvinculados del objeto de la concesión, y, asimismo, se mencionan los "exagerados gastos que afrontaba la firma"; ello a fin de remarcar "los desfalcos económicos y el aprovechamiento desmesurado de ese dinero" por parte del grupo económico. Sin embargo, no se profundizó esa línea argumentativa por cuanto no constituye el objeto procesal de esta causa -fs. 635/45-.

### **Calificación jurídica**

Por todo lo que ha sido *ut supra* detallado el tribunal entendió que correspondía encuadrar la conducta de los imputados en el tipo penal previsto en el artículo 174, inciso 5, en función del artículo 173, inciso 7, del Código Penal.

### **3. HECHO N° 2**

#### **a. El hecho probado. Una primera aproximación.**

El tribunal tuvo por verificado que "...el día 22 de febrero del año 2012 entre las 08:30:01 y 08:30:08 hs., la formación chapa 16 que en ese momento circulaba bajo el servicio nro. 3772, impactó a una velocidad final de 20 km/h

contra el paragolpes ubicado en la cabecera del andén nro. 2 de la estación 'Once de Septiembre' de la línea Sarmiento, que por ese entonces explotaba la empresa Trenes de Buenos Aires SA".

"A consecuencia de la colisión se produjo el acaballamiento del coche furgón nro. 2618 por sobre el coche cabecera nro. 2149, elevándose el primero de los referidos por sobre el nivel de las restantes unidades del convoy, e ingresando en el interior del salón de pasajeros de aquel que encabezaba la formación. Así, se causó el aplastamiento del pasaje que en condiciones dramáticas de hacinamiento se trasladaba, ocasionando la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer".

"También se ha acreditado que a raíz del suceso se provocaron lesiones de diversa índole a un total de setecientos ochenta y nueve (789) usuarios del servicio ferroviario mencionado".

"[E]sa formación era conducida por el imputado Marcos Antonio Córdoba quien violó reglas de la buena conducción ferroviaria y la normativa que rige tal actividad, al superar los límites de velocidad máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, al disponer la anulación del freno de emergencia conocido como 'de hombre muerto' y al aplicar en forma tardía y sin los recaudos que ameritaba un sistema de detención que se presentaba con el fenómeno de 'freno largo', situación que el propio motorman conocía de antemano. A través de esos incumplimientos, el nombrado incrementó el riesgo propio de la actividad ferroviaria por encima del permitido, peligro que finalmente







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*se concretó en el hecho causado, en particular, en el impacto de la formación antes descripto".*

Ahora bien, señaló el tribunal de juicio que ni el choque ni las consecuencias que se produjeron, pueden ser explicados únicamente por ese aumento del riesgo introducido por Córdoba, sino que aquellos responden a una diversidad y conjunción de factores que no podían dejar de considerarse.

En este sentido, el *a quo* detalló como aspectos de relevancia causal para la producción del impacto del convoy, *"el desinterés de la empresa por la segura y confiable operación del servicio, la política permisiva ejecutada y la falta de control con relación al exceso de velocidad máxima de las formaciones durante el recorrido y, en particular, al ingreso a la estación cabecera 'Once de Septiembre'"*.

A ello se añadió *"...la falta de implementación de un sistema de medición de velocidad dentro de la cabina de conducción del chapa 16, la inacción por parte de Trenes de Buenos Aires SA ante los reportes en vivo recibidos de los equipos de ubicación satelital que informaban velocidades por encima de las permitidas y, finalmente, la implementación de un sistema de GPS que priorizó aspectos comerciales por sobre la seguridad del servicio"*.

Mención aparte se efectuó respecto del particular modo de frenado con el que contaba la formación siniestrada. En efecto, se consignó en la sentencia que el tren chapa 16 circuló con la característica de "freno largo", esto es, necesitaba una mayor distancia para aplicar igual capacidad de frenado que otras formaciones; circunstancia que se transformó en un riesgo notablemente incrementado que se concretó en el resultado, pues *"...el peso de la formación y específicamente el*

*exceso de pasaje son elementos determinantes para las distancias de frenado habituales de un sistema de detención con esas características".*

Así las cosas, señaló el tribunal que aquel 22 de febrero de 2012 el convoy fue puesto en circulación en las condiciones descriptas, tras un fin de semana largo de cuatro días (era el primer día hábil, después del feriado de carnaval) en el horario de mayor demanda de pasajeros, en una fecha en la que se registraron cancelaciones previas y demoras con relación al cronograma habitual de la empresa.

Los magistrados de la instancia anterior indicaron además que el día del hecho se omitieron realizar las tareas de alistamiento previas y necesarias a la puesta en servicio de la formación, lo cual impidió que el defecto de frenado pudiera ser solucionado.

Se resaltó asimismo la falta de sistematización de los reportes de fallas y características de las formaciones y la informalidad en la entrega de los mismos. Sobre el punto, detalló el tribunal que el "freno largo" había sido advertido el día anterior, por lo que si se hubiera cumplido con los recaudos exigidos por el Reglamento Interno Técnico Operativo, podría haberse neutralizado el riesgo que implicó la circulación de una formación con esas características, en ese horario en particular.

Ahora bien, tal como lo anticipamos, el tribunal fue claro en cuanto a que el siniestro y la extensión del suceso se debieron a una sumatoria de diversos factores con determinante relevancia causal, los cuales fueron explicados en detalle.

---

*Fecha de firma: 08/05/2018*

*Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA*



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Ciertamente, en primer término los magistrados sentenciantes hicieron referencia a la excesiva cantidad de pasajeros transportados. Sobre este aspecto, precisó el tribunal que los decesos prácticamente no se produjeron por la violencia del golpe, sino que en su mayoría lo hicieron por el aplastamiento provocado por el acaballamiento del material rodante.

El *a quo* lo explicó en los siguientes términos: *"...la invasión del segundo coche por sobre el primero importó una pérdida notable del espacio propio del salón de pasajeros. Las víctimas que en condiciones normales de circulación ya se encontraban en niveles de hacinamiento difíciles de tolerar, resultaron comprimidas y aprisionadas en lo que fue denominado durante el juicio como una gran 'pared humana'. Ahí, en ese 'embudo' o 'scrum', como fue descripto, se produjeron prácticamente la totalidad de las pérdidas humanas"*.

El tribunal vinculó este desmesurado nivel de transporte de pasajeros con la organización empresaria de la actividad ferroviaria, pues aquel exceso no sólo era tolerado por las autoridades de la concesionaria, sino que era fomentado por sus prácticas societarias. Concretamente, indicó el *a quo* que *"...la sistemática anulación del sistema de enclavamiento de puertas y el diseño estructural otorgado a los coches Toshiba luego de su reparación general, en el sentido de aumentar la superficie libre de los salones para admitir mayor cantidad de pasajeros parados, perseguían ese único y reprochable fin"*.

Pero ello no es todo, pues el día del hecho se registró además la cancelación de diversos servicios por falta de formaciones; circunstancia que, sumado a las demoras con



relación a su cronograma habitual, ocasionó que a este tren ascendiera mayor cantidad de personas que lo habitual.

Justamente, el tribunal indicó que la cancelación y demoras en el servicio era un aspecto hartamente conocido y que, como tal, era previsible y evitable por parte de las autoridades de la firma. No obstante, la práctica corporativa implementada importó un claro incremento del riesgo permitido en el marco de la actividad ferroviaria que tuvo su evidente correlato en el resultado final.

A todo ello, y también con incidencia en el siniestro, el tribunal adunó las características del paragolpes ubicado al fin de vía del andén nro. 2 de la Estación Once de Septiembre. Sobre esta cuestión, precisó que *"...se trataba de un sistema hidráulico sin operar que, por tal motivo, adoptó la forma de paragolpes del tipo fijo o estático. De allí que los organizadores de la actividad riesgosa, al no haber recuperado el estado de los bienes que le fueron concedidos y no haber reparado y acondicionado debidamente el paragolpes en cuestión, le quitaron capacidad de absorción de energía al sistema instalado"*.

A criterio del tribunal, el incumplimiento normativo incidió directamente sobre el resultado final ocasionado, pues *"de haber realizado el concesionario las tareas a las que se había obligado contractualmente, el paragolpes hubiese absorbido un porcentaje no determinado de la energía emergente del impacto. Y dadas las características de la mecánica del accidente y el grado de compresión y prensado de las víctimas, se habría así evitado alcanzar la aberrante suma de cincuenta y una personas fallecidas"*.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*"Efectivamente, unos pocos centímetros menos de acaballamiento hubiesen evitado alcanzar el desesperante nivel de compresión humana que impidió, durante un tiempo crítico y decisivo, el salvataje de los individuos retenidos. Recuérdese, en este punto, que el rescate de las víctimas recién pudo concretarse luego de que la primera de ellas [fuera] retirada por el orificio del techo de la formación donde habitualmente se encontraba la ventilación. Simplemente una persona menos fue suficiente para descomprimir esa dramática 'pared humana'".*

En suma, indicó el tribunal que se logró comprobar la existencia de distintos factores de concluyente relevancia para explicar la envergadura del acaballamiento, tales como la velocidad final del impacto y el exceso de pasaje en los coches involucrados. También, la disminución de la resistencia del material que conformaba la carrocería -que estaba corroída y oxidada-, cuestión íntimamente relacionada con la deplorable política de mantenimiento del material rodante implementada por TBA.

En definitiva, y amén de la responsabilidad que le cupo al maquinista de la formación, el *a quo* tuvo por acreditado que *"...los imputados Sergio Claudio Cirigliano, Jorge Álvarez, Marcelo Alberto Calderón, Sergio Daniel Tempone, Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto De los Reyes, Carlos Esteban Pont Vergés, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Guillermo Antonio D'Abenigno, Francisco Adalberto Pafumi, Antonio Marcelo Suárez, Roque Ángel Cirigliano, Pedro Roque Raineri y Daniel Guido Lodola, como miembros integrantes de la estructura directiva y gerencial de la empresa Trenes de Buenos Aires SA, cada uno según las*

posibilidades de su ámbito de actuación (...), colaboraron con el incremento de uno o más riesgos de los que fueron reseñados...".

"Por su función, el acusado Juan Pablo Schiavi en su carácter de Secretario de Transporte de la Nación tenía, entre otras obligaciones, la de supervisar el control y la fiscalización de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, de modo de asegurar un objetivo primordial del contrato, es decir la protección de los usuarios (contrato de concesión y Decreto nro. 1142/03)".

"En ese marco es que tenía pleno conocimiento de los incrementos de riesgo constantes en la organización de la actividad ferroviaria por parte de la empresa concesionada y, pese a las reiteradas alertas recibidas desde el año 2010 hasta febrero de 2012 por parte de la intervención de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Auditoría General de la Nación, nada hizo".

Pues bien, para tener por verificado el suceso descripto precedentemente, el tribunal tuvo en cuenta diversos elementos probatorios, que se detallarán en lo sucesivo.

#### **b. El recorrido.**

Los magistrados de la instancia anterior hicieron amplia y detallada referencia al recorrido de la formación chapa 16 el día del luctuoso suceso, esto es, desde las 2.40 hs. de la madrugada -momento en el cual comenzó a circular en el trayecto Once-Moreno- hasta que se produjo la colisión contra el paragolpes instalado en el andén nro. 2 de la estación Once de Septiembre, entre las 8:30:01 y las 8:30:08 hs. de aquel 22 de febrero de 2012.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Es necesario formular aquí una aclaración previa. El tribunal dio cuenta de las diferencias en los registros horarios verificados entre la cámara frontal ubicada sobre el motorman, la situada en la cola del tren, las cámaras de las distintas estaciones, las constancias plasmadas en los diagramas de movimiento de trenes, y las planillas de los dispositivos GPS instalados en la cabeza y cola de la formación. De ahí que fuera necesario recurrir a la referencia que en cada caso permitiera reconstruir más acabadamente las particularidades del trayecto.

Efectuada esta salvedad, corresponde señalar que el recorrido del tren chapa 16 fue precisado con sumo detalle por el tribunal de juicio, fragmentos de la sentencia a los que habremos de remitirnos a fin de evitar repeticiones innecesarias (cfr. páginas 666/672 del fallo recurrido), concentrándonos específicamente en aquellos aspectos que estimamos de mayor relevancia a la hora de intentar comprender la dinámica de lo sucedido.

Es que, en definitiva, lo importante aquí es resaltar que ese día, ya desde temprano, se registraron retrasos en la circulación de los trenes, lo que motivó que se acumulara e incrementara el caudal de pasajeros en las formaciones.

En este punto, el tribunal de grado trajo a colación el testimonio incorporado por lectura de Leonardo Ariel Andrada -ya fallecido-, motorman que comandó la formación en viajes previos al siniestrado, entregándola luego al acusado Córdoba. Sus dichos resultan elocuentes, pues, como acertadamente lo indicara el *a quo*, permiten tomar dimensión del contexto en el cual Córdoba recibiera el tren. Veamos.

En ocasión de prestar declaración ante el juez de instrucción, Andrada señaló en concreto: "[e]n Moreno, salgo trabajando con el n° 3772, que el único inconveniente que tenía era que **venía sobrecargado, porque hubo un retraso de 18 minutos sin salida de trenes**, entonces se juntó mucha gente, que fue la que subió a esa formación. Había aproximadamente un exceso del triple de la capacidad que la formación debe llevar...**Eso trajo aparejado que el tren anduviera más lento por el peso que tenía y que hubiera que frenar con mayor antelación**. Con el tren vacío no noté ningún inconveniente con los frenos, ahora cuando subió toda la gente, lógicamente por el peso que tenía la formación hay que aplicar el freno un poco antes. **Ya en la primera estación se notaba esa situación, y a medida que seguía subiendo gente, aumentaba la incapacidad de frenado. Eso lo único que genera es que tengamos que frenar un poco antes de lo normal en cada estación, no que el tren no frene...**" (fs. 894/896 y presentación por escrito de fs. 4419/vta., el destacado nos pertenece). En similares términos se expidió el testigo en su declaración en el sumario interno de la empresa.

En forma conteste se pronunció el guarda Patricio Marcelo Juárez, quien había ascendido a la formación junto con el motorman Andrada y dio cuenta que la misma tenía exceso de pasajeros, debido a las alteraciones del servicio (fs. 846/vta. y declaración durante el debate).

Esta situación también se desprende del testimonio de los propios usuarios. Ciertamente, surge de la sentencia que "...casi la mitad de los testigos que en dicho carácter comparecieron al juicio recordaron una mayor dilación en la espera de la formación siniestrada en las distintas estaciones







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*en que abordaron [a] la misma, que asignaron a distintos motivos (testigos Meza, Cabañas, Villalba, Quintana, Sánchez Amaro, De Martín, Barbich, Sayago, Dattilo, Flamenco, Herrera, Aparicio, Ocaranza, González, Villanueva, Del Valle Reina, Galeano, Vidal, López Zerpa, Grapiz, Bedia Ramos, Llompart, Cordone, Araya, Correa y Schechtet)".*

Así entonces, se precisó en la sentencia que el tren conducido por Andrada -con Juárez como guarda- partió con demora de la estación Moreno: puntualmente, salió a las 7:24 hs., con ocho minutos de retraso respecto a su horario programado de salida.

Sobre este aspecto, el tribunal destacó dos cuestiones: "[l]a primera se vincula a que desde la estación Merlo la formación comenzó a circular con varias de sus puertas abiertas, con pasajeros colgados de ellas, como se vislumbra especialmente en los videos de las estaciones San Antonio de Padua, Castelar, Morón, Ramos Mejía, Ciudadela y Villa Luro".

Y la segunda "...también se aprecia en la observación de las cámaras de varias de las estaciones que recorrió el chapa 16, y se relaciona a la gran cantidad de pasajeros que, pese a encontrarse en el andén antes de la llegada del tren, una vez que esto sucede deciden no ascender al mismo, en algunos casos luego de realizar reiterados intentos ejerciendo una enorme presión sobre el último pasajero, que en muchas ocasiones ya tiene gran parte de su cuerpo fuera de la formación".

Con este cuadro de situación y una vez que la formación pasó por la estación Ituzaingó, concretamente durante el trayecto hacia Castelar, el tren detuvo su marcha y

allí se produjo el ascenso de Marcos Antonio Córdoba, en reemplazo de Leonardo Ariel Andrada -esto acaeció a las 7:44:31 hs. aproximadamente-.

Tal como lo hiciera respecto de los trayectos previos, el tribunal detalló también las distintas particularidades del recorrido efectuado por la formación, ahora al mando del imputado Córdoba (cfr. página 669 y siguientes). A fin de no incurrir en extensas reiteraciones, tan sólo habremos de destacar aquí dos cuestiones mencionadas en la sentencia. En primer término, que el operador del puesto de control Adrián Gustavo Cascallares dejó constancia en el diagrama de movimientos de trenes -concretamente, en el registro correspondiente a la parada Villa Luro- del exceso de pasajeros en la formación, ya veremos de qué singular forma (ver punto k. "El exceso de pasajeros"). En segundo lugar, que cuando el tren arribó a la estación Floresta a las 8:15:15 hs., la formación superó el límite del lugar destinado para su detención, debiéndose retroceder el convoy. Según el cuerpo de peritos mecánicos dicha distancia de sobrepaso fue estimada en unos cuatro metros (ver pericia elaborada en la instrucción suplementaria, páginas 47 y 48 obrantes a fs. 13621/vta. de estos autos principales).

Pues bien, de acuerdo a lo que señalara el tribunal de juicio en el último tramo del recorrido, después de la estación Caballito, *"existe una cabina de control cuya función se centraba principalmente en la asignación de los andenes de destino a las formaciones que arribaban a la terminal, situada a una distancia de aquella que fue estimada entre los 1000 y 1200 metros, en la cual también se registró el paso del servicio 3772. En la filmación se advierte que, en pleno*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

recorrido, cinco de las seis puertas ubicadas a la derecha de los dos primeros coches se encontraban abiertas. La circulación en estas condiciones el día del trágico suceso, fue descripta también por varios de los pasajeros (ver el testimonio de Cabañas, Ruiz, Cabalero, Flamenco, Guayama, Ocaranza, González, Villanueva, Vidal, Lobos y Giorasi)".

Y así finalmente llegamos al ingreso de la formación a la estación Once de Septiembre. Según lo consignara el a quo, el último registro horario captado por la cámara situada sobre el conductor corresponde a las 8:28:33 hs. Sobre esta cuestión profundizaremos en lo que sigue.

### **c. El impacto.**

Respecto a la colisión, el tribunal explicó que la formación chocó contra el sistema de detención ubicado al fin de vía, que en el andén nro. 2 "correspondía a un paragolpes hidráulico 'Ransomes & Rapier' adaptado para trenes eléctricos, es decir que a los dos cilindros de desplazamiento horizontal se les agregó un dispositivo adicional consistente en una viga horizontal, que hacía contacto con el enganche automático central de los vehículos. Esta viga se estructuraba así sobre la vía ferroviaria por medio de una estructura metálica con pequeñas ruedas, que permitían al conjunto desplazarse como si se tratara de un pequeño vehículo ferroviario de dos ruedas. El paragolpes se apoyaba a su vez sobre una estructura de hormigón armado (ver fs. 148/149 -pág. 72 y 73/120- del legajo de pericia mecánica)".

Sobre el punto, precisó el tribunal que dicho paragolpes fue revisado a raíz del suceso por el inspector de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte Pedro Pablo Toledo, cuyo informe -que luce agregado a fs. 588 y fuera

ratificado por el testigo en el debate- concluye que "se procede a verificar las condiciones de funcionamiento del sistema de paragolpes hidráulicos de la Estación Terminal Once... En lo concerniente a la instalación eléctrica, se ha constatado que: El tablero eléctrico de comando y operación de las bombas hidráulicas de paragolpes se encuentra en condiciones de operar. Dichas bombas hidráulicas de alimentación de agua a presión a los cilindros de paragolpes se encuentran en condiciones de funcionar. **El tablero eléctrico de comando y operación se encontraba con su interruptor principal en posición de abierto, es decir sin tensión de alimentación y por ende con las bombas hidráulicas sin funcionamiento. En lo concerniente a los paragolpes hidráulicos montados en los extremos de plataformas, se observa que: La cañería de alimentación de agua se encuentra conectada a los cilindros de paragolpes, sin recibir los mismos el fluido dado la condición de no funcionamiento de las bombas. Los émbolos de paragolpes, que se encuentran en posición expandido, fueron pintados uniformemente con los cilindros, siendo que en condiciones de funcionar deberían encontrarse con su superficie pulida y lubricada. Otros émbolos de pistón de paragolpes, se encuentran en posición comprimido, es decir dentro de los cilindros, siendo que en condiciones de funcionar deberían estar en posición expandido. Por lo expuesto, se infiere que, en el caso puntual del paragolpes ubicado en la plataforma n° 2, no habría estado en plenas condiciones de funcionamiento al momento de ser embestido, presentando sólo un impedimento estático al avance, en lugar de uno amortiguado hidráulicamente"** (el destacado es nuestro).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

A ello agregó el tribunal que *"...los peritos técnicos señalaron que la punta de la cabeza del enganche automático del primer coche -identificado con el nro. 2149- se incrustó en la base de hormigón de los paragolpes, mientras que la cabeza y cola del enganche pasaron por debajo de la viga de unión, registrándose un avance de casi un metro de esta unidad por sobre el plano frontal de la viga transversal (fs. 96 del incidente en cuestión -pag. 20/120- y fs. 13646 de estos autos principales -pag. 98/115-)"*.

Así, los siguientes coches se desplazaron, ocasionándose el fenómeno que se denominó *"acaballamiento"* o *"telescoping"* entre algunas de las unidades. Puntualmente, consta en la sentencia que se registraron los siguientes avances: *"'avance (telescoping) del coche N° 2618 sobre el bastidor del coche N° 2149: 540 centímetros. Avance (enganche central averiado) del coche N° 1040 respecto al coche N° 2618: 45 centímetros. Avance (telescoping) del coche N° 2108 sobre el bastidor del coche N° 1040: 90 centímetros. Avance (enganche central averiado) del coche N° 1808 respecto al coche N° 2125: 25 centímetros...'*. En base a ello los peritos arribaron a la conclusión que el desplazamiento total alcanzado entre los coches mencionados llegó a los siete metros (fs. 13648 -pag. 100/115-)"

Ahora bien, para comprender las condiciones en las que se hallaban quienes quedaron atrapados entre el primero y el segundo coche del tren, el tribunal tuvo especialmente en cuenta no sólo el relato de las víctimas del siniestro, sino también el de diversas personas que participaron en el operativo de rescate, cuyos dichos resultaron reveladores.

En concreto, el tribunal indicó que el panorama que estos detallaron se centró *"...en la gran cantidad de personas heridas y fallecidas, pero también especialmente en las deformaciones que había sufrido la formación, sobre todo entre el primer y segundo coche, en donde se observaba que este último se había montado o superpuesto sobre el otro (ver en este sentido los testimonios del Ayudante de la Policía Federal Argentina Martin Borrajo, el Sargento Ricardo González y el Inspector Walter Erqueaga, ambos de la Unidad Criminalística Móvil y de Fernando Jesús Salvarrey, quien se desempeñaba en la División de Ingeniería Vial Forense de la misma fuerza)"*.

Puntualmente, se hizo referencia al testimonio de los pasajeros Guillermo Quintana, Juan Carlos Schechtet, Tatiana Loayza, Raúl Nicolás López Zerpa, Nicolás Raúl Araoz y Daniel Enrique Aparicio; al de los funcionarios policiales Ayudante Matías Gabriel Hoyos -en ese momento, jefe de servicio de la División Sarmiento de la PFA-, Ayudante Martín Borrajo -jefe de servicio externo de la Comisaría 7<sup>a</sup> PFA- y Cabo Primero Gabriel Adrián Demonte del destacamento Palermo de Bomberos; y al del Dr. Alberto Crescenti -Director General del SAME-; entre muchos otros.

Los dichos de los testigos -que se encuentran suficientemente detallados en la sentencia, a cuyas constancias nos remitimos- fueron elocuentes y permiten comprender la magnitud del acaballamiento producido entre el primer y segundo coche de la formación, lo que generó una especie de "ola", "scrum de rugby" o "embudo", en donde se veía a las personas "succionadas" (cfr. página 679).





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Efectivamente, de los testimonios de los usuarios del tren aquel día y de quienes colaboraron con su rescate, se puede visualizar la enorme dificultad que demandó la liberación de las personas atrapadas en la formación -recuérdese que el salvataje se extendió durante horas-, a punto tal que se intentaron sacar a las víctimas por distintos medios, aunque con resultados infructuosos. Incluso, se arrojó vaselina y agua a la masa comprimida de cuerpos, también sin éxito.

Finalmente, el personal de bomberos decidió retirar el ventilador ubicado en el techo de la unidad y colocar un trípode sobre el mismo, utilizando un arnés para subir a los pasajeros.

Consta en la sentencia que el bombero Demonte precisó que *"recién la primera persona que pudimos sacar habrá sido 11 y media de la mañana... se abrió una toma de aire que tiene el vagón y por ahí se pudo sacar la primera persona. Una vez que se descomprimió eso, se pudo seguir sacando el resto... La mayoría de las personas salieron por el techo. Después, bueno, cuando se descomprimió ya sí, algunas iban saliendo por la puerta y cuando se pudo cortar..."* (sic, página 681).

El tribunal se refirió a continuación al lugar en el que se constató se produjeron la mayoría de los fallecimientos. Al respecto, se indicó que *"los testigos que tomaron intervención en la realización de las actividades de rescate como los médicos forenses que allí se encontraban, fueron concordantes en sus deposiciones en cuanto a que se hallaban en el primer coche (testigos Borrajo, Demonte y Paz)"* (página 683).

Idéntica versión proporcionaron los pasajeros que se encontraban en aquellos dos primeros coches del tren. Sobre el punto, consta en la sentencia que *"...muchos de ellos relataron que desde un primer momento notaron que [había] personas que se encontraban junto, debajo o incluso sobre personas que habían fallecido, mientras que otras que en un principio pedían ayuda, luego del transcurso del tiempo y por las dificultades que presentaba el rescate, poco a poco dejaron de dar signos de vida. En este sentido se manifestaron los pasajeros Juan Ángel Siviero, Natalia Beatriz Meza, Guillermo Quintana, Oscar Marcelo Cabalero y Nicolás Raúl Aráoz"*.

Todo lo dicho encuentra sustento además en las distintas fuentes de video y fotografía incorporados al juicio, así como en la inspección ocular efectuada por los magistrados de la instancia anterior; elementos reveladores de la magnitud del acaballamiento que se produjo entre esas dos primeras unidades del tren, con las luctuosas consecuencias que se verán en lo inmediato.

En definitiva, el tribunal concluyó que *"...la invasión del segundo coche por sobre el primero importó una pérdida notable del espacio propio del salón de pasajeros y que, a raíz de ello, los usuarios que en condiciones normales de circulación ya se encontraban en niveles de hacinamiento difíciles de tolerar, resultaron comprimidas y aprisionadas en lo que fue descripto como una gran 'pared humana'. Además tenemos por cierto que recién luego del primer rescate de una víctima efectuado a través del orificio del techo de la formación, se pudo descomprimir esa dramática 'masa' de gente y en lo sucesivo proceder a la liberación de las víctimas que se encontraban allí retenidas"* (página 686).







## *Cámara Federal de Casación Penal*

### **d. El resultado.**

Como consecuencia de las condiciones de hacinamiento en las que circulaba el tren y el acaballamiento aludido en el apartado anterior, se pudo verificar el fallecimiento de cincuenta y una personas, más una por nacer, y las heridas de diversa índole a otras setecientas ochenta y nueve.

Con cita de las constancias que surgen del legajo de fallecidos que corre por cuerda, el tribunal detalló en la sentencia las causas de la muerte de cada una de las víctimas de autos (ver concretamente páginas 687vta./692), verificándose en general politraumatismos, hemorragias internas y/o externas y compresión toraco-abdominal.

Sobre el punto, indicó el tribunal que *"...de los informes de autopsia elevados por el Cuerpo Médico Forense, se advierte que la totalidad de los fallecidos presentaron sus pulmones congestionados con edemas, en alguno de ellos se detectaron sufusiones hemáticas petequiales subpleurales, con foco de hemorragias, y que un total de treinta y un cadáveres presentan cianosis cervico facial. Según surge de la bibliografía médico legal consultada, los signos generales en las asfixias resultan cianosis cervico facial y en el tercio superior del tórax; edema agudo de pulmón; congestión visceral generalizada; aumento de la fluidez de la sangre y sufusiones hemáticas petequiales (Patitó, José Ángel, Enciclopedia Médico Legal, Volumen II, Segunda parte, Sección 2 Asfixiología, Librería Akadia Editorial, Buenos Aires, 2011, págs. 409/410)"*.

A ello se agregó que *"[en] los informes tanatológicos fueron señaladas las diversas lesiones que presentaban internamente los fallecidos, siendo comunes a*

todos ellos las contusiones. Se entiende por contusión la resultante del impacto contra la superficie corporal de un objeto duro; en las contusiones en muchas ocasiones intervienen mecanismos de producción combinados, entre ellos se destacan las contusiones por aplastamiento (cfr. obra citada del Dr. Patitó, José Ángel, Segunda parte, Sección 3 Traumatología médico legal, lesiones contusas, escrito por el Dr. Francisco Jorge Famá, págs. 452, Librería Akadia Editorial, Buenos Aires, 2011)".

En suma, se advirtió que si bien algunas de las víctimas fallecieron por los traumatismos ocasionados por el mismo impacto, lo cierto es que la mayoría lo hizo producto del aplastamiento contra distintas partes del tren y los cuerpos que en pocos metros se amontonaron unos sobre otros.

El tribunal lo explicó en los siguientes términos: "...teniendo en cuenta que la totalidad de los cadáveres presentan los órganos internos edematizados, específicamente los pulmones, con desgarros -en bazo e hígado- y que la mayoría presentaba cianosis cérico facial, lesiones éstas que son características, podemos concluir que se trata de las lesiones compatibles con aquellas denominadas por aplastamiento, teniendo en cuenta para ello una interpretación armónica del plexo probatorio arrojado a este proceso, según los lineamientos técnicos que fueron sentados en los párrafos que anteceden y el aporte de los Dres. Crescenti y Paz" (página 695).

Con relación a las lesiones constatadas en cada uno de los setecientos ochenta y nueve heridos, el tribunal se remitió al listado elaborado durante la instrucción de las actuaciones (agregado a fs. 3868/3877 vta.) y a las distintas





## *Cámara Federal de Casación Penal*

constancias que surgen del legajo de lesionados que corre por cuerda; elementos incorporados por lectura al juicio.

Asimismo, se aludió a diversos testimonios de las víctimas sobrevivientes, cuyos relatos, además de conmovedores, permiten evidenciar la extensión de los daños físicos y psíquicos que sufrieron a consecuencia del suceso. No habremos de transcribir aquí la totalidad de sus dichos, basta mencionar algunos ejemplos señalados en la sentencia.

Tal el caso de Natalia Beatriz Meza, quien aún más de dos años después del episodio, todavía padecía serias dificultades para trasladarse (sufrió fractura expuesta en las dos piernas, al punto de casi perder ambas extremidades).

Miriam Beatriz Octavo tuvo rotura de pelvis y estuvo diecisiete días en terapia. Señaló en el juicio que *"hasta ahora tengo los dolores. No puedo hacer fuerza. Yo volví a trabajar, porque no me quedaba otra. No tengo a nadie, entonces tuve que volver a trabajar. Mi patrona me volvió a agarrar, y así ando trabajando. Pero tengo muchos dolores, tengo problemas en la columna. Ahora voy a tener kinesiología este mes"*.

Galeano manifestó tener el cuarenta y siete por ciento del brazo *"que no lo pued[e] usar"* y Mireya del Pilar Bedia Ramos explicó los problemas de salud sufridos, tales como desviación de vértebras, hematoma en la mama izquierda y traumatismo encéfalo craneal con coágulo en el temporal derecho.

Mención aparte merecen las enormes consecuencias psicológicas que la tragedia dejara en las víctimas. Numerosos fueron los testigos que dieron cuenta de la imposibilidad de utilizar nuevamente el servicio ferroviario, impedimento que

en el caso de Verónica Geraldine Llompart la obligó a renunciar a su trabajo. Podemos también mencionar el caso de Villalba, quien explicó los trastornos de irritación que sufre a partir de lo ocurrido.

Tan sólo algunos ejemplos que demuestran que las afectaciones producidas a los sobrevivientes fueron múltiples y se han manifestado de las más diversas formas, secuelas físicas y psíquicas que, en algunos casos, los acompañarán de por vida. Su pecado quizás haya sido ir a trabajar confiando en la seguridad de un servicio de transporte público, que en realidad se brindaba en condiciones de extremo peligro y sin ningún tipo de control eficiente de parte de un Estado que lejos de cumplir con sus obligaciones de supervisión, dejaba la vida y la integridad física de los trabajadores libradas al azar.

Para finalizar este acápite, traeremos a colación las elocuentes palabras del tribunal de juicio: “[l]as escenas relatadas resultan monstruosas, personas muertas a su alrededor con los ojos abiertos mirándolos, bomberos que les arrojaban líquidos viscosos para despegar sus cuerpos comprimidos, la necesidad de empujar cuerpos inertes para poder ser salvados, sentir en la piel los últimos signos vitales de individuos que se encontraban en idéntica situación, oír el crujir de hierros retorcidos, los gritos de auxilio desesperantes y, todo ello, además de su propio dolor físico insoportable producto del aplastamiento”.

**e. La velocidad del tren.**

El tribunal de juicio señaló sobre esta cuestión que a lo largo del recorrido el motorman Marcos Antonio Córdoba superó en reiteradas oportunidades las velocidades máximas





## *Cámara Federal de Casación Penal*

permitidas, siendo tal situación conocida por el Puesto de Control Trenes de la Gerencia de Transporte Centralizado de la empresa que, no obstante, nada hizo.

Se afirmó así que *"...si bien no fue hallado en ninguno de los numerosos procedimientos realizados en autos el itinerario que fija las velocidades de circulación, sí consta acompañado como adjunto en uno de los tantos correos electrónicos que fueron habidos. En concreto, a través del mensaje enviado el día 24 de febrero del año 2012 por Mario Sbriz a Sergio Tempone, titulado 'Atiendo solicitud', el nombrado acompaña copia digital de las páginas 7, 8 y 20 de [1] citado itinerario, indicándole al imputado la relevancia de la información que allí consta por contener los límites de aceleración del servicio ferroviario. A su vez, dicha información es absolutamente conteste con aquella volcada en el informe pericial técnico, en el que se hizo remisión a tal documento interno de la empresa"*.

Basándose en diversa prueba, especialmente en los registros del equipo de ubicación satelital, el tribunal efectuó un pormenorizado recuento de cada uno de los instantes en los cuales Córdoba desatendió las velocidades máximas permitidas, según el itinerario fijado; lo cual constituye una vulneración a lo prescripto por el art. 14 de la Ley General de Ferrocarriles Nacionales (ley 2873), al art. 56 del Reglamento General de Ferrocarriles (aprobado por Decreto nro. 90325 del 12 de Setiembre de 1936) y, en lo pertinente, a los arts. 246, 247 y 454 del Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO).

Ahora bien, llegado este punto del análisis y a partir de la página 711 de la sentencia, el tribunal pasó a

analizar un tema absolutamente controversial que dio pábulo a múltiples objeciones por parte de las defensas: la velocidad de impacto de la formación chapa 16.

Sobre este aspecto, debe tenerse en cuenta que frente a la existencia de dos hipótesis claramente enfrentadas, esto es, por un lado la información obtenida del sistema de ubicación satelital instalado en la formación chapa 16 y, por el otro, los cálculos realizados por el cuerpo de peritos actuante; el *a quo* dio preeminencia a la primera, es decir, a los registros de GPS obtenidos del sistema colocado en el tren siniestrado, concluyéndose en consecuencia que la velocidad de impacto fue de **20 km/h**.

En este sentido, y a partir de los reportes emitidos por el sistema instalado en la cabecera de la formación, se registró a las 8:29:48 (nos referimos a la categoría "hora GPS") una velocidad de 26 km/h; en tanto que a las 8:30:01 se verificó una velocidad de 20 km/h y, finalmente, 0 km/h a las 8:30:16 (ver en detalle el cuadro transcrito por el tribunal de juicio en la página 712).

De acuerdo a lo explicado por el *a quo*, los reportes de velocidad originados en el equipo instalado en la cabina de conducción que, aquel día, ocupaba el acusado Córdoba, son avalados por la información emitida por el sistema de localización satelital ubicado en el coche de la cola de la formación. Es que el último reporte de 26 km/h que registró este dispositivo es anterior al de 20 km/h que arrojó el instalado en el coche cabeza y, a su vez, el de 0 km/h es posterior al de 20 km/h que antes consignáramos.

Efectivamente, los datos obtenidos del sistema emplazado en el coche cola del tren revelaron a las 8:29:53





## *Cámara Federal de Casación Penal*

("hora GPS") una velocidad de 26 km/h y a las 8:30:08 una velocidad de 0 km/h.

Es decir, de acuerdo a lo registrado por el sistema de GPS el impacto se produjo a 20 km/h, lo que evidencia una maniobra o intento cierto de frenado por parte del motorman, al haberse reducido la velocidad de 26 a 20 km/h en pocos metros. Claro que como se viene analizando, ello no alcanzó para detener a tiempo la formación, pues dada la extrema cantidad de pasajeros, el sistema deficiente de freno largo y, en definitiva, las condiciones paupérrimas de prestación del servicio atribuibles a la empresa y al Estado, determinaron la producción del impacto.

Ahora bien, frente a esto, el Tribunal analizó las conclusiones diversas de los peritos -en cuanto a la velocidad en la que colisionó la formación- y las refutó, demostrando razonablemente sus contradicciones y demás errores tendientes a beneficiar la versión exculpatoria de empresarios y funcionarios.

En efecto, el Tribunal destacó que en un primer momento el cuerpo pericial determinó que el reporte de 20 km/h estaba ubicado a tan sólo un metro del lugar del choque y que *"podría obedecer a una de las siguientes dos razones: la simultaneidad del registro con el proceso de choque, o a un frenado de último momento que, en todo caso, resultó a destiempo para evitar el choque"* (fs. 123 del incidente respectivo, página 47/120).

Sin embargo, posteriormente, en una serie de estudios que fueron agregados como Anexo III los peritos intentaron menospreciar y descartar aquella conclusión sosteniendo que el registro de 20 km/h *"presenta una dispersión de la recta de*

tendencia conformada por los puntos anteriores" y que "se registra muy próximo al momento del impacto lo cual nos lleva a no saber con certeza si el valor registrado (20 km/h) es válido o no".

Fue así entonces que el Tribunal advirtió que los referidos expertos pusieron en duda el reporte obtenido de la información satelital, recurriendo a las cámaras de seguridad fijas instaladas en el andén nro. 2 de la estación, lo cual en definitiva les permitió fijar la velocidad como más cercana a los 26 km/h y, de ese modo, desterrar cualquier hipótesis vinculada a la existencia de una maniobra de detención por parte del conductor, en claro beneficio de la versión del resto de los imputados.

Básicamente, estimaron la velocidad a raíz del tiempo que tardó la formación en desplazarse a lo largo de una extensión determinada. En efecto, según lo explicara el tribunal en la sentencia, los peritos "escogieron un primer fotograma que fijó el tiempo de inicio a considerar y estableció además un primer punto de referencia en la formación. Luego, se determinó el fotograma en el 'momento exacto' en que el convoy 'se detiene (producto del choque)' y así es que se acordó un segundo tiempo a raíz de la pantalla elegida por los peritos. De esta forma, quedó establecido tanto un lapso (a partir de la cantidad de segundos/fotogramas que transcurrieron) como un espacio (los dos puntos de referencia fijados sobre la formación). En sus propias palabras: 'podemos determinar la distancia entre los dos puntos de referencia tomados sobre la formación y la diferencia de reloj vinculada a estos puntos. Con ambos valores y considerando un movimiento rectilíneo prácticamente

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*uniforme (observado también en otros videos como el de recorrido al entrar al andén) podemos estimar un valor esperado de velocidad al momento del impacto'" (página 717).*

*De este modo, calcularon la distancia a partir de planos estructurales dibujados a través del software de diseño denominado AutoCAD. No obstante, conforme lo señalara el tribunal "[n]o realizaron mediciones de campo cuando les era absolutamente posible hacerlo y ni siquiera recurrieron a los planos originales de las formaciones Toshiba involucradas en el siniestro que se encuentran reservados en Secretaría. Optaron por confeccionar un nuevo plano".*

*Agregándose luego que "...se decidió llevar adelante un análisis totalmente innecesario (toda vez que no existía razón alguna para desconfiar de la información satelital respecto al último dato de velocidad previo al impacto), que para colmo fue practicado sin la intervención de la mayoría del cuerpo de peritos y, muy probablemente, con la actuación de un único perito de parte. Como vimos, se trata además de una metodología absolutamente criticable y su conclusión, (...) fue tergiversada en favor de los intereses de algunas defensas" (página 718/719).*

*En suma, fue así que los peritos "...fijaron en 79,49 metros la distancia recorrida por la formación en un lapso de 12 segundos. Realizado el cálculo de rigor (distancia por sobre tiempo), se obtuvo una velocidad de 6,624 metros por segundo, lo que es lo mismo que decir 23,85 km/h". Y así concluyeron los expertos que "[c]on los probables errores de este método, se puede decir que la velocidad al momento del impacto es aproximadamente 24 km/h, más cerca a la velocidad*

que traía (26 km/h) que a los últimos 20 km/h registrados por el GPS".

Sobre este aspecto, el tribunal fue claro: pese a que el resultado, a partir de esta particular metodología, había sido de 23,85 km/h, los peritos intervinientes no dudaron en redondearlo hacia arriba (24) y, no conformes con ello, indicaron redundantemente que se trataba de un guarismo más cercano a los 26 que a los 20 km/h.

Pero ello no es todo, puesto que, además, el tribunal explicó que los especialistas técnicos, todos ellos profesionales de la ingeniería, sostuvieron en el referenciado Anexo III, que a partir de esa relación entre el tiempo que demandó a la formación desplazarse una extensión determinada, se obtenía la "velocidad al momento del impacto", o sea, una velocidad instantánea, cuando en realidad esto no era así.

Efectivamente, conforme los propios peritos Pastine, Raúl Díaz y Luzuriaga lo reconocieron en sus respectivas declaraciones (ver las transcripciones efectuadas en la sentencia) lo que se determinó no fue una velocidad instantánea, sino una velocidad promedio.

Y las implicancias de esta incorrección no resultan menores, pues "...si tenemos por cierto que la velocidad promedio a lo largo de esos prácticamente 80 metros de distancia fue de 23,85 km/h y que, a su vez, la velocidad de ingreso a ese espacio fue a 26 km/h (recordar que, a esa distancia, se ubica uno de los reportes de GPS que lo demuestra), se infiere lógicamente que la velocidad final (en este caso de impacto), necesariamente fue a una velocidad marcadamente inferior que la promedio".

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Es decir, que aun partiendo del resultado de estos cálculos y mediciones efectuados por el cuerpo pericial, se concluye en la veracidad del registro de 20 km/h indicado por el GPS.

No habremos de transcribir aquí la totalidad de los argumentos vertidos por el tribunal, los cuales por su claridad y contundencia no merecen objeciones ni agregados por nuestra parte, sino que tan sólo lo que intentamos es volcar y dejar de manifiesto la llamativa, polémica y censurable metodología que rodeó la actividad del cuerpo pericial en este punto, circunstancia que incluso motivó la extracción de testimonios para que se investigara la posible comisión del delito previsto y reprimido por el art. 275 del Código Penal por parte de los peritos técnicos intervinientes -a excepción de Brito y Carlos Alfredo Díaz- (cfr. considerando octavo -punto VI- y punto dispositivo XLIV de la sentencia). Todo ello más allá que, de momento, la Alzada interviniente en las actuaciones labradas en consecuencia haya adoptado un temperamento expectante que exige la prosecución de la investigación (CCCF Sala 2, causa CFP 3887/2016/5/CA1 "Faggiani, Horacio y otros s/ procesamiento y embargo", registro n° 44.824 del 28/02/2018).

Sin perjuicio de ello, y volviendo al relato de los acontecimientos, el tribunal dejó en claro que para otorgar preeminencia a la información obtenida del sistema de ubicación satelital -reiteramos, que registró los 20 km/h- no sólo se basó en la torpeza e inoperancia de los peritos, sino que también se guió por la información brindada por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica en su página web [www.gps.gov](http://www.gps.gov) y sustancialmente por las explicaciones que

sobre el punto volcaron los Profesores Eduardo Huerta, Aldo Mangiaterra y Gustavo Noguera en su obra GPS Posicionamiento Satelital (Primera Edición, Editora Universidad Nacional del Rosario, año 2005). Estos últimos, conforme surge de la sentencia, son docentes de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario, prestan funciones en el Departamento de Geotopocartografía de la Escuela de Agrimensura e integran el Grupo de Geodesia Satelital de Rosario (GGSR).

En definitiva, el tribunal puso de manifiesto la complejidad, especificidad y tecnología que implica el sistema satelital (el cual, según los mismos peritos reconocieran en su primer informe, *"indica la hora con una precisión de milésima de segundo"*), en contraste *"con el método escogido por los peritos técnicos para, según sus propias palabras, 'interpretar', 'confirmar', 'ratificar', 'validar', 'corroborar', 'constatar' y 'verificar' los datos recogidos a través de tal tecnología"*.

En este sentido, los magistrados de la instancia anterior destacaron la paupérrima calidad del video utilizado por los peritos. Ciertamente, señalaron con absoluta contundencia que *"...el argumento de 'verificar' o 'constatar' la información otorgada por un complejo y desarrollado sistema de medición universal satelital a través de una regla de tres simple efectuada a partir de meras observaciones a una cámara de video cuya calidad es la más baja posible en el rubro, resulta prácticamente un insulto a nuestra inteligencia"*.

Agregando que *"[i]ncluso esta serie de razonamientos son suficientes para desterrar de plano el concepto que prácticamente todas las defensas asumieron por cierto en sus*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*alegatos: que visualmente debería percibirse la existencia de una aplicación de frenado a través de esos registros. La propiedad de esos videos no lo permite y tampoco es una desaceleración (26 a 20 km/h) tan brusca como para ser advertida con semejante mala calidad de imagen" y que "[e]l único registro de video con la aptitud suficiente para demostrar la existencia o no de esa aplicación de frenado, tanto por su calidad como orientación, sospechosamente no registra los últimos instantes previos a la colisión. Hacemos referencia a la cámara frontal ubicada en la cabecera de la formación siniestrada..." (página 743/744).*

A continuación, el tribunal pasó a analizar la hipótesis introducida por el perito de parte Pastine -luego acompañada por sus colegas- en cuanto a que el reporte del GPS sería posterior a la colisión y su explicación relacionada a la fuente de alimentación del equipo de rastreo satelital incorporado al convoy.

Tras referirse en extenso a las funciones que Pastine cumplía dentro de la empresa TBA como "Jefe Puesto de Control Trenes" (y no solamente como mero "Jefe de Análisis y Auditoría de Operaciones", conforme lo alegara en su declaración testimonial -téngase en cuenta que el tribunal ordenó la extracción de testimonios a su respecto para que se investigue su posible intervención en el suceso de marras-), el *a quo* explicó que la lectura que el mencionado efectuó el mismo día del accidente acerca de esos registros de información, debía ser un dato a considerar al momento de mensurar las consideraciones introducidas con posterioridad.

Es que, conforme se consignara en la sentencia, el modo de funcionamiento de este sistema era ampliamente

conocido para Pastine, no sólo por encontrarse familiarizado en su uso habitual por sus tareas laborales, sino también por encontrarse directamente vinculado a su desarrollo.

Pues bien, el día del hecho, a las 13:43 hs., Pastine envió un correo electrónico titulado "Informe Preliminar colisión tren N° 3772 del 22/02/2012" a los Sres. Sergio Tempone y Yamila Cirigliano en el que adjuntó un documento titulado "Informe preliminar sobre la colisión del tren TBA N° 3772 con los paragolpes de fin de vía del andén N° 2 de la estación Once. 22 de febrero de 2012. De uso estrictamente interno y confidencial".

En lo que aquí nos importa, allí Pastine refirió que "[e]l ingreso del tren a la estación Once, por el andén N° 2, se realizó a una velocidad de entre 27 y 26 km/h. durante 228 metros (5 registros entre las 08.29'.22" y las 08.29'.53"). En los siguientes 44 metros lineales redujo su velocidad a 20 km./h. (a las 08.30'01", último registro de velocidad previo a la primera indicación de velocidad igual a 'cero', o sea ya detenido por la colisión con el paragolpes, a las 08.30'.08" horas)".

El tribunal indicó que transcurrido el fragor propio de los momentos inmediatos posteriores a la tragedia, Pastine continuó manteniendo tal interpretación de los registros del GPS, basándose para sostener tal afirmación en el correo electrónico que el 25 de febrero de 2012 aquel envió al imputado Tempone. Efectivamente, en esa ocasión Pastine acompañó un documento titulado "Análisis de la circulación del tren TBA N° 3772" que se encontraba con su nombre al pie para ser firmado y sostuvo que "el equipo N° 16 se encontraba con su sistema de freno funcionando satisfactoriamente 1 minuto

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*antes de la colisión, ocurrida a las 8.30.16 (8.30.08 horas según el registro entregado por el emisor GPS 3021 ubicado en el otro extremo de la formación)".*

En la sentencia se encuentran detallados los distintos mails que intercambiaron Tempone, el perito Pastine y su dependiente Mariano Castro Duran, este último analista senior. En lo que aquí interesa, el día 3 de marzo del año 2012 Tempone le envió un correo electrónico a Pastine titulado "informe conclusiones de GPS y demás", el cual, según lo consignara el a quo, refería: *"Julio, cuando puedas por favor **modificá el informe** de conclusiones GPS y demás y **que lo firme Mariano** así lo presentamos... Luego vendrá tu informe pericial (individual o en el marco del informe de todos los peritos) y eventualmente la impugnación del informe oficial... Pasámelo a mi y yo me encargo de que llegue a causa y demás lugares. Gracias."* (el destacado nos pertenece).

Fue así que unos días después, Castro Durán envió el documento final titulado "Análisis de la circulación del tren corregido2", cuya conclusión se encuentra, en lo medular, transcrita en la sentencia. Sobre este aspecto, señalaron los sentenciantes que *"...si bien [allí] se mantenía el cuerpo del análisis introducido por Pastine el 25 de febrero, se realizó una modificación sustancial..."*, pues *"...sin ningún tipo de invocación ni vinculación con el registro 'RAX42', se modificó el horario de impacto y se lo hizo coincidir con tal reporte, un segundo anterior al de 20 km/h"*. Vale aclarar que, además, se introdujo otra alteración: al pie del texto y para que sea firmado, ya no figuraba el nombre de Julio César Pastine, sino que lo estaba el de su analista senior Mariano Castro Duran, tal como lo había solicitado el acusado Tempone.

Es entonces bajo estos lineamientos que el tribunal entendió debían valorarse las menciones introducidas por Pastine con posterioridad. En efecto, consta en la sentencia que en su informe complementario obrante a fs. 231 del legajo de pericia técnica, Pastine sostuvo que el reporte de 20 km/h es posterior a uno identificado como "RAX42" y que éste es *"una indicación integrada al software de programación del Sistema SGT-GPS que identifica el momento en el que un determinado transmisor deja de ser alimentado eléctricamente por una fuente externa (que es la forma principal y usual de operación) y pasa a operar alimentado por su propia batería (que es la forma alternativa y de 'emergencia' de operación del transmisor)"*.

Agregó que ese reporte "RAX42" indica *"exactamente el momento de la colisión del tren 3772 con los paragolpes de fin de vía de Once, ya que a esa hora se interrumpió la alimentación de energía eléctrica en el tren (como primer efecto inmediato de la colisión) y el equipo transmisor #2059 pasó de ser alimentado externamente (por el circuito de baja tensión del tren) a ser alimentado por su propia batería. Consecuentemente la línea de reporte que contiene la velocidad 20 km/h, al ser temporalmente posterior a la colisión, corresponde al tren ya detenido y al reporte de reseteo del equipo al pasar a operar con la alimentación eléctrica alternativa, o sea su batería"*.

Sin perjuicio de las distintas versiones y matices por las que fuera mutando el testimonio del perito de parte, habremos de transcribir aquí sus últimas conclusiones vertidas durante el juicio. En concreto y conforme lo señalara el tribunal, Pastine indicó que *"yo entiendo que el hecho del*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*choque, sumado con el cortocircuito, provocó esta alteración de la tensión de alimentación del equipo de cabeza, cosa que no pasó con la cola, y que eso en cierta manera generó este reseteo que produjo este valor".*

*Según sus dichos, el reporte de 20 km/h que él ubicó luego del impacto, podría explicarse de la siguiente manera: "cuando el equipo se vuelve a resetear, porque quedó cortada la alimentación y se puede alimentar puede dar un primer reporte así, incongruente". Se trata, a su entender, de "un reporte que hay que descartarlo porque podría haber sido un valor del proceso de reseteo, algo parecido a lo que pasa con una computadora, se queda sin alimentación y vuelve a arrancar".*

*En definitiva, tal como lo expusiera el tribunal, para Pastine ese registro de 20 km/h habría sido una simple casualidad (página 757).*

*Sobre este punto, el tribunal fue contundente: "[l]as imprecisiones, irregularidades y constantes rectificaciones en torno a esta explicación son intolerables. Máxime cuando nos encontramos ante un obstáculo que, creemos, es insalvable: esta hipótesis se introdujo al expediente el día 16 de abril del año 2012 y, a la fecha, no se ha acercado constancia documental que avale ni un ápice de esta acomodadiza teoría".*

*Añadiéndose que "[e]sta particular y sospechosa situación alcanzó ribetes impensados con el perito oficial Luzuriaga. Es que al comienzo de su declaración explicó, para fundar los motivos por los cuales abandonaron el registro de 20 km/h, que 'El GPS transmite. Ahora, la baliza del GPS, esa perdió energía y después del choque recién marcó los 20;*

entonces, no consideramos nosotros que ese dato era confiable'. De más está decir que, por escrito, nada había dicho sobre el punto".

Concluyéndose en suma que "...la falta de acreditación de los extremos invocados, la ausencia de debate por parte del colegio pericial en la etapa correspondiente, la constante mutación de su contenido para acomodar la teoría a las exigencias del momento y, sustancialmente, la carencia absoluta de razonamiento lógico o, cuanto menos, de una serie de premisas que permitan explicar acabadamente las razones por las cuales debe descartarse el registro de 20 km/h, nos llevan a desechar el argumento introducido por el perito de parte Pastine que, sugestivamente, fue recogido por sus colegas en la audiencia de juicio" (página 761).

Tras esta reseña de lo que con mayor detalle y profundidad se encuentra explicado en la sentencia, queda claro que mientras a la fecha del hecho Pastine sostuvo una interpretación de los registros del GPS análoga a la que a la postre convalidara el tribunal, con posterioridad mutó dicha exégesis, introduciendo nuevas posiciones no sólo alejadas de aquella primigenia versión, sino -especialmente- carentes de todo sustento. Repárese que si bien el día del accidente Pastine informó a Tempone que el ingreso del tren a la estación Once de Septiembre se realizó a una velocidad de entre 27 y 26 km/h., reduciéndose luego su velocidad a 20 km./h (insistimos, versión conteste con las conclusiones a las que luego arribara el tribunal de juicio); ulteriormente y tal como Tempone le solicitara mediante correo electrónico, modificó su visión sobre tal temática, con el evidente norte de desechar el registro de 20 km/h aludido y, por añadidura,

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

desterrar cualquier hipótesis vinculada a la existencia de una maniobra de frenado por parte del conductor.

En definitiva, el derrotero expuesto, particularmente los vaivenes y pretextos de los peritos tendientes a instalar una velocidad de choque a medida de algunas defensas, permiten avalar la conclusión del Tribunal en cuanto a que la velocidad más certera y confiable es aquella que registrara el sistema de GPS y, por ende, es la que deberá tomarse en cuenta como la verificada al momento de la colisión.

### **f. El control de la velocidad y la ausencia de velocímetros.**

Tal como lo hemos indicado más arriba, el tribunal dio por verificado que el servicio nro. 3772 conducido por Marcos Antonio Córdoba superó en reiteradas oportunidades las velocidades máximas permitidas, en franca violación a las normas que regulan su actividad. En concreto, ello se verificó a las 08:04:31, 08:11:50, 08:15:34, 08:23:09, 08:26:19 y, en forma permanente, entre 08:27:51 a 08:28:59 horas, luego de la progresiva de 1,3 km y hasta el cambio 25, ubicado a 500 metros antes del parage de fin de vía. Todo ello para finalmente producir el ingreso al cambio 25 también incumpliendo los límites y finalmente embestir el fin de vía a una velocidad que excedía la máxima permitida.

Si bien algunas defensas intentaron atribuirle responsabilidad únicamente al imputado Córdoba, el tribunal no compartió dicha posición, pues consideró determinante *"la implementación de una reprochable política empresarial que, una vez más, abandonó cualquier norte de prestación segura y confiable del servicio público de transporte ferroviario, en este caso, con el control de las velocidades de circulación"*.

En efecto, los magistrados sentenciantes dieron cuenta de que la cuestión vinculada con la violación de las velocidades máximas permitidas era hartamente conocida, sin que se verificara advertencia, llamada de atención del control o corrección alguna al respecto.

En este sentido, los distintos elementos de prueba valorados en la sentencia (especialmente, los registros de audio del radio grupal, la descripción de los procesos disciplinarios efectuada por los dependientes de la empresa y los correos electrónicos de Luis Ninoná) permitieron al tribunal concluir que la sujeción a las velocidades máximas de circulación no era una cuestión que la empresa controlara o persiguiera.

El desinterés era tal, que ni siquiera los conductores del servicio conocían con exactitud cuál era la velocidad máxima de ingreso a la estación Once de Septiembre. Efectivamente, según consta en la sentencia, preguntados al respecto en el juicio sólo uno pudo responder correctamente.

En suma, el tribunal concluyó sobre el punto que “... *la falta de control y supervisión en la materia de parte de los cuadros superiores de la empresa y los confusos boletines que marcaban los topes máximos de velocidad por sector (...), acarreó como consecuencia una situación tan caótica, que cada conductor se aproximaba al fin de vía a la velocidad que según su criterio, estimaba era la correcta*” (página 764).

Mención aparte corresponde efectuar acerca de la ausencia de velocímetro en las cabinas de conducción. En este sentido, los motorman que declararon en el debate explicaron que debían calcular la velocidad por un método que se les había enseñado en la escuela de formación, consistente en





## *Cámara Federal de Casación Penal*

dividir la distancia recorrida -medida en base a "palos" situados al costado de la vía- por un determinado espacio temporal. No obstante, los once conductores que declararon sobre este punto (González, Lescano, Galarce, Palacios, Palacio, Aiger, Schafer, Carrizo, Garbarino, Cannella y Chiampán) dijeron que no sabían o no podrían determinar la velocidad en el recorrido por este medio.

Lo importante es que esta cuestión era absolutamente conocida por la concesionaria. En efecto, por los distintos elementos que en detalle fueron volcados en la sentencia (expedientes administrativos, órdenes de servicio del Ingeniero Faggiani, actas de la CNRT, etc.), el tribunal pudo tener por verificado no sólo que los conductores no tenían velocímetro, no sabían calcular la velocidad a la que circulaban, ni llevaban consigo los boletines que marcaban los topes máximos de velocidad por sector, sino que además estas prácticas de los motorman, habían sido advertidas por el organismo de control y puestas en conocimiento de la empresa.

En definitiva, concluyó el *a quo* que *"...la empresa Trenes de Buenos Aires conocía que sus dependientes incumplían sistemáticamente las velocidades máximas que ellos mismos fijaban y que además se encontraban obligados a controlar. Pero en lo sustancial, tenían pleno conocimiento acerca de la afectación a la seguridad de la circulación que ello implicaba y las intimaciones que recibía del órgano de control de reponer los velocímetros de las cabinas de conducción, optimizar el método de conocimiento de las velocidades permitidas en el recorrido e, incluso, la posibilidad de que le sea informada la velocidad de circulación al conductor 'a través de indicaciones visuales obtenidas a partir del sistema*

de GPS que esa empresa ya tiene implementado'". Sin embargo, nada hicieron.

En efecto, conforme lo señalara el *a quo*, la empresa tenía instalado un complejo sistema de localización satelital que informaba a dependientes de la Gerencia de Transporte Centralizado, prácticamente en vivo, la velocidad a la que circulaba cada una de las formaciones de la línea. Sin embargo, pese a las intimaciones que recibió por parte del órgano de control, esa tecnología se continuó empleando únicamente con miras a realizar controles formales de diagrama, mas sin implementar un sistema de alertas por radio a los conductores, cuestión que no necesitaba siquiera demasiada inversión.

Más aún, advirtió el tribunal que incluso la provisión de un sistema de GPS que informara directamente al conductor la velocidad de circulación y lo alertara para el caso de superar el máximo permitido, también era una posibilidad al alcance de la concesionaria que, por una decisión empresarial vinculada principalmente con cuestiones presupuestarias, optó por no hacerla.

En definitiva, por los argumentos que en detalle constan en la sentencia, el tribunal concluyó sobre este aspecto que *"...la seguridad en la operación del servicio y de los pasajeros en particular, era una responsabilidad compartida por concesionario y concedente, cada uno dentro de su órbita específica de actuación: el primero debía respetar ciertos márgenes de seguridad en la explotación de la línea, mientras que el otro debía arbitrar los medios necesarios para llevar a cabo un efectivo control de su cumplimiento"*.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

A ello se agregó que "[e]sta decisión empresarial de tolerancia a constantes violaciones de velocidad en el recorrido de la línea Sarmiento, sumado a la falta de implementación de un sistema de control de velocidades con beneficios radicales para el estándar de seguridad en la circulación de la línea, importaron una clara violación normativa del concesionario que, finalmente, se vio realizada el día de la tragedia que aquí investigamos".

Es que "...la provisión a las formaciones afectadas al servicio de la línea Sarmiento de los sistemas de GPS con la instalación del módulo de ahorro de energía [que hubiese proporcionado a cada una de las formaciones de las herramientas necesarias para cumplir la normativa que regula los límites de velocidad], con los beneficios que ello importaba, hubiese eximido al concesionario de la violación a los compromisos oportunamente asumidos por la falta de dotación de los velocímetros con las que contaban las formaciones Toshiba de su diseño original". Repárese que la instalación de los medidores de velocidad le era exigible al concesionario a raíz de las obligaciones emergentes de los arts. 11.1, 11.2 y 11.3 del contrato de concesión y del punto 3, capítulo D del Manual del Conductor de los coches Toshiba.

Finalizó el tribunal sosteniendo que "...una vez más, primó el simple cumplimiento del diagrama por sobre el respeto a los estándares de seguridad con el que se debía prestar el servicio ferroviario de transporte de pasajeros. (...) Con el índice de servicios cancelados que registraba la empresa Trenes de Buenos Aires, de haber corregido y asegurado el cumplimiento de las velocidades máximas de circulación, hubiese infringido por encima de lo tolerable los horarios,

puntualidad y frecuencia fijados por diagrama. Se tomó una decisión: cumplir con este último abandonando a su suerte la seguridad del transporte" (página 781/782).

**g. La maniobra de frenado.**

El tribunal comenzó el análisis de este aspecto, explicando que sostener como hipótesis válida el registro de velocidad de 20 km/h, importa la automática demostración de la existencia de una aplicación de frenado, "pues una disminución de velocidad en el rango de los 6 km/h en tan sólo 8 segundos es imposible de explicar de otra forma (recordemos que el equipo satelital de cola constató la velocidad de circulación de 26 km/h a las 08:29:53 hs. y que el del frente de la formación hizo lo suyo respecto del reporte de 20 km/h a las 08:30:01 hs.)".

Dicho de otro modo, los distintos elementos rendidos por el tribunal le permitieron concluir que esa aplicación de frenado por parte de Córdoba existió, pues sería imposible atribuir el descenso de velocidad de 26 a 20 km/h, en esa escasa distancia espacial, únicamente a la resistencia al avance.

Sin perjuicio de ello, el tribunal fue claro en cuanto a que aquella circunstancia no importa eximir de responsabilidad al acusado Córdoba pues "...ha quedado sobradamente demostrado que a unos segundos del paragolpes, a una distancia en la que necesariamente debería haber realizado alguna operación de detención, aún no había comenzado las maniobras de frenado. Recordemos que tampoco realizó gestos de aviso. Podría haber empleado la bocina de la formación, dar alerta a través del radio grupal e incluso efectuar ademanes a través de la ventana con la que contaba el cubículo en el cual







## *Cámara Federal de Casación Penal*

se encontraba. Máxime cuando, según su propio descargo -vinculado a los vanos y reiterados intentos de detener la formación-, tiempo no le faltó...".

### **h. Las características de frenado de la formación chapa 16 y el sistema de registración de las fallas.**

El tribunal analizó en detalle el fenómeno que se dio a conocer como "freno largo", particularidad que se repetía en varios de los trenes "Toshiba original" que a diario recorrían la línea Sarmiento.

Según se explicara en el debate, dicha característica ocasionaba que a igual aplicación del sistema de freno, el tren requiriera de una mayor distancia para detenerse.

Si bien en el juicio no se pudo determinar con precisión las causas técnicas que ocasionaban el fenómeno (los testigos y peritos que declararon en el juicio tuvieron distintos puntos de vista sobre este aspecto), lo cierto es que el tribunal consideró necesario analizar si el modo en que se estructuró la operación de la empresa viabilizó las condiciones para que esa limitación al sistema de detención se le presente al conductor durante el recorrido y momentos antes del impacto.

El tribunal constató entonces que durante el mes de febrero del año 2012 el tren circuló tan sólo tres días, en concreto, los días 3, 21 y 22 de febrero. El primero de esos días se registró una falla técnica en la Estación Moreno, saliendo la formación de servicio para revisión periódica, hasta los días 21 y 22 en que volvió a circular.

Así pues, el día previo al hecho la formación circuló comandada por los conductores Raúl Chiampan, Adrián González y Jorge Pollo, cuyos dichos veremos a continuación.

Chiampan señaló que "[e]l **único inconveniente que yo le encontré a la formación fue en el momento de la aplicación de freno que tardaba más de lo normal que las otras formaciones al aplicar freno**, y aplicando freno, una vez aplicado tenía buen poder de freno y buen desarrollo de velocidad...¿Eso es lo que se llama freno largo? ...Sí, sí. Se le puede llamar freno largo...ya era normal manejar así las formaciones porque varias de esas formaciones tenían ese problemita. Uno se acostumbra a manejar con el freno así largo. Toma las precauciones del caso, pero al tener un buen poder de freno... al aplicarse el freno, el tren frenaba bien, lo tomé como normal, y lo desarrollé normalmente, como un día normal..." (el destacado nos pertenece).

Consta en la sentencia que respecto a la cantidad de gente que viajó en la formación, el testigo explicó que era menor a la normal ya que se trataba de un día feriado.

Chiampan ratificó que notificó la novedad vinculada al freno al compañero que lo relevó y no así a control, ya que consideró que "...al tener buen poder de freno pensé que no era necesario porque el equipo frenaba...".

Cabe indicar por último que los dichos del testigo fueron contestes con el informe por él presentado en el sumario interno elaborado por TBA.

Por su parte, el conductor Pollo no percibió anormalidad alguna, en tanto que González no recordó precisiones del viaje en cuestión.

De este modo, de lo declarado por los distintos conductores que manejaron la formación el 21 de febrero de 2012, surge que ya el conductor Chiampan advirtió aquella particularidad en el frenado del tren, circunstancia que,





## *Cámara Federal de Casación Penal*

según sus dichos, hizo saber al conductor que lo relevó -Pollo-. Este último, sin embargo, no recordó haber recibido ese reporte ni percibió falla alguna.

Por lo demás, esta irregularidad en el funcionamiento del freno no quedó asentada en ningún registro, radial o escrito, evidenciándose -a criterio del tribunal- la ineficacia del particular sistema de reporte de fallas avalado por la empresa, que dependía de una especie de "boca en boca" entre los conductores.

Es que si la novedad hubiese sido registrada, el personal del taller podría haber proporcionado alguna solución o, en su defecto, los conductores podrían haber adoptado alguna medida precautoria.

Ahora bien, llegamos al día 22 de febrero de 2012, ocasión en la que el tren chapa 16 fue conducido por Jorge Daniel Galarce, Leonardo Ariel Andrada y Marcos Antonio Córdoba.

El primero de los nombrados retiró el tren del depósito Castelar, pasadas las 2:30 hs. de la madrugada. Sobre los servicios que realizó con este tren, consta en la sentencia que el testigo indicó que "...[l]a formación se comportó dentro de los parámetros normales. A esa hora no viaja mucha gente. Si llevó unas 200 personas como mucho, en ese momento, en ese horario... Por lo tanto, yo, en el momento, la formación la tuve en buenas condiciones, sin ningún problema... **El freno me funcionaba en perfectas condiciones, en ese horario. No es lo mismo ir con 100, 200 personas, que ir con 3 mil, 4 mil personas: cambian las funciones y la distancia de frenados. Si yo voy con 200, 300 personas, el tren uno lo domina cuando quiere; en cambio, ya cuando va con**

*2 mil, 3 mil personas ya tenés que tener la prevención de frenarlo con más distancia. Todo depende del freno que uno tenga, también...en el horario que yo estuve es muy fácil manejar la formación, tiene que ser algo muy mal de freno para que yo tenga problemas... en el horario que yo tuve la suerte de andar o tengo la suerte de estar ahora, no es muy problemático, ¿me entiende?, por la baja cantidad de gente que yo traslado. Pero en hora pico, sí, son problemáticos porque uno necesita recuperar el aire más rápido de los compresores, en el sentido de que carguen los tanques más rápido..." (el destacado nos pertenece).*

Galarce precisó entonces que cuando le entregó la formación a su relevo, no le hizo ningún comentario, ya que para él todo había sido normal.

Posteriormente, en la estación Castelar, puntualmente a las 6:44 hs., asumió la conducción Leonardo Ariel Andrada. Según lo explicara el *a quo*, el nombrado prestó declaración testimonial durante la instrucción en dos oportunidades, constancias que -como ya adelantamos- fueron incorporadas por lectura al debate, frente al fallecimiento del nombrado (consta en la sentencia que Andrada fue asesinado el día 8 de febrero de 2013, suceso que es investigado por la Fiscalía de Instrucción y Juicio nro. 1 de Ituzaingó).

De este modo, según lo consignara el tribunal, en el testimonio rendido en la instrucción el día 29 de febrero de 2012, el deponente expresó que *"...me hago cargo del tren n° 3735, que venía con el número de chapa 16 el cual venía desde la estación Once, y yo me hago cargo en Castelar. Hasta Moreno en esa formación no tuve ningún tipo de inconveniente. Esa formación es la que luego se accidentó. En Moreno, salgo*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

trabajando con el n° 3772, que **el único inconveniente que tenía era que venía sobrecargado, porque hubo un retraso de 18 minutos sin salida de trenes, entonces se juntó mucha gente, que fue la que subió a esa formación. Había aproximadamente un exceso del triple de la capacidad que la formación debía llevar...Eso trajo aparejado que el tren anduviera más lento por el peso que tenía y que hubiera que frenar con mayor antelación. Con el tren vacío no noté ningún inconveniente en los frenos, ahora cuando subió toda la gente, lógicamente por el peso que tenía la formación hay que aplicar el freno un poco antes. Ya en la primera estación se notaba esa situación, y a medida que seguía subiendo gente, aumentaba la incapacidad de frenado... La formación esa en particular, tenía una aplicación de servicio lenta de freno, por ejemplo, yo sé que con tres segundos de aplicación en una formación normal aplica un kilo de freno, en cambio en esta al ser lenta en vez de aplicar un kilo en tres segundo[s], tardaba entre seis y siete segundos en aplicarlo...".** En otro pasaje de su declaración se le preguntó si se informaba cuando una formación tardaba más en frenar, contestando que **"...en este caso no se informaba porque no era una falla, sino que era una característica de esa formación que frenaba diferente a otras, como también lo hacen de esta manera las formaciones n° 8, 11, 12 y creo que la 14 también. En estas formaciones nosotros ya sabemos que cuando llevamos mucha cantidad de gente, hay que frenar un poco antes. Lo único que se informaba a la empresa era que el tren era lento, pero nada más..."** (el destacado nos pertenece, fs. 894/896).

Idéntica versión brindó Andrada al efectuar el informe agregado al sumario interno de la empresa.

Como se aprecia fácilmente, los problemas de frenado fueron surgiendo a partir de la sobrecarga de pasajeros que se vio incrementada por las demoras y deficiencias en la prestación del servicio; extremos estos últimos atribuibles a la concesionaria que lo explotaba y al Estado por su falta de supervisión y contralor.

Ya hemos visto *ut supra* que antes de llegar a la estación Castelar, frente a la base de conductores que allí se ubica, se produjo "al pie de vía" el ascenso a la formación de Marcos Antonio Córdoba, quien relevó a Andrada y a partir de ese momento se hizo cargo de la formación.

Recordemos que ya para ese entonces el tren estaba sobrecargado de pasajeros, y circulaba con el "freno largo". Esta característica del frenado del tren, si bien no fue anoticiada a Córdoba por parte de quien lo antecediera en la conducción de la formación, igualmente fue una circunstancia que el propio Córdoba pudo advertir en distintos puntos del recorrido hasta Once (cfr. declaración indagatoria de fs. 5386/5394 vta.); concluyendo el tribunal de juicio que el imputado *"...conocía perfectamente las particulares condiciones de frenado que exigía la formación siniestrada y, sin perjuicio de ello, nada hizo. Justamente, (...) el nombrado debió haber adoptado los recaudos propios de su oficio para minimizar este riesgo disminuyendo la velocidad de ingreso a la estación Once de Septiembre y/o aplicando maniobras de frenado con una mayor cautela. Por el contrario, mantuvo la velocidad habitual de ingreso a la estación -superior a la permitida, por cierto- y aplicó en forma tardía el sistema de detención de la formación..."*.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

A ello añadió el tribunal que "...la organización empresarial de Trenes de Buenos Aires evidenciaba un total desinterés por una operación segura y confiable, circunstancia que incrementó notablemente el peligro que implicaba la tarea que desarrollaban, al poner en circulación una formación con un sistema de frenos degradado por esta anomalía (...), lo que al fin de cuentas incidió en el resultado. Máxime cuando esa decisión incluyó despachar el convoy en un horario de considerable conflictividad de la línea, con la mayor demanda de pasajeros -al ser el día inmediatamente siguiente al fin de semana largo de carnaval, es decir, luego de cuatro (4) días inhábiles-, y dejándolo a cargo de un conductor sin una vasta experiencia como para sortear dichos inconvenientes".

Es que si bien tanto el día anterior como el mismo día del hecho, Chiampan, Andrada y Córdoba detectaron la anormalidad en el frenado, "...la falta de implementación de un sistema para que esas alertas sean conocidas por operarios del depósito y otros conductores, determinó que la existencia de ese freno se mantenga aun cuando la formación fue revisada (...), y lo que es más importante condicionó las posibilidades de detener la formación a tiempo de modo de evitar la tragedia. Pues, en definitiva, ese particular convoy debía cumplir con uno de los servicios más exigentes de la línea".

En suma, estimó el tribunal que no fue únicamente la actuación negligente de Córdoba lo que ocasionó la tragedia, sino que la dirección de la compañía llevó adelante una política con un estándar de seguridad tan bajo, que ignoró los reportes de los motorman y permitió que el tren chapa 16 circulara durante dos días en esas condiciones.

Acto seguido, el tribunal pasó a analizar los recaudos exigidos contractualmente que imponían a la empresa la obligación de establecer un método de registración de las fallas o anomalías que se presentaban en el servicio (el a quo citó al respecto el art. 207 apartado d.12 del Reglamento Interno Técnico Operativo, los arts. 8.3 y 11.3 del Contrato de Concesión, y el convenio colectivo de trabajo nro. 1208/2011 "E" firmado por el sindicato La Fraternidad y TBA SA, homologado por Resolución nro. 609/2011 de la Secretaría de Trabajo del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social -ver pág. 799 de la sentencia-). Sin embargo, pese a ello, la línea Sarmiento no tenía libro de abordaje u hoja de ruta donde asentar las irregularidades que se detectaran y verificar que las mismas fueran reparadas. Muy por el contrario, por los distintos elementos probatorios valorados por el tribunal, ante la verificación del freno largo, *"...la empresa dejaba al libre albedrío de los conductores la decisión de notificarlo al puesto de control trenes, o informarlo al relevo, o de omitir cualquier tipo de conducta al respecto -como de hecho lo hicieron Andrada y el propio Córdoba-"*.

En efecto, conforme surge de la sentencia "[l]a ausencia de una directiva en esta dirección se advierte fácilmente cuando se analizan los dichos de los conductores que prestaron testimonio en el debate, de los que surgen criterios disímiles entre ellos ante la misma situación, siendo que de los diez motorman que fueron interrogados sobre el freno largo, todos ellos reconocieron haberlo sufrido. Al respecto, a seis de ellos se les preguntó si esto representaba un riesgo para la seguridad y cuatro contestaron







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*afirmativamente, mientras que quienes lo negaron dijeron que a pesar que lo reconocían como una falla sólo se requería más precaución. A su vez, a los siete que se les preguntó si existía un libro de abordó respondieron negativamente y cuatro de estos sostuvieron que en ausencia del mismo reportaban el freno largo a su relevo".*

*De modo que "...el temperamento que cada conductor adoptaba era distinto, según si a su entender podía dominar o no el tren con el freno largo. Y tampoco era claro qué debían hacer, en parte porque ya se habían acostumbrado a este escenario, evidenciándose así la ineficacia del sistema de reporte de fallas que adoptó la empresa por sobre otros que la[s] normas que regulaban la actividad ofrecían (como por ejemplo el libro de abordó o la hoja de ruta)".*

La desidia a la hora de velar por un servicio seguro y acorde al contrato de concesión es elocuente, al igual que la ausencia de controles efectivos de parte de las autoridades pertinentes.

### **i. Las tareas de alistamiento previas.**

El tribunal advirtió que pese a la inexistencia de un reporte claro, la dificultad en el frenado de la formación podría haberse solucionado también por medio de la realización de las tareas de alistamiento llevadas a cabo la madrugada del día 22 de febrero de aquel año 2012. Ello así -claro está- siempre y cuando las mismas se hubieran llevado adelante en su totalidad, conforme lo establecían las propias planillas de Ferrocarriles Argentinos que debía utilizar la empresa.

En este sentido, el *a quo* consignó que las planillas de alistamiento describen las tareas que deben realizarse en

el depósito a cada formación en forma previa a salir a servicio, detallando en qué consiste cada una de ellas.

En lo que aquí interesa, cabe remarcar que las tareas que se vinculan a la comprobación de la capacidad de frenado del tren se encuentran mayormente descriptas en el tercer punto (que es el que describe las revisiones a realizarse en la parte inferior de la unidad), siendo justamente aquellas acciones las que no se llevaron a cabo la noche previa al suceso, a pesar de que todas ellas figuran como ejecutadas, conforme lo certificara el imputado Pedro Roque Raineri, en su carácter de Jefe del Depósito de Material Rodante, al suscribir las planillas de alistamiento de todos los coches siniestrados.

En este aspecto, el tribunal tuvo especialmente en cuenta los testimonios prestados en el debate por los operarios Gustavo Cavallone y Daniel Ferrari, empleados de la guardia de material rodante del Depósito Castelar. Ambos fueron asignados a la revisión del tren en cuestión la noche del 21 al 22 de febrero de 2012.

Según consta en la sentencia, en oportunidad de rendir su testimonio en el debate, aquellos hicieron referencia a que existen dos tipos de revisiones posibles, las que describieron ampliamente. Aquí nos limitaremos a consignar que mientras una se realiza en fosa, dentro del depósito, la otra -un tanto más limitada- se lleva a cabo en la vía general nro. 2, en la periferia del taller, siendo esta última la que se le realizó al tren siniestrado.

Basándose entonces en los dichos de los testigos antes mencionados, el tribunal advirtió "*...la enorme diferencia que existía entre las revisiones en fosa y las que se*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

realizaban fuera del taller, ya que mientras en las primeras intervenían varios operarios de distintas especialidades que analizaban elementos fundamentales del sistema de frenado, en las otras sólo participan dos técnicos sin una especificidad en esta materia, quienes hacían una revisión superficial del salón de pasajeros, direccionada a evitar tropiezos, lastimaduras y caídas involuntarias, más que inconvenientes en el frenado. Es que lo único que se hacía en esta materia era accionar el freno y observar los manómetros, lo cual, como dijeron los especialistas, no permitía el efectivo control de la aplicación de éste en cada uno de los coches y sobre todo la existencia de freno largo; el único modo de hacerlo hubiera sido en esa circulación dentro del taller que, repetimos, en este caso no se hizo".

Sin embargo, como ya hemos adelantado, la verificación de la parte inferior de las unidades -identificada con el código nro. 3- figura como "ejecutada" en las planillas de mantenimiento de los coches que componían la formación nro. 16, circunstancia que ambos mecánicos negaron en el debate, pues -como ya vimos- ello sólo podía ser realizado en el taller y no fuera del mismo.

Sobre el punto, el tribunal concluyó que "[s]i nos preguntamos el motivo que animó esta falsedad, insertada en las planillas firmadas por el Jefe de Depósito Raineri, podemos conjeturar que se debió a que conocían perfectamente el incumplimiento contractual en que estaban incurriendo, ya que estas verificaciones forman parte de las tareas de mantenimiento establecidas por Ferrocarriles Argentinos y el fabricante de los coches Toshiba, que a su vez conforman 'las

*normas técnicas de seguridad vigentes' a las que refieren los arts. 8.3 y 11.3 del Contrato de Concesión".*

El tribunal detalló las tareas cuya realización mandaba el "Manual de Instrucciones Para el Dispositivo de Contralor Modelo MPE para los Coches Eléctricos de E.F.E.A. Argentina", elaborado en 1964 por la firma Toshiba (en concreto, punto 2, sección I, "Detalles de la Revisión Diaria"), concluyendo entonces que las tareas de alistamiento que enunciaba el manual del fabricante (identificadas en el punto nro. 3 de las planillas de TBA SA), no se llevaron a cabo la noche previa al siniestro, determinando ello las condiciones de frenado del chapa 16; circunstancia que a criterio de los sentenciantes "...se enmarca en la deficiente política que en esta materia también emprendió TBA SA, en franca contradicción a las especificaciones de las planillas cuya ejecución se habían obligado a cumplir" (página 809).

Previo detalle de las constancias del expediente S01:0199402/2011, el tribunal puso de manifiesto que "...las deficiencias que hallamos en los días previos al choque ya existían casi un año antes y eran consideradas riesgosas por el organismo de control, que intimaba a los máximos responsables técnicos de Trenes de Buenos Aires SA a poner la seguridad en el primer lugar de sus prioridades, dado que se habían reducido los márgenes de seguridad propios de la actividad. Poco efecto tuvo esta intimación, al igual que muchas otras que también le efectuó la Comisión Nacional de Regulación del Transporte".

Concluyendo finalmente que sin perjuicio de la comprobada actuación imprudente del motorman Córdoba, "...los directivos y gerentes de Trenes de Buenos Aires incrementaron





## *Cámara Federal de Casación Penal*

notablemente el riesgo que importa la circulación con freno largo, que luego se concretó en el resultado, al instaurar un sistema de reporte de fallas deficiente, que permitió que esta situación se verifique en forma previa al siniestro, pero sobre todo en distintos puntos del último recorrido del chapa 16, limitando las posibilidades de detención de la formación. Aunado a ello, la omisión de realizar las tareas de alistamiento de acuerdo a las planillas contractualmente establecidas, pese a que falsamente se dejó constancia de haberlas realizado, determinó que aún sin el reporte de la falla, tampoco se realicen las revisiones que hubiesen permitido corregir estas deficientes condiciones de frenado".

### **j. El freno de emergencia.**

El tribunal se refirió a continuación a las condiciones en que se hallaba el tren siniestrado, puntualmente en lo que al sistema de frenado de emergencia se refiere; extremo al cual -como enseguida se verá- se asignó relevancia causal relativa, habida cuenta las distintas circunstancias que fueran mencionadas en los acápites precedentes, en especial el comprobado accionamiento del sistema de freno.

El tribunal consideró demostrado que la cabina de conducción del coche nro. 2149, que encabezaba la formación chapa 16, tenía inhabilitado y, en consecuencia, inoperante el sistema de detención que, según consta en la sentencia, los peritos presentaron bajo el rótulo de "freno de guarda".

Asimismo, se verificó que "...el motorman Marcos Antonio Córdoba ingresó al andén de la estación Once de Septiembre con el sistema de detención de emergencia conocido como 'hombre muerto' anulado, maniobra conductiva que

contraría la normativa que regula su oficio. Sin embargo, (...) esta contravención a las reglas de su arte se trataba de una metodología arraigada en los conductores de la línea Sarmiento que recurrían a esta práctica de manejo evidentemente riesgosa. Y una vez más, la empresa lo sabía y nada hacía".

Los magistrados sentenciantes indicaron que "...tales incumplimientos constituyen una muestra acabada del desapego sistemático a las reglas de la correcta y segura prestación del servicio de transporte y, una vez más, del incremento constante del peligro que el organizador de la actividad riesgosa imprimió a su función primaria como empresa prestadora de servicios públicos" (página 815/816).

Al respecto, corresponde señalar que la anulación del sistema de "hombre muerto" no sólo fue una cuestión no controvertida por las partes durante el debate, sino que además "el propio Córdoba reconoció haber procedido de tal manera en cada una de las declaraciones indagatorias que prestó en este proceso".

De ahí que teniendo en cuenta lo que surge de los manuales de operación de las formaciones Toshiba (y también las obligaciones emergentes del art. 70 del Reglamento General de Ferrocarriles aprobado Decreto nro. 90325 del 12 de setiembre de 1936 y actualizado al 31 de diciembre de 1995, del art. 430 inc. a y b del Reglamento Interno Técnico Operativo y el capítulo 9 de la addenda al contrato de concesión que fue firmada en el año 2011), el tribunal comprobó que "el conductor se encuentra obligado a sostener presionado el hongo de hombre muerto durante la totalidad del recorrido".

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Sobre el punto, se consignó en la sentencia que "...la manija del controlador maestro, o también denominado controller, posee un pulsador u 'hongo' en su parte superior que es llamado 'hombre muerto'..."; añadiéndose que según lo explicara el pleno del cuerpo pericial "...las dos opciones naturales de frenado que posee el conductor ante una situación de emergencia, que calificaron como 'prácticamente simultáneas', son las de 'tirar la emergencia', esto es aplicar con su mano derecha el frenado de emergencia a través de la válvula de freno del maquinista llevándola a su última posición; o la de soltar el dispositivo de 'hombre muerto' que viene presionando con la mano izquierda sobre el controller".

Sobre este último dispositivo indicaron que "debe ser presionado constantemente por el conductor (única persona en la cabina de los coches eléctricos), justamente está diseñado para que, en caso de desmayarse o sufrir alguna indisposición y soltar dicho pulsador, se produzca un frenado de emergencia".

Ahora bien, como el "hombre muerto" no es un sistema distinto de freno de emergencia sino una de las dos formas con las que cuenta el tren para causar una repentina pérdida de presión y, de esa manera, conseguir un frenado máximo, el tribunal consideró que entonces al haberse acreditado que Córdoba realizó maniobras de frenado a través de la manipulación de la válvula de freno que controlaba con su mano derecha, "la incidencia de la anulación del sistema de hombre muerto es relativa".

En este sentido, se destacaron dos cuestiones. En primer lugar, que como la capacidad de frenado o liberación de aire comprimido es la misma en ambos casos, "...debemos



limitarnos a comparar los tiempos que demanda la aplicación de uno y otro sistema. Por un lado la simple y automática liberación de un pulsador y, por el otro, la necesidad de trasladar la manija de freno y generar un desplazamiento previo paso por la totalidad de las posiciones disponibles". En segundo término, que la anulación del "hombre muerto" "...importa la pérdida de una de las dos posibilidades que posee el conductor para realizar esa aplicación extraordinaria del sistema de frenado de emergencia, aspecto que no debemos dejar de resaltar, cuanto menos, en términos accesorios".

Ahora bien, con relación al conocimiento que la empresa concesionaria -en su calidad de organizadora de la actividad riesgosa- tenía acerca de este incumplimiento normativo por parte de sus dependientes, el tribunal señaló que "...la anulación de tal sistema de seguridad no era una cuestión aleatoria ni anecdótica por parte de algún conductor, sino que se trataba de una conducta arraigada y sostenida en el tiempo que ejecutaban una gran cantidad de ellos. Nótese que al momento de concurrir el debate público a los fines de prestar sus declaraciones juramentadas, prácticamente la mitad de los que fueron preguntados sobre la temática, en un contexto evidentemente desfavorable, reconocieron ejecutar tal reprochable práctica (ver, en concreto, los testimonios de Lescano, Galarce, Palacio y Garbarino)" (página 819/820).

Con base en el contenido de los correos electrónicos obrantes en autos -que se encuentran transcritos en la sentencia-, el a quo concluyó que "...el personal operativo específico de la empresa concesionaria tenía pleno y acabado conocimiento de la sistemática anulación del sistema de hombre







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*muerto por parte de los conductores y, una vez más, nada se hizo".*

*Por último, el tribunal se refirió al "freno de guarda". Sobre este aspecto, se advirtió que "[e]l cuerpo de expertos explicó en su primer informe por escrito que tal sistema 'consiste en una palanca ubicada a la altura del techo de cada cabina de conducción, que se acciona tirando una perilla colgante con un vástago que pasa por un orificio, el cual también libera el aire comprimido de la cañería'. Asimismo, constataron que en la formación siniestrada solamente se encontraba operativo en la cabina trasera (donde normalmente viaja el guarda en el recorrido Moreno-Once) y no en la del conductor, pues directamente no existía la palanca de accionamiento de la válvula".*

*Se agregó además que el Reglamento Técnico Operativo no efectúa ninguna mención al respecto, sí previéndose en cambio que el guarda debe viajar en el salón de pasajeros, o sea, fuera de las cabinas (la CNRT excepcionalmente toleraba que el guarda viajara en las cabinas cuando se encontraba excedida la capacidad de los coches). Se coligió entonces que esa modalidad de aplicar el sistema de frenos no estaba destinada al guarda, sino al conductor, porque de lo contrario "...estaría ubicado en el salón de pasajeros y no dentro de la cabina de conducción, sobre la cabeza del maquinista. Una construcción más del cuerpo pericial que, insistentemente, pretendió exculpar al empresariado de sus responsabilidades" (página 823).*

*En definitiva, concluyeron los sentenciantes que este sistema "...implicaba una nueva alternativa de liberar la misma tubería de aire comprimido y así aplicar ese mismo freno de*

emergencia al que [se hiciera] referencia. Esta vez, su activación era únicamente vía neumática. Por ello, es que las consideraciones realizadas (...) en cuanto a la incidencia secundaria o accesoria de tal incumplimiento por sobre el resultado final causado son aplicables en un todo a esta nueva incorrección".

Añadiendo que "[s]u relevancia en términos probatorios se vincula directamente con la desaprensión de quienes conformaban la voluntad social de la empresa y sus delegados por la prestación de un servicio de transporte ferroviario de pasajeros sin recaudos de seguridad operativa pues, tal como lo afirmaron los conductores de formaciones eléctricas que concurrieron al debate, no se trataba de una situación excepcional (compulsar las declaraciones de Lescano, Galarce, Palacios, Palacio, Schafer, Carrizo y Cannela)".

**k. El exceso de pasajeros.**

Otro de los factores que afectó las posibilidades de frenado de la formación en los últimos metros previos a la colisión y, además, tuvo incidencia directa en las consecuencias del impacto, fue el exceso de pasajeros que se registró aquel día.

Sobre este aspecto, el tribunal recordó que el servicio en cuestión era ofrecido a personas que por no tener otra alternativa para viajar a esta ciudad -mayormente por razones de tipo económico- "debían tolerar condiciones infrahumanas de hacinamiento que distaban por mucho de los objetivos que se habían planteado en el contrato de concesión, es decir 'satisfacer las necesidades de la demanda, a través de la prestación de un servicio eficiente y confiable en





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*condiciones de seguridad y comodidad' (art. 8.4.1 del contrato de concesión)".*

Pues bien, los magistrados de la instancia anterior dieron por probado que el hacinamiento de pasajeros se mantuvo inalterable en los cuatro primeros coches hasta el momento de la colisión, cuestión que *"...más allá de significar un mayor peso para la formación, con sus implicancias en el frenado y la incidencia en la determinación de la energía cinética emergente del impacto(...), agravó las condiciones de compresión de las víctimas, que de este modo constituyeron aquella 'pared humana' que ocasionó la muerte de muchas de ellas".*

Como ya se ha mencionado a lo largo de la presente, el exceso de pasajeros en la formación obedeció a múltiples factores analizados en la sentencia, vinculados con la organización operativa de la actividad ferroviaria explotada por Trenes de Buenos Aires SA.

Es que conforme lo indicara el a quo, *"en esa jornada se registró la cancelación de diversos servicios por falta de formaciones, lo que obviamente incrementó el número de pasajeros en los andenes, demorando todavía más la circulación del chapa 16 con relación a su cronograma habitual. A esto se suma que la frecuencia teórica que el concesionario ofrecía no cumplía con las obligaciones asumidas en el artículo 4.4 del pliego de concesiones particulares".*

A ello se debe agregar no sólo la decisión de la empresa de anular el sistema de enclavamiento de puertas y modificar el diseño estructural otorgado a los coches Toshiba luego de su reparación general, con el objetivo de aumentar la superficie libre de los salones para admitir mayor cantidad de pasajeros parados; sino además que el horario de salida según

el cronograma del tren nro. 3772 (07:16 hs.) coincidía con un momento de gran demanda de público, siendo aquel fatídico día el primero hábil luego de un fin de semana largo de cuatro días.

Todos estos elementos, en suma, generaron que la cantidad de usuarios que se volcaron al servicio ferroviario fuera mayor que la habitual.

Pues bien, en otro orden de ideas, el tribunal señaló que la enorme afluencia de pasajeros era esperable, pues estas excepcionales circunstancias eran conocidas por las áreas operativas y técnicas de la empresa, *"lo cual en una gestión eficiente hubiera determinado una mayor oferta de servicios, disponer de formaciones que por su diseño permiten mayor cantidad de pasaje transportado ('doble piso') o al menos que se arbitren las medidas conducentes para garantizar la correcta circulación de los trenes programados (por ejemplo, asignando a los conductores más experimentados). Ninguno de estos fue el camino elegido"* (página 827).

El tribunal hizo referencia a cuanto surge de las cámaras instaladas en los andenes de las distintas estaciones que conforman el recorrido. Más allá del preciso detalle efectuado en la sentencia, destacamos aquí la enorme cantidad de pasajeros que se observa ascendieron al tren en varias estaciones, circunstancia que incluso motivó que el hacinamiento fuera de tal magnitud, que muchos de ellos ni siquiera lograran subirse a la formación, pese a sus reiterados intentos. De igual modo, se resalta la gran cantidad de gente que viajaba con parte de su cuerpo fuera del tren y con las puertas abiertas.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

El exceso de pasajeros también fue una cuestión advertida por el motorman Andrada y el guarda Juárez, ambos a cargo de la formación 16 cuando salió de la estación Moreno.

Consta en la sentencia que el primero de ellos cuantificó en *"'aproximadamente un exceso del triple de la capacidad que la formación debía llevar' por lo que 'el tren estaba abarrotado de pasajeros', lo cual advirtió ya que 'trajo aparejado que el tren anduviera más lento por el peso que tenía y que hubiera que frenar con mayor antelación' (ver declaración de Andrada de fs. 894/896 e informe de fs. 239/240 del sumario administrativo reservado en Secretaría e identificado como 'A1')"*.

Por su parte, tanto el guarda Juárez como su par Miguel Gerónimo -quien lo relevara en la estación Castelar- coincidieron en que debieron viajar en la cabina de cola del tren debido justamente al hacinamiento en los salones de pasajeros. Según lo señalara el tribunal, ambos reconocieron que reglamentariamente debían hacerlo en el mismo recinto que los usuarios, aunque cuando la formación estaba colmada, aquella era la única forma en que podían llevar adelante sus tareas.

Los mismos pasajeros también dieron cuenta del exceso de pasaje con que se trasladó la formación aquel día, especialmente en los primeros coches. En efecto, según consta en la sentencia los testigos *"...se expresaron unánimemente en sentido que aquella mañana ésta se encontraba repleta, a su máxima capacidad de carga, aún en las estaciones previas antes de arribar a Once"*, citándose a modo de ejemplo los testimonios de Ana María Dattilo, Oscar Marcelo Cabalero y Raúl Nicolás Zerpa.

Elementos todos que, en definitiva, le permitieron al tribunal contradecir la línea argumental introducida por algunas defensas en cuanto a que al llegar a la estación cabecera, ya había disminuido la cantidad de personas que se trasladaba en el tren.

Ahora bien, el tribunal fue claro en cuanto a que este exceso en la capacidad de transporte del chapa 16 fue necesariamente advertido en directo por el personal que ese día prestaba funciones en el Puesto de Control Trenes, a través de las cámaras instaladas en los andenes de las estaciones; señalándose al respecto que *"...una vez más, la utilización de esas herramientas técnicas por parte de los dependientes de la empresa concesionaria fue deficiente. El norte con el que realizaban cada una de sus tareas era el mero cumplimiento del diagrama sin ningún tipo de recaudo de seguridad ni operativo"*.

Y la deficiencia era tal que al observar esta situación, el operador de control Adrián Cascallares -quien se encontraba de guardia el día del hecho desde las 6 de la mañana-, simplemente plasmó la expresión "pasaje" en el diagrama de movimiento de trenes correspondiente al servicio nro. 3772, puntualmente en la línea correspondiente al horario de pasada de la estación Villa Luro.

Nuevamente, y en palabras del tribunal, un limitado y reprochable empleo de la tecnología y las herramientas puestas a disposición de la operación del servicio (página 831).

A continuación, el *a quo* pasó a analizar con mayor detalle cada uno de los factores que agravaron e incidieron en la cantidad de pasajeros en el tren siniestrado.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

En primer lugar, y con base en el testimonio de diversos testigos y en el diagrama de movimiento de trenes del 22 de febrero de 2012, se destacó que el tren nro. 3772 partió de Moreno a las 7:24 hs., esto es, con ocho minutos de retraso respecto del horario programado. Esta circunstancia motivó una demora de dieciséis minutos desde el último servicio (identificado con el nro. 3770) que había partido desde allí a las 7:08 hs.

Asimismo, se precisó que los servicios programados para aquel día sufrieron importantes cancelaciones (que fueron detalladas en la sentencia), lo que aunado a la falta de disponibilidad de formaciones para sustituir los equipos que presentaron anomalías, incrementó la cantidad de pasajeros en los trenes que sí pudieron circular.

En este sentido, se indicó que *"...los operadores del puesto de control trenes ya no podían reemplazar los coches con fallas, situación que expresamente era indicada a los conductores que debían decidir entonces si continuaban el servicio en esas condiciones o directamente lo suspendían y toleraban las reacciones de los pasajeros"*.

El tribunal destacó la existencia de cuantiosos diálogos entre conductores, operadores de control y operarios de taller, *"en los que se evidencia la vinculación entre el estado de las formaciones, las continuas fallas que las mismas presentaban y las cancelaciones de servicios"*, transcribiéndose puntualmente una conversación del radio grupal -identificada con el nro. 2511-, la cual se produjo a escasos minutos de la colisión.

Ahora bien, hemos dicho ya que el tren nro. 3772 salió con atraso de la estación Moreno, demora que se vio

incrementada a lo largo del recorrido por la excesiva cantidad de pasajeros. Todo ello ocasionó, según lo explicara el *a quo*, la superposición de su horario efectivo de circulación con el cronograma teórico de los servicios nro. 1322, 3774 y 3776, servicios estos últimos que también presentaron irregularidades.

En efecto, los servicios nro. 1322 y 3776 fueron cancelados, en tanto que el nro. 3774 salió de la estación Moreno con demora. Así fue entonces que *"...el tren siniestrado, ya demorado respecto a su horario habitual, debió trasladar una cantidad de pasajeros que, de haberse respetado el cronograma formal de circulación de la empresa, debieron haberse repartido entre cuatro formaciones"*, aclarando al respecto el tribunal que ello no implica sostener *"que el chapa 16 el día de la tragedia circulaba con un número equivalente al cuádruple de su capacidad"*, sino tan sólo *"demostrar el evidente y palmario exceso de pasaje que presentó aquella luctuosa jornada"* (página 835/836).

Por lo demás, las cancelaciones de los servicios y el exceso de carga, fueron cuestiones de las que dieron cuenta diversos testigos que comparecieron al juicio, cuyos dichos se encuentran volcados y valorados en la sentencia. Tal es el caso del guarda Patricio Marcelo Juárez y de quien lo relevara en la función Miguel Gerónimo, así como numerosos usuarios e, incluso la propia CNRT, que ya había realizado importantes cuestionamientos a la empresa, los cuales como veremos resultaban infructuosos por la desidia que posteriormente mostraba la Secretaría de Transporte.

Señalaron los sentenciantes sobre el punto que *"...la objeción que realizaba el Gerente de Seguridad en el*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*Transporte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte se centraba en que estos inconvenientes se originaban principalmente en la falta de realización de las rutinas de mantenimiento en material rodante e infraestructura".*

*Tras detallar lo actuado en algunos de los expedientes administrativos iniciados en el marco de la Resolución nro. 1770/08 -constancias de la sentencia a las cuales nos remitimos-, el tribunal indicó que "...la advertencia que el Ing. Faggiani hizo a la empresa prestadora de servicios públicos en el año 2010, repetida luego en julio del año siguiente, cobró virtualidad el día de la tragedia. En efecto, las fallas de los equipos por defectos fundados en el deficiente mantenimiento y alistamiento de las formaciones que salían a la línea ocasionaron la cancelación de varios servicios (justamente en hora pico) lo cual devino en el hacinamiento que aquí hemos acreditado en la formación siniestrada".*

*A raíz de ello, se coligió que se verificaba "...otra violación a los compromisos que contractualmente asumió el concesionario a través de uno de los instrumentos que regulaban su relación con el concedente. Es que la seguridad de los usuarios resultaba una de las premisas fundamentales del contrato de concesión, expresada en el artículo 8.3..." (página 843).*

*Así, se concluyó que la intimación de la autoridad de control formulada durante los dos años que antecedieron a la tragedia para que se dé cumplimiento a las tareas de mantenimiento que no sólo garantizaran la correcta conservación de los bienes concesionados, sino especialmente*

la seguridad operativa del sistema, fue desoída por las autoridades de Trenes de Buenos Aires SA.

A continuación, el tribunal analizó otro de los factores que, a su criterio, contribuyó al exceso de pasajeros en la formación nro. 16: la falta de regularidad en el servicio y los continuos atrasos y cancelaciones.

Sobre este aspecto, y con cita de la prueba documental reservada e incorporada al debate, el *a quo* fue claro en cuanto a que durante años tramitaron ante el organismo de control diversos expedientes en los cuales se constató que la cantidad de trenes que la empresa ponía en circulación no alcanzaba los parámetros legales previstos en el Pliego de Condiciones Particulares de la licitación del Grupo de Servicios nro. 2 -Línea Sarmiento- (artículo 4). Ello motivó la imposición de multas por el máximo valor contractualmente previsto; circunstancia de suma importancia pues, conforme se consignara en la sentencia, el artículo 16 del Contrato de Concesión establecía que si el valor de las multas aplicadas en el período anterior a cinco años a la fecha de imposición de cada multa sobrepasaba el 30% de la garantía de cumplimiento del contrato, la autoridad de aplicación podía declarar la rescisión del contrato en los términos del artículo 41.2, apartado c) de las condiciones generales, esto es, por culpa del concesionario.

En definitiva, el análisis de los distintos expedientes le permitió al tribunal comprobar que TBA SA incumplía con la oferta y calidad del servicio a la que contractualmente estaba obligada. Asimismo, y con base en distintas resoluciones de la CNRT, se verificó que en las auditorías realizadas el concesionario aportó información

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

inexacta entre los meses de junio de 2010 a agosto de 2011, "con lo cual se señala que 'de considerar para los cálculos la totalidad de los trenes cancelados y atrasados que se detectaron en la auditoría, los mismos arrojan cifras de penalización sustancialmente mayores a las que se obtienen tomando en cuenta solamente los datos provistos por el concesionario'".

En suma, se concluyó que "...los inconvenientes operativos que se presentaron aquel día, vinculados a la oferta y calidad del servicio prestado por Trenes de Buenos Aires -entendidos como cantidad de coches despachados, puntualidad, velocidad comercial y frecuencia-, resultaban una consecuencia directa de una deficiente organización empresarial que, alejada de los objetivos tenidos en miras en el contrato de concesión, buscaba generar un ahorro permanente en los gastos destinados al mantenimiento de los bienes dados en concesión, con este funesto resultado" (página 851).

En otro orden de ideas, otro de los factores que, según lo indicara el *a quo*, coadyuvó al exceso de pasajeros se vincula con la circulación del tren durante gran parte del trayecto con varias de sus puertas abiertas; circunstancia que el tribunal pudo verificar a través de numerosos elementos de prueba que con absoluto detalle y precisión se encuentran valorados en la sentencia, tal como lo que surge de las cámaras instaladas en los andenes de las estaciones, y el relato de numerosos usuarios, guardas e, incluso, del propio personal de la empresa concesionaria.

Este modo de circulación del tren no sólo contraría la normativa que regula la materia (motivo por el cual la empresa fue objeto de infinidad de intimaciones y sanciones

por parte del organismo de control), sino que, en lo que aquí interesa, posibilitó que un mayor número de personas puedan ascender a la formación, incluso viajando con parte de su cuerpo afuera.

Más allá de que algunas partes intentaran describir esta situación como característica de la línea Sarmiento, considerando que se trataba de un problema de comportamiento de los usuarios quienes tendrían arraigada esa supuesta costumbre, el tribunal señaló que según el art. 4.4.8 del Pliego de Condiciones Particulares de la Licitación del Grupo de Servicios nro. 2 -línea Sarmiento- *"...[e]l incorrecto comportamiento del público no será eximente de la responsabilidad del Concesionario en el cumplimiento de esta obligación salvo en los casos excepcionales"*.

Pero además se indicó que la empresa *"reconocía internamente la posibilidad de realizar acciones concretas para garantizar que las formaciones circulen con sus puertas cerradas, por medio de la efectiva utilización de un sistema instalado en las mismas -denominado enclavamiento (...)-, que era sistemáticamente desactivado por los conductores en los horarios de mayor afluencia de pasajeros, con expresa autorización del Puesto de Control Trenes"*.

Es decir, que pese a que circular en estas condiciones importaba un peligro concreto para la integridad física de los usuarios, la empresa priorizaba la prosecución del servicio a cualquier costo por sobre la vida y la salud de las personas que trasportaban.

A ello añadió el tribunal que el correcto funcionamiento del sistema de puertas requería de una importante inversión en materiales y mano de obra, gasto que





## *Cámara Federal de Casación Penal*

evidentemente y tal como se ha visto en ocasión de referirnos al hecho 1, la empresa no estaba dispuesta a hacer.

De este modo, *"...la empresa no sólo toleraba la circulación de las formaciones con sus puertas abiertas en horas pico, sino que expresamente autorizaba a los conductores a desactivar unos de los pocos mecanismos de seguridad con que las mismas contaban -el enclavamiento-, cuya finalidad consiste justamente en imposibilitar que el tren arranque con sus puertas abiertas, y que de alguna manera también funcionaba como un mecanismo limitante respecto a la cantidad de pasajeros a bordo"*.

Pero eso no es todo. A fin de demostrar que esta autorización de la empresa en absoluto era excepcional, el tribunal trajo a colación los registros del radio grupal Once-Moreno correspondientes a los días 15 al 22 de febrero del año 2012. Según lo indicaran los sentenciantes, allí *"...constan una gran cantidad de conversaciones entre conductores y operadores de radio en las que los primeros piden autorización para anular el sistema de enclavamiento, petición que en absolutamente todos los casos -y sin necesidad de justificación ni mayor explicación- es autorizada..."*.

Además, se tuvieron en consideración una serie de correos electrónicos originados a raíz del que enviara el 3 de febrero de 2012 Facundo Somosa -en su calidad de Coordinador General Gerencia de Siniestros del Grupo Cometrans-, donde puso en conocimiento dos accidentes ocasionados por la falta de funcionamiento del sistema de enclavamiento.

El tribunal no sólo transcribió aquel e-mail, sino que además reprodujo dos de las respuestas obtenidas, en el entendimiento de que las mismas ilustran cabalmente la

política de la empresa y evidencian su total desaprensión respecto de una operación segura del servicio. Ambas contestaciones datan del 6 de febrero de 2012: una de ellas fue efectuada por Darío Jofre, en tanto que la otra fue remitida por Roque Ángel Cirigliano.

Con relación al primero de los correos electrónicos, esto es, al enviado por el mencionado Jofre, el tribunal señaló que del mismo se desprende que *"...la decisión de anular el enclavamiento reconoce su origen en niveles jerárquicos superiores a la propia dirección de la línea Sarmiento, advirtiéndose que entre los destinatarios de esta misiva se encuentra el Gerente de Operaciones Sergio Tempone. Recuérdese en la misma dirección lo declarado por el operador del Puesto de Control Trenes, Adrián Cascall[a]res, en cuanto a que la no utilización de este sistema en ciertos horarios estaba 'consensuado' desde hacía ya mucho tiempo"*.

Respecto al e-mail remitido por Roque Ángel Cirigliano, expresaron los sentenciantes que *"[r]esultan sorprendentes las afirmaciones en este caso del Gerente de Material Rodante de la firma prestataria del servicio de transporte público, quien ante la propuesta del responsable de siniestros de la empresa para terminar con una práctica contraria a las normas que regulan la actividad sostiene que 'con este panorama, pocas expectativas podemos tener', en virtud de la 'indisciplina del personal interno' y la conducta vandálica de algunos pasajeros"*.

Añadiendo el a quo que *"...la responsabilidad por la correcta actuación de cada uno de los empleados de la línea era de la empresa, por lo que si existían malas prácticas de determinado personal Trenes de Buenos Aires tenía todas las*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

facultades para corregirlas. A su vez, (...), el posible comportamiento indebido de los usuarios no excusaba al operador de realizar todas las tareas pertinentes para garantizar la seguridad, debiendo destinar sus esfuerzos para intensificar el alistamiento y presentación del material rodante (art. 4.4.8 del Pliego de Condiciones Particulares de la Licitación del Grupo de Servicios nro. 2 -línea Sarmiento)".

En definitiva, y para recapitular el criterio adoptado por el tribunal de juicio en lo que a esta cuestión se refiere, corresponde señalar que: **a)** existen diversas normas que regulan la actividad ferroviaria y específicamente vedan que las formaciones puedan circular en estas condiciones (el tribunal cita el art. 12-2, capítulo D del Manual de los coches eléctricos Toshiba; el art. 207, apartado d), punto 12 del Reglamento Interno Técnico Operativo; y el capítulo 9 de la Addenda del año 2001); **b)** más allá del vandalismo en el que pudieran incurrir algunos usuarios, ello no excusaba al concesionario de realizar las tareas pertinentes para garantizar la seguridad, siendo en consecuencia obligación de la empresa que el sistema de cierre de puertas funcionara correctamente; **c)** los coches involucrados en el hecho, encontraron fallas vinculadas a esta problemática en diferentes oportunidades detalladas en la sentencia; **d)** la empresa jamás recibió el aval del organismo de control para estos incumplimientos sino que, por el contrario, sistemáticamente fue intimada y sancionada por sus inobservancias, a pesar de lo cual nada se hizo (en este sentido, el tribunal nuevamente trajo a colación los distintos expedientes iniciados por la Gerencia de Seguridad en el

Transporte); e) las recomendaciones del organismo estatal eran ignoradas por la dirección de la empresa, a pesar de que ellas resultaban imperativas para la concesionaria (art. 8.3 del Contrato de Concesión); y f) el cambio de paradigma recién sucedió luego del siniestro, una vez que la empresa fue intervenida y la dirección operativa quedó a cargo del Ing. Raúl Baridó.

Pues bien, el tribunal se refirió luego al último factor que, a su juicio, incidió en el exceso de pasajeros con el que transitara la formación, esto es, las modificaciones que sufrieron los coches eléctricos Toshiba en su diseño de fábrica, a raíz de las reparaciones generales que realizó la concesionaria.

Sobre el punto, se explicó que las unidades siniestradas aquel 22 de febrero de 2012, registraban dos modificaciones fundamentales en su estructura original que posibilitaron un aumento de su capacidad para transportar pasajeros parados.

Una de ellas corresponde a los coches de pasajeros a los que se les efectuaron modificaciones en la disposición de sus asientos, lo que permitió incrementar su superficie libre y, consecuentemente, que más personas viajen en ellos. La otra modificación fue efectuada en los coches furgones, los que en su concepción original presentaban sólo una parte de su superficie libre de asientos, mientras que en la otra podían viajar usuarios sentados. Sin embargo, se retiraron los asientos transformándose en una unidad en la que se aumentó exponencialmente el número de pasajeros transportados.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Estas modificaciones fueron corroboradas por los peritos actuantes, cuyos dichos se encuentran transcritos en la sentencia, a cuyos fragmentos nos remitimos.

Para finalizar este extenso acápite hemos de citar las conclusiones que sobre esta cuestión vertiera el tribunal de grado. Es que sus palabras fueron claras, precisas y contundentes:

*"...cada uno de los factores que en este capítulo reseñamos contribuyó en forma determinante a la sobreabundancia de pasajeros que esa mañana fatídica abordó el tren nro. 3772. Esa terrible acumulación de pasaje constituyó un aumento del riesgo permitido propio de la actividad ferroviaria que se vio cristalizado en el resultado final de la tragedia investigada. Es que, (...), tal condición limitó e incidió en forma directa por sobre el sistema de frenado de la formación chapa 16, pues para un mecanismo de detención con la anormal característica de 'freno largo' el mayor peso del convoy resultó una variable determinante según las consideraciones realizadas en los puntos anteriores".*

*"Del mismo modo, ese mayor peso final del tren cargado, definido en este caso por la exuberante cantidad de usuarios que trasladaba, importó un aumento de la energía cinética emergente del impacto..."*

*"Una última derivación del aumento del peligro propio de esta actividad vinculado al exceso de pasaje de la formación se relaciona a las desmesuradas consecuencias del aplastamiento del material rodante (especialmente del coche nro. 2616 por sobre el nro. 2149). Es que, en definitiva, sólo fue posible la conformación de esa pared humana con índices de*

compresión inimaginables a raíz de la cantidad de usuarios que trasladaba ese servicio".

"En otro orden, no podemos dejar de resaltar que, además, constituye la evidencia más clara de la política empresarial desplegada por los imputados, que alejada de los criterios de seguridad, eficiencia y confiabilidad que debieron haber guiado la explotación de la línea Sarmiento, se direccionó a la obtención de un fastuoso lucro económico, en cuyo contexto se dejó de lado la inversión en material rodante y, en un marco mucho más amplio, la correcta operación del servicio" (página 873/975).

**1. La falta de funcionamiento del paragolpes instalado a fin de vía del andén nro. 2.**

Como ya hemos aludido *ut supra*, consta en la sentencia que el sistema de detención ubicado en el final de vía del andén nro. 2, "...se trataba de un paragolpes hidráulico 'Ransomes & Rapier' adaptado para trenes eléctricos, es decir, que a los dos cilindros de desplazamiento horizontal se les agregó un dispositivo adicional consistente en una viga horizontal, que hacía contacto con el enganche automático central de los vehículos. Esta viga se estructuraba así sobre la vía ferroviaria por medio de una estructura metálica con pequeñas ruedas, que permitían al conjunto desplazarse como si se tratara de un pequeño vehículo ferroviario de dos ruedas. El paragolpes se apoyaba a su vez sobre una estructura de hormigón armado".

Sobre el estado en que se encontraba el paragolpes, ya hemos transcripto lo informado por el inspector de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte Pedro Pablo Toledo (ver punto c. "El impacto"). A ello debemos agregar





## *Cámara Federal de Casación Penal*

que el colegio pericial actuante concluyó que "los paragolpes de fin de vía presentaban su sistema hidráulico sin operar. La condición de estos adopta la de paragolpes del tipo fijo o estático, semejante a la situación que se presenta en el andén N° 1 que cuenta únicamente con paragolpes de fin de vía de este último tipo".

El tribunal transcribió con absoluto detalle las diversas posiciones que los peritos intervinientes adoptaron con relación a la incidencia que tuvo la falta de funcionamiento del sistema hidráulico del paragolpes, a cuyas constancias nos remitimos a fin de evitar reiteraciones innecesarias.

No obstante, sí habremos de mencionar que la mayoría del cuerpo pericial, esto es, los peritos oficiales Raúl Díaz y Luzuriaga, y los peritos de parte Faggiani, Leonetti y Pastine (excluimos al perito oficial Brito y al perito de parte Carlos Alfredo Díaz, pues el primero de ellos presentó su propio informe, en tanto que el segundo quedó en disidencia) efectuaron una serie de consideraciones y de cálculos que les permitió colegir que si el paragolpes hubiera funcionado con su amortiguamiento hidráulico, el impacto prácticamente hubiera sido igual de violento al que en definitiva se produjo. Asimismo, señalaron que se desconoce de normativa vigente alguna en nuestro país que establezca en qué casos un paragolpes debe ser fijo o hidráulico, y que la única finalidad del mismo sería evitar que la formación traspase al hall de la estación, es decir, a la zona donde circula el público, pero no así evitar el daño al tren que choca.

Al respecto, nuevamente las palabras del tribunal de juicio fueron categóricas: "...se trata de una conclusión sin

apoyo científico, incluso contraria al sentido común, y que aparte objeta palmariamente la definición que a esta tecnología se le otorga en la bibliografía especializada. En efecto, esta particular opinión no sólo desvía la finalidad que el propio vocablo -paragolpe o parachoque- establece, sino que, al consultar el diccionario específico de esta rama del conocimiento se constata que las posibles acepciones del concepto de parachoques incluyen: 'aparato montado en la parte frontal y posterior de un vehículo para amortiguar los efectos de un choque'; (de freno) 'estructura deslizante al final de una vía muerta que absorbe el impacto del material móvil que llega a ella impulsado por la inercia residual'; y (deslizante) 'estructura de hormigón o viguería situada al final de una vía muerta que puede desplazarse una distancia dada para absorber mejor las fuerzas de un vehículo que choque con él' (ver, Mario León, Diccionario de Tecnología Ferroviaria. Glosario de términos ferroviarios definidos en español con traducción a: alemán, inglés, italiano y portugués, Editorial Babel 2000 SA)".

En este punto, el tribunal trajo a colación el contenido de un correo electrónico enviado por Jorge Aguirre Céliz dirigido a Sergio Tempone, Ernesto Bizantino, Sansalvador, Ricardo Forli, Mario Sbriz y Chaparro, titulado "Re: Paragolpes Once". En ese correo, enviado el día 28 de febrero de 2012, Aguirre Céliz acompañó una versión digital de la norma "Railway Group Estándar" (dic 2007) GC/RT 5033 "Terminal Tracks - Requirements for Buffer Stops, Arresting Devices and End Impacts Wall", a través de la cual se realiza un detenido detalle de cada uno de los requisitos y características con los que deben contar los sistemas

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

ferroviarios de detención y absorción de energía para poder ser instalados en estaciones terminales del Reino Unido de Gran Bretaña.

Según consta en la sentencia, allí se define al parachoques (*buffer stop*) como un montaje colocado al final de una vía terminal para detener el sobrepaso de una formación, diseñado para absorber el impacto del tren a través de su amortiguador o enganches de altura. Asimismo, se introduce el concepto de pared de impacto de fin de vía (*end impact wall*), definido como una estructura u otro medio localizado detrás de un paragolpes diseñado para contener un tren que hubiera superado el parachoques para prevenir lesiones a las personas o daños esenciales a estructuras que de otro modo habrían estado en la ruta del tren.

Estas consideraciones permitieron entonces al tribunal concluir que *"...los peritos oficiales Díaz y Luzuriaga, y los de parte Faggiani, Pastine y Leonetti, a sabiendas de tal circunstancia, pretendieron confundir el significado y alcances de ambos términos ferroviarios con el único objetivo posible, una vez más, de deslindar responsabilidades en torno al estado inoperativo del sistema de detención contra el que impactó la formación"*.

Ahora bien, como ya hemos adelantado, los peritos han mantenido distintas posiciones con relación a la incidencia que esta falta de funcionamiento del sistema de absorción de energía tuvo en el luctuoso suceso. Básicamente, y como lo explicara el *a quo*, existen dos hipótesis de cálculo netamente diferenciadas que, lógicamente, arriban a resultados distintos: por un lado, la conformada por los peritos oficiales Raúl Díaz y Luzuriaga junto con los de parte

Faggiani, Leonetti y Pastine, y, por el otro, el perito oficial Brito que, en algún punto, posee coincidencias con los términos genéricos introducidos por el especialista de parte Carlos Díaz.

La diferencia sustancial entre ambos procesos lógicos radica en que *"...por un lado el perito oficial Brito (...) realizó sus cálculos partiendo de una velocidad de impacto de 20 km/h, y por otro el grupo de peritos que conformaban quienes representaron los intereses de TBA, CNRT y Secretaria de Transporte, junto a los oficiales Díaz y Luzuriaga (...) hicieron lo propio tomando como válida una velocidad de choque de 24 km/h."*

Pues bien, como el tribunal tuvo por verificado que el tren chapa 16 impactó el día 22 de febrero de 2012 a una velocidad final de 20 km/h., frente a aquellos dos razonamientos, debió escoger por aquél que permitiera mantener la coherencia de tal conclusión.

Así entonces se tuvo por válida la hipótesis que sobre los paragolpes introdujo Brito. En efecto, los sentenciantes entendieron probada *"...la capacidad de absorción total del sistema determinada por el ingeniero Brito y su consecuente correlato en cuanto a que 'es insuficiente para un impacto de un tren de 608 T de peso y circulando a una velocidad del orden de los 20 km/h. La relación entre la energía cinética desarrollada en el choque por el tren (995.487,59 kg.m) y la capacidad de absorción disponible (403.396 kg.m) es de 2,46 veces menor que la requerida', pero que en lo sustancial, 'frente a la condición de choque registrada, **las condiciones de choque estando el sistema en su***





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**total capacidad de absorción hubieran sido muy favorables, evitando daños mayores'".**

Se agregó al respecto que "...ha quedado probado entonces que la falta de funcionamiento del sistema hidráulico de amortiguamiento del paragolpes instalado a fin de vía incidió en forma considerable en la siniestralidad del luctuoso suceso. Es que aún sin poder determinar un porcentaje exacto, podemos afirmar que dadas las características de la mecánica del accidente y el grado de compresión y prensado de las víctimas (...), de encontrarse correctamente mantenido y en pleno funcionamiento el sistema hidráulico, se habría así evitado alcanzar el catastrófico resultado de muertes y lesiones. No sabremos cuántas. Pero sí, que unos pocos centímetros menos de acaballamiento hubiesen evitado alcanzar el desesperante nivel de compresión humana que impedía el salvataje de los individuos retenidos. Recuérdese, en este punto, que el rescate de las víctimas recién pudo concretarse luego de que la primera de ellas sea retirada por el orificio del techo de la formación donde habitualmente se encontraba la ventilación. **Simplemente una persona menos fue suficiente para descomprimir esa dramática 'pared humana'"** (página 903 vta./904).

Finalmente, y para concluir el razonamiento formulado en este punto, el tribunal señaló que si bien no existe en nuestro país normativa específica que regule las características de funcionamiento y requisitos de este tipo de instalaciones ferroviarias, y aun cuando el paragolpes hubiera sido recibido por el concesionario en ese estado, el prestador del servicio público en su calidad de organizador de la actividad riesgosa, estaba obligado "al mantenimiento de los

bienes transferidos con la Concesión, o incorporados a ella posteriormente, conservándolos en aptitud para el servicio a prestar, a fin de que éste se cumpla siempre en condiciones de eficiencia y seguridad. También deberá recuperar el estado de los bienes que le hubieran sido transferidos en estado deficiente por mantenimiento diferido. Al cabo de su vida útil o alcanzada su obsolescencia durante la vigencia de la Concesión, esos bienes serán dados de baja con el visto bueno de la Autoridad de Aplicación" (art. 11.1 del Contrato de Concesión).

En suma, se concluyó que "[e]s claro que el concesionario asumió el compromiso contractual de recuperar el estado de los bienes que le fueron concedidos entre los cuales, lógicamente, se encontraba el sistema de parachoques instalado a fin de vía del andén nro. 2 de la estación Once de Septiembre".

"No lo hicieron: no lo repararon ni acondicionaron para que funcione como correspondía. A causa de ello, le quitaron capacidad de absorción de energía al paragolpes en cuestión y ello incidió en forma sustancial a la monstruosa extensión del luctuoso suceso".

#### **m. El acaballamiento o telescoping.**

Tras precisar las consideraciones vertidas sobre este aspecto por los distintos peritos intervinientes, el tribunal afirmó que "...a consecuencia de la colisión, se produjo un segundo momento de impacto a partir del cual el coche furgón identificado con el nro. 2618 se montó por sobre el primero del convoy rotulado con el nro. 2149, elevándose el primero de los referidos por sobre el nivel de los restantes. De inmediato, se produjo la invasión al interior del salón del







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*segundo coche por sobre el primero, ocasionando la destrucción absoluta de ese sector de la carrocería. Así, se causó el aplastamiento del pasaje que en condiciones dramáticas de hacinamiento se trasladaba".*

*Agregándose que "[d]e seguido, también se produjo similar proceso, pero de menores dimensiones, entre los coches nros. 2108 y 1040, lo que se cobró la vida de Lucas Menghini Rey, quien viajaba en el interior de la cabina intermedia del vagón 2108 (ubicado en cuarto lugar de la formación en sentido Once)" (página 914).*

Pues bien, los magistrados sentenciantes continuaron explicando que la totalidad de los asesores técnicos intervinientes fueron preguntados acerca de los posibles métodos de evitación de estos fenómenos, siendo unánimes en cuanto a que la única forma de impedir su producción en siniestros de estas características es a través de la incorporación de tecnología ferroviaria que, por su naturaleza, debe provenir de origen respetando diseños originales ya que no puede ser añadida con posterioridad. Se refirieron así a los sistemas de anti *climbing*.

Señalaron además que todos los peritos coincidieron en que el fenómeno de acaballamiento es un mecanismo natural de disipación de la energía cinética en un proceso de pluralidad de fuerzas intervinientes. Para su cuantificación se recurre al análisis de dos variables: la masa del convoy y la velocidad de impacto (esta última variable es la que debe ser elevada al cuadrado al realizar el cálculo definitivo y, por ende, su incidencia es fundamental).

Indicaron asimismo que si bien el peso de la formación y, principalmente, la velocidad final tuvieron una

determinante relevancia en la extensión de la tragedia, esos dos factores no fueron los únicos que incidieron en la magnitud del proceso de acaballamiento.

En este sentido, entendieron que se ha acreditado en autos la existencia de un evidente incremento del riesgo que se ha materializado en la producción del resultado final: el ruín estado de la carrocería que conformaba la formación.

El tribunal consideró que si bien el estándar de relevancia de este riesgo ilegítimamente incrementado resultaba menor que aquellos que se identificaron como determinantes, el estado de la carrocería facilitó la producción del acaballamiento.

Más allá de que la existencia de óxido o corrosión en la estructura de la carrocería de los coches que conformaban el chapa 16 no fue controvertida por las partes, el tribunal expresó que ello se podía verificar por diversos medios probatorios: la inspección ocular realizada, los registros de foto y video obrantes en autos, el testimonio de los distintos usuarios del tren y del propio personal de la empresa concesionaria, así como las manifestaciones introducidas por los especialistas técnicos, los cuales -conforme surge de la sentencia- fueron concordantes en cuanto a la existencia de óxido y corrosión en la formación.

Distinto ocurrió con la cuestión vinculada con los efectos y consecuencias de dicha verificada presencia, aspecto en el cual la opinión de los expertos no fue unánime.

En efecto, consta en la sentencia que el perito oficial Raúl Díaz, junto a los especialistas de parte de TBA, CNRT y Secretaria de Transporte afirmaron "...que el desgaste y corrosión de la chapa que conforma la carrocería de los coches

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*en nada inciden con el acaballamiento, pues el material resistente para ese tipo de proceso es el bastidor y no el lugar donde se traslada el pasaje".*

Por el contrario, el perito oficial designado por la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, ingeniero Brito, *"...sin la sugestiva necesidad de reafirmar una y otra vez que la carrocería de la formación no es un elemento resistente de su estructura, afirmó haber observado la presencia de óxido 'por todos lados' y explicó que si a 'una superficie metálica con óxido, si usted la mira al microscopio tiene picos y valles, y esos picos y esos valles son concentradores de tensión, es decir que si yo le aplico a una chapa sin óxido una carga dinámica va a responder de una forma bastante diferente a la chapa que está oxidada. La chapa que está oxidada va a generar tensiones por esos picos y valles que van a conducir a la rotura de manera más fácil. Y como estamos hablando de carga dinámica, las cargas dinámicas no muestran deformación previa; en cambio, la carga estática, usted aplica la carga estática y la pieza se deforma. Con la parte dinámica no hay deformación: si encuentra el camino fácil se rompe y a otra cosa. Es decir, ahí tenemos, digamos, la gran diferencia entre lo que es una carga estática y una carga dinámica, y nosotros en el tren todas las cargas que vienen son dinámicas, y al encontrar piezas oxidadas lógicamente el camino de la rotura se hace más fácil'"* (página 922).

La posición del ingeniero Brito fue la que, a criterio del tribunal oral, se presentaba como debidamente fundada y acorde a la bibliografía especializada en la materia, cuya pertinente cita se efectuó en la sentencia.

En suma, sobre esta cuestión el a quo concluyó que *"...la presencia de óxido y corrosión en la chapa de los coches nros. 2108, 2618 y 2149 de la formación siniestrada incidió en forma directa en el proceso del acaballamiento. En tal sentido, ha quedado debidamente acreditado que tales fallas estructurales disminuyeron drásticamente la capacidad de resistencia del material de la carrocería, favoreciendo su ruptura y facilitando que la disipación de la energía cinética emergente del impacto se cristalizara en un fenómeno de acaballamiento de esta magnitud"*.

Añadiéndose que *"[d]e haberse encontrado la carrocería en plenitud de sus condiciones de diseño se habría enfrentado a este terrible proceso con una entereza estructural diferente. Una vez más, no sabremos en qué medida. Pero sí tenemos certeza para afirmar nuevamente que unos pocos centímetros menos de acaballamiento hubiesen evitado alcanzar el desesperante nivel de compresión humana que impedía el salvataje de los individuos retenidos y, evidentemente, la dañosa extensión del suceso acaecido"*.

Insistió el tribunal en que *"...el concesionario incrementó indebidamente el riesgo de la actividad ferroviaria al poner en circulación una formación con la carrocería de sus coches con claros signos de óxido y corrosión"*; es que *"...de haber ejecutado las tareas de mantenimiento y cuidado del material rodante a las que contractualmente se encontraba comprometido, se hubiese prevenido esa situación de debilidad estructural con la que el convoy salió a prestar servicio esa trágica mañana del 22 de febrero de 2012"* (página 927).

Ciertamente, consta en la sentencia que los testigos Faggiani y Cecchino (ambos integrantes de la Comisión Nacional





## *Cámara Federal de Casación Penal*

de Regulación del Transporte) declararon en la audiencia de juicio que la reparación general a la que debe someterse cada coche luego de transcurridos 741.000 km es la tarea de mantenimiento a cargo del concesionario que repara y pone fin a los problemas de chapa y carrocería aludidos.

No obstante, *"...se ha probado que desde el año 2004 la empresa Trenes de Buenos Aires SA abandonó la ejecución de toda tarea de mantenimiento a su cargo con una evidente y reprochable finalidad de obtener a partir de ello un cuantioso lucro indebido"*.

Concluyéndose en definitiva que *"...ha quedado ampliamente corroborado que por la falta de ejecución de las tareas de mantenimiento a su cargo, la empresa concesionaria puso en circulación el día 22 de febrero de 2012 la formación chapa 16 cuyos coches integrantes presentaban claros signos de corrosión, lo que importó un evidente incremento del peligro permitido propio de la explotación ferroviaria. Tal aumento de riesgo se vio materializado en el resultado ocasionado luego del impacto del convoy contra el paragolpes de fin de vía del andén nro. 2 de la estación Once de Septiembre, pues facilitó el proceso de acaballamiento de los coches 2618 y 2149 y 2108 y 1040 ante las evidentes deficiencias estructurales de tales vagones"* (sic).

Por último, y para finalizar el análisis de esta cuestión, el tribunal se refirió a numerosa prueba documental -que detalló en la sentencia- que evidencia que el organismo de control intimó en reiteradas oportunidades a la prestataria del servicio público para que pusiera fin a esta situación irregular, con resultados infructuosos.

Dichas constataciones efectuadas por los dependientes de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte eran evidentemente conocidas por la empresa prestataria del servicio público, pues *"...las actas de inspección le eran notificadas a los efectos que se tomen 'todas las medidas necesarias para normalizar las irregularidades detectadas, con la celeridad que las mismas ameriten según su gravedad e incidencia sobre la seguridad en el servicio'. Es evidente que, hasta el día del accidente, no lo hicieron"* (página 931/932).

**n. El estado de salud de Marcos Antonio Córdoba.**

Toda vez que algunas defensas alegaron que las facultades mentales del mencionado se encontraban afectadas por factores exógenos -alcohol- o endógenos -hipotiroidismo y epilepsia-, el tribunal hizo expresa mención a esta temática introducida por las partes.

Al respecto, sostuvo que *"...a partir de la profusa prueba producida, que incluyó la citación a juicio de quince (15) personas para que se expidan sobre este punto en declaración juramentada y la realización de uno de los estudios de epilepsia más complejos y específicos que pueden llevarse a cabo en nuestro país, todas las especulaciones en torno al estado de salud de Marcos Antonio Córdoba fueron definitivamente descartadas"* (página 935).

En efecto, a partir de la página 950 el tribunal trató en detalle las distintas cuestiones vinculadas con el estado de salud del motorman aquella mañana del 22 de febrero de 2012, reseñando en primer término el testimonio de las personas que ese día tomaron contacto con el acusado, tanto en el ámbito de la estación Once de Septiembre, como en el Centro





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Médico Integral Fitz Roy, elementos que permiten conocer el estado del conductor en los instantes posteriores al siniestro.

Así, se tuvieron en consideración los dichos del bombero Gabriel Demonte, del Coordinador de Higiene y Seguridad de la Línea Mitre Ricardo Lorenzo y del coordinador médico de TBA SA Héctor Daniel Bello, quienes estuvieron presentes durante el rescate del conductor y pudieron dar cuenta del estado en el que aquel se encontraba. El primero de los mencionados indicó que el motorman tenía las piernas atrapadas por los hierros, lo cual le causaba mucho dolor. Lorenzo dijo que Córdoba estaba "en estado de shock producto del choque", en tanto que Bello indicó que lo observó vigil, pero en un estado de dudosa lucidez y estuporoso, circunstancia que justificó en la lentitud de sus manifestaciones.

Tras su liberación de la cabina, Córdoba fue trasladado al centro asistencial antes mencionado, donde fue atendido por los doctores Noemí Modia y Pablo Sebastián Sasaki, a las 9:52 y 9:56 horas respectivamente (ver las constancias de fs. 14.577/14621). Los dichos de ambos galenos se encuentran volcados en la sentencia, constancias a las que remitimos; tan sólo habremos de señalar que la primera indicó que el paciente se encontraba vigil, compensado clínica y hemodinámicamente.

Durante su internación, Córdoba fue asistido en varias oportunidades por la médica interna Mariana Marinesco, así como por el doctor Mario Pozo y por la neurocirujana Miriam Rita Cobos -estos dos últimos se desempeñaban en la unidad de terapia intensiva-. El testimonio de los distintos

facultativos fue transcripto -en lo medular- en la sentencia, pudiéndose extraer de sus dichos que todos ellos encontraron al acusado "consciente", "vigil", "lúcido".

Ahora bien, tal como lo detallara el *a quo*, en el Centro Médico Fitz Roy se llevaron a cabo los análisis de sangre del conductor, cuyo resultado constituyó el principal argumento de algunas defensas para postular la hipótesis de que Córdoba se encontraba alcoholizado aquella trágica mañana.

Cabe señalar al respecto que el tribunal tuvo especialmente en cuenta y transcribió en detalle el testimonio brindado por los profesionales médicos que lo atendieron una vez que arribó a la mencionada institución (los ya citados galenos Marinesco, Pozo y Cobos -repárese que ninguno de ellos observó signos de embriaguez en Córdoba-), los bioquímicos que declararon acerca del estudio de laboratorio (Carlos María Gandini y Carlos Fabián Reyes) y los extraccionistas de la División Médico Legal de la P.F.A. (Pablo Farina y Armando Dalpra), quienes obtuvieron las muestras de sangre y orina con que se realizaron los exámenes en el Laboratorio Químico de la P.F.A. y en el Cuerpo Médico Forense para la Justicia Nacional.

Asimismo, se tuvieron en cuenta distintas constancias documentales, tales como el acta de fs. 537 (donde el médico legista de la PFA Farina dejó constancia que el Sr. Córdoba a las 14 horas del día 22 de febrero no presentaba un estado de alcoholización aparente) y el "print" agregado a fs. 4684 que emitió el aparato "Axsym" de la firma Abbott con el cual se realizó el análisis de alcoholemia sobre la sangre del acusado.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Al respecto, es importante remarcar que conforme lo consignaran los magistrados sentenciantes, el testigo Gandini explicó que *"'el resultado [del análisis de alcoholemia] fue no dosable... El equipo tiene una sensibilidad a partir de 13 miligramos por decilitro y el laboratorio nuestro no informa ningún resultado por debajo del límite de sensibilidad. En el protocolo se informó como 13, pero en sí es como si fuera un cero para nosotros...A la muestra en sí, dio 6, o sea por debajo del límite de sensibilidad. Con lo cual es no dosable'.* Explicó el motivo por el cual se informó el valor de 13.0 mg/dl de alcohol etílico en sangre, en vez de aquel que arrojó el propio aparato, en el sentido que *'el sistema está hecho para informar todo lo que no es dosable, lo informa como 013. O sea, para el que está en tema, de hecho, cuando recibieron el informe los médicos no me preguntaron, no sospecharon de nada. No dio para algún tipo de duda el valor 13' (ver protocolo RI 35241 correspondiente a Córdoba de fs. 14.585)"* (el resaltado nos pertenece, página 959/960).

En similar dirección declararon, con relación al dosaje de la máquina, la Dra. Marinesco, el asesor bioquímico de Laboratorios Abbot Carlos Fabián Reyes y el especialista en medicina legal, laboral y salud pública -al momento del hecho coordinador médico laboral de TBA SA- Héctor Daniel Bello; cuyos dichos -en extenso- se encuentran valorados en la sentencia.

Pues bien, en base a las muestras de sangre y orina recogidas por los médicos legistas Farina y Dalpra (recuérdese que la muestra de orina data del día siguiente al hecho -en concreto, del 23 de febrero, a las 5:30 horas-, pues el día de la tragedia Córdoba manifestó que no tenía orina para emitir),

la División Laboratorio Químico de la P.F.A. elaboró el informe que obra a fs. 536, suscripto por la Auxiliar Superior Ma. Paula Martínez, realizado con el método de determinación de alcohol etílico por cromatografía en fase gaseosa, en el que, conforme lo indicara el a quo, se concluyó que *"en las muestras remitidas como perteneciente[s] a Marcos Antonio Córdoba, no se ha detectado la presencia de alcohol"*.

A su vez, el análisis toxicológico por cromatografía gaseosa realizado por la citada división, indicó que *"I.- En la muestra de orina remitida como perteneciente a Marcos Antonio Córdoba se ha comprobado la presencia de metabolitos de cafeína. La cafeína, alcaloide natural presente en bebidas tipo cola e infusiones, no se encuentra incluida en la ley 23.737. Se exceptúa la determinación de THC y de LSD por carecer este laboratorio de la metodología destinada para tal fin. II.- Asimismo, se hace constar que, la muestra de sangre no es material idóneo para la investigación de estupefacientes y psicofármacos, según los métodos empleados por este laboratorio (fs. 938/940)"*.

Por su parte, el Laboratorio de Toxicología y Química Legal del Cuerpo Médico Forense llevó a cabo el informe agregado a fs. 934/937, rubricado por los Dres. Mario Raúl García y Celia Mirta Poggio de Palacios, realizado mediante el ensayo de cromatografía gaseosa/espectrometría de masas. Allí se concluyó que *"el análisis efectuado en las muestras de sangre y orina pertenecientes a Marcos Antonio Córdoba (D.N.I. 32.677.799) arrojó el siguiente resultado: En sangre: Cafeína: trazas no cuantificables. En orina: Diclofenac: trazas no cuantificables. Cafeína: trazas no cuantificables"*. Asimismo, y según lo señalaran los sentenciantes, se informó que el

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

análisis de sangre y orina arrojó resultado negativo en cuanto a la presencia de elementos o compuestos de interés toxicológico.

Todos estos elementos -que aquí hemos mencionado de manera resumida y en la sentencia del tribunal de grado se encuentran ampliamente detallados-, permitieron concluir que la muestra de sangre de Córdoba extraída alrededor de una hora y media después del siniestro, arrojó un resultado que descartó la presencia de alcohol.

Lo mismo ocurre con los resultados informados por los laboratorios oficiales que intervinieron en autos, de los que surge la ausencia de alcohol etílico en la sangre y orina del imputado, añadiendo el tribunal al respecto que "*... corresponde rechazar las objeciones relacionadas al incumplimiento de la cadena de custodia de las muestras, en atención a que no se aportaron elementos que lleven a cuestionar los procedimientos adoptados por los médicos legistas Farina y Dalpra para la debida preservación de las mismas*".

Por lo demás, si bien el tribunal reconoció el relativo valor probatorio del informe realizado en base a la muestra de orina -que se obtuvo casi veinte horas después del hecho-, lo cierto es que se cuenta con dos estudios de sangre con resultado coincidente, máxime teniendo en cuenta que, conforme lo indicara el testigo Farina, "*...el análisis de muestra de sangre puede ser más contundente en cuanto a un resultado de dosaje de un tóxico. La orina siempre es un producto final de un desecho y un filtrado*".

Lo expuesto llevó también al tribunal a desechar la hipótesis del análisis retrospectivo de alcoholemia, elaborado

en base al resultado del estudio de laboratorio de la clínica Fitz Roy. Sobre esta cuestión, indicó el tribunal que tanto la Dra. Marinesco como el Dr. Bello explicaron que ese análisis retrospectivo implicaría presuponer que hubo una intoxicación previa, es decir, se requiere como condición imprescindible que se haya encontrado alcohol en sangre, circunstancia que en el *sub examine* ha quedado descartada, en atención a los elementos probatorios ya reseñados.

A continuación, el tribunal se refirió a los distintos informes practicados por el Cuerpo Médico Forense para la Justicia Nacional, donde se evaluó al acusado Córdoba tanto desde el punto de vista físico como psíquico y psiquiátrico.

A fin de evitar extensas reiteraciones, nos habremos de remitir al puntual y concreto detalle efectuado por los magistrados de la instancia anterior, en cuya sentencia se han valorado el informe suscripto por la Dra. Estela Noemí Taylor de fs. 533/535, el informe de la Dra. Flavia Vidal de fs. 1394/1396 y el informe del Dr. Jorge Kiss de fs. 1556/1557.

Justamente, el Dr. Kiss ordenó una serie de estudios y evaluaciones, cuyos resultados dieron pábulo a distintos planteos vinculados con el estado de salud del conductor de la formación. En particular, vale mencionar el electroencefalograma realizado en la sede del Cuerpo Médico Forense el día 15 de marzo de 2012, informado por la Dra. Mónica Beatriz Perassolo a fs. 3711 (donde se concluyó que *“este estudio en vigilia y somnolencia espontánea es de base normal con actividad epileptiforme interictal regional frontal izquierda, se sugiere repetir estudio privado de sueño y de al*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

menos 1 hora de duración"), y el informe pericial realizado por la Licenciada Mónica Masculino de Herrán a fs. 3712/3715.

Posteriormente se realizaron otros estudios que permitieron profundizar el análisis de la cuestión, principalmente en relación a un posible diagnóstico de epilepsia: el análisis cardiológico del Dr. Mariano Carlos Fassi, el análisis clínico del neurólogo Osvaldo Fustinoni, el electroencefalograma llevado a cabo por la Dra. Mónica Beatriz Perassolo y el informe conjunto de los Dres. Perassolo y Fustinoni, quienes concluyeron que *"...Los resultados de la evaluación neurológica correspondiente a Córdoba... llevada a cabo por el CMF, no corroboran el diagnóstico de epilepsia"*.

Con este norte, y tras múltiples análisis y evaluaciones, se expidió la junta médica compuesta por los Dres. Fustinoni y Vidal -ambos del Cuerpo Médico Forense-, y los peritos de parte Alfredo Ernesto Thomson y Fernando Emilio Taragano (que quedaron en disidencia). Dicha junta emitió el informe que luce a fs. 6757/6763, en el cual se concluyó que *"no se han encontrado evidencia o hallazgos de signos o síntomas de epilepsia"*.

Cabe señalar que conforme surge de la sentencia, para expedirse en esos términos, los galenos tuvieron en cuenta los exámenes periódicos de salud practicados por TBA a Córdoba en los años 2010 y 2011, como así también lo observado por los facultativos en el examen físico que se le realizara en el Cuerpo Médico Forense el 21 de junio de 2012 y los diversos estudios complementarios llevados a cabo en aquel órgano y en la Clínica Fleni: esto es, un electroencefalograma de una hora de duración con privación de sueño, dos resonancias magnéticas de cerebro por protocolo de epilepsia (una en el Centro de

Diagnóstico por Imágenes IMAT y la otra en el Instituto Fleni) y un monitoreo continuo con video electroencefalograma de 48 horas de duración (programa integral de epilepsia) en esta última institución. Además, y tal como lo indicaran los magistrados de la instancia anterior, el acusado fue evaluado por especialistas del Cuerpo Médico Forense en neurología, cardiología y oftalmología y se le realizaron análisis de laboratorio clínicos y de toxicología y química legal.

Cabe señalar aquí que, tal como lo anticipáramos, los peritos de parte suscribieron el dictamen en disidencia. El Dr. Alfredo Ernesto Thomson sugirió la realización de otros estudios, en tanto que el Dr. Fernando Emilio Taragano acompañó un informe adicional (fs. 7475/7479) en el cual consideró que *"lo ocurrido en los últimos metros del accidente, es compatible con una ausencia epiléptica. No se ha realizado el estudio cognitivo pertinente ni se ha hecho lectura clínica de los datos surgidos de la pericia técnica"*.

Luego, en el marco de la instrucción suplementaria, se dispuso la realización de un nuevo estudio neurocognitivo orientado a epilepsia, conformándose así la junta médica integrada en esta ocasión por la Dra. Flavia Vidal y los peritos de parte Alfredo Thomson, Fernando Taragano y Javier Domínguez, quienes concluyeron *"Evaluación Neurocognitiva al momento del presente examen: desempeño sin alteraciones signitificativas y acorde a instrucción, con puntajes de los test M.O.C.A., Test del Bucle, Fototest, y T.R.O. dentro de parámetros normales"* (fs. 12861/12864).

Si bien el Dr. Javier Domínguez suscribió el informe, también presentó una nota ampliatoria -que luce a fs. 12895/12942-, en la cual introdujo una nueva hipótesis de lo





## *Cámara Federal de Casación Penal*

que pudo haber ocurrido los últimos trescientos metros, en el sentido de que el conductor habría sufrido una somnolencia excesiva denominada "sueño blanco", a la vez que descartó que Córdoba hubiera sufrido un ataque epiléptico.

El tribunal efectuó un pormenorizado detalle de las distintas posiciones asumidas por los peritos actuantes. Así, se tuvieron especialmente en cuenta los dichos que durante el debate brindarían los médicos del Cuerpo Médico Forense (Vidal, Fustinoni, Perassolo y Masculino de Herrán) y los de parte (Thomson, Domínguez y Taragano).

A ello se agregó el testimonio del Dr. Héctor Daniel Bello, especialista en medicina legal, laboral y salud pública, quien -como ya hemos mencionado- se desempeñaba en el servicio de salud ocupacional de TBA y realizaba los exámenes preocupacionales y periódicos a los trabajadores de la compañía. Conforme lo consignara el *a quo*, el testigo llevó a cabo un informe para la empresa en el que arribó a la conclusión de que Córdoba había padecido sueño blanco, fundándose en tres elementos "los 39 segundos de falta de... frenado, contramarcha o como lo denominen los expertos ferroviarios, es decir los 39 segundos de la formación a la deriva; la falta de mecanismos de auto protección... y los 0,13 que tenía informado en ese momento de alcoholemia" (página 991).

Pues bien, tras detallar los distintos informes médicos, dictámenes y declaraciones de los especialistas, el tribunal concluyó que "...los testimonios brindados por los médicos oficiales Dres. Vidal, Fustinoni y Perassolo, fueron coincidentes en que si bien en el primer electroencefalograma realizado a Córdoba se encontró una actividad 'epileptiforme',

*lo cierto es que luego se llevaron a cabo diferentes estudios (...), que permitieron descartar la posibilidad que el mencionado sufriera algún tipo de epilepsia".*

*Incluso, "[e]n el caso de los peritos de parte, Dres. Thomson y Domínguez fueron contestes con las conclusiones de los integrantes del Cuerpo Médico Forense, en cuanto a que desecharon un diagnóstico de epilepsia en alguna de sus variables".*

Por su parte, y como ya hemos visto, el Dr. Taragano descartó -al igual que sus colegas- que Córdoba padeciera una epilepsia típica, pero introdujo la hipótesis de que pudo haber padecido una ausencia vinculada a una forma atípica de epilepsia, ante lo cual indicó que para lograr un diagnóstico certero debía investigarse al paciente por un plazo de entre dos a cinco años.

Para arribar a esta conclusión, el perito se basó en los dictámenes periciales obrantes en autos (ajenos a su especialidad, pues corresponden a la ingeniería), de cuya lectura extrajo que el conductor anuló el sistema de hombre muerto, arribó al andén "de una manera inoportuna" y no accionó la contramarcha ni el freno. No obstante, amén de señalar que esa hipótesis no fue compartida por los restantes peritos oficiales y de parte, el tribunal advirtió que varios de los testigos que depusieron en el debate reconocieron que llevaban a cabo esas maniobras conductivas que el galeno vinculó con las supuestas ausencias epilépticas, concluyéndose entonces que *"...el accionar que el perito de parte atribuye a movimientos involuntarios dentro de un evento de desconexión, constituye en realidad una 'mala práctica' por parte del motorman, pero realizada en forma volitiva".*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Por último, el tribunal pasó a analizar las restantes patologías que fueron alegadas por algunas partes.

Respecto a la posición del Dr. Domínguez, atinente a que Córdoba se habría dormido, el tribunal fue contundente: el especialista de parte arribó a una conclusión que carece de todo sustento científico, pues conforme él mismo lo relató, *"esta información no fue obtenida de los antecedentes médicos del imputado, ni de lo ocurrido en los instantes posteriores al siniestro o de los hallazgos de los estudios que le realizaron con posterioridad, sino de 'un papel' que le entregó la defensa que lo había contratado. A ello, agregó, dijo haber visto esta información en la prensa, circunstancia que le permitió darla por cierta"* (página 996).

Con relación al hipotiroidismo, se señaló en la sentencia que el propio imputado manifestó a los profesionales del Cuerpo Médico Forense que le fue diagnosticado un año antes y que recibía medicación para ello.

Se indicó asimismo que los peritos oficiales Vidal y Fustinoni si bien explicaron que la hormona TSH arrojó un guarismo elevado, ello no tenía significación clínica y Córdoba no tenía signos ni síntomas de hipotiroidismo. Similares conclusiones vertió el perito de parte Domínguez.

El perito de parte Taragano fue el único que consideró "francamente elevado" el valor de TSH, por lo que a su criterio este aumento justificaba estudiar sus causas. Sin embargo, pese a ello tampoco consideró hipotiroideo a Córdoba con los resultados obtenidos.

Sobre esta cuestión, el tribunal señaló que "[m]ás allá de este diagnóstico negativo de hipotiroidismo de la mayoría de los peritos médicos -todos excepto uno-,

corresponde aclarar una circunstancia que algunas partes parecieron olvidar, el hallazgo de un valor elevado en la hormona TSH corresponde a los estudios realizados entre junio y julio de 2012, es decir entre cuatro y cinco meses después del hecho" y que "...la función de esta hormona se vincula a la estimulación de la tiroides, mas no constituye un indicio de que el conductor se encuentre en un estado hipotiroideo, sino eventualmente de alguna otra patología que [los expertos] no identificaron, máxime cuando los resultados fueron terminantes en cuanto a que los valores de las hormonas T3 y T4 arrojaron resultados normales".

En suma, el tribunal concluyó que "[l]o relevante a nuestro criterio es que el hipotiroidismo, que todos los médicos coincidieron en cuanto a que genera una lentificación cognitiva y psicomotora y eventualmente podría haber afectado al motorman limitándolo en sus capacidades, fue desechado en base a los análisis de laboratorio realizados" y que "...Córdoba no es epiléptico ni posee algún otro compromiso psicorgánico o neurológico, a la vez que tampoco se logró establecer que tuviere una afección endocrinológica que afectase su capacidad neurocognitiva".

Por último, el tribunal efectuó una aclaración con motivo de la alegación introducida por los Dres. Clemente y Lamela vinculada a la ausencia de lesiones defensivas por parte del motorman, quien -a criterio de los letrados mencionados- debería haberse cubierto el rostro para protegerse ante la inminencia del impacto.

Tras realizar algunas consideraciones sobre la temática, el tribunal concluyó que "[p]or las dimensiones propias del coche, la altura relativa a la que se traslada de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la superficie, la ubicación del sistema de paragolpes y, principalmente, el modo en que fue retenido Marcos Antonio Córdoba luego del impacto a raíz de la deformación sufrida por la parte inferior del vagón, no quedan dudas acerca de la incorrección de la apreciación que pretendieron ingresar los Dres. Lamela y Clemente. Es evidente que el impacto se produjo a una altura de su cuerpo (de las rodillas hacia sus pies), que de ninguna forma debería haber motivado un instinto de protección 'inconsciente' y 'automático' pues la integridad de sus órganos visuales (que originarían en este caso tal reacción), no se encontraban comprometido[s] en tal sentido" (página 1001).

### **ñ. Los compresores de la formación.**

Algunos acusadores hicieron referencia al estado en que se encontraban los compresores de la formación, temática cuya incidencia en el hecho fue desechada por el tribunal.

En efecto, el *a quo* señaló que si bien se pudo acreditar que el tren carecía de uno de sus compresores, otro se encontraba en estado inoperativo, en tanto que algunos de ellos no alcanzaban un pleno funcionamiento, "...lo cierto es que existe unanimidad en el cuerpo pericial acerca de la falta de vinculación entre dicha circunstancia y la capacidad de frenado del tren en los últimos metros de su recorrido".

Ciertamente, mediante la cita de la opinión de los distintos peritos actuantes, el tribunal descartó que estas irregularidades o deficiencias hayan tenido relación alguna con una imposibilidad concreta de accionar el sistema de detención de la formación; agregándose en suma que "[n]o escapa a nuestra atención que la circulación del tren chapa 16 en estas condiciones (compresores faltantes y con un

*incorrecto funcionamiento) constituyen evidentes apartamientos de las exigencias del fabricante a las que debía atenerse la concesionaria conforme la normativa contractual y que, paradójicamente, era una incorrección permitida únicamente en las formaciones puestas a servicio en la línea Sarmiento y no en el servicio de la línea Mitre, que también concesionaban. Sin embargo, los acusadores no han podido demostrar en este caso cómo aquellas graves y reprochables falencias se cristalizaron en el resultado final...” (página 942).*

**o. Las pérdidas en las cañerías.**

Otra hipótesis introducida por el Fiscal para explicar el hecho -postura acompañada por la defensa de Córdoba- se vincula con la supuesta existencia de excesivas pérdidas en cañerías neumáticas en los techos y estructura de cuatro de los coches de la formación, cuestión también desechada por el tribunal de juicio.

Es que según se consignara en la sentencia “[n]o existe ninguna referencia en los distintos informes elaborados en el marco de la pericia a la efectiva existencia de pérdidas en cañerías de los techos de las formaciones. Asimismo todos los especialistas que fueron interrogados sobre este aspecto negaron haber advertido alguna fuga en las diversas inspecciones y comprobaciones que realizaron sobre las unidades de la misma”.

**p. La pretendida diferencia de altura entre el segundo y primer coche.**

Explicó el tribunal que esa supuesta diferencia de altura entre el segundo coche por sobre el primero -que explicaría el proceso de acaballamiento entre ambos- sólo fue



## *Cámara Federal de Casación Penal*

advertida por el perito de parte Carlos Díaz, no así por los restantes expertos actuantes.

De este modo, "[e]sta solitaria posición en el seno de los especialistas no fue acompañada por elementos de prueba sólidos ni con entidad suficiente para dar por cierta esa afirmación, al menos con la exigencia propia de esta instancia procesal. Es que si bien es cierto que de alguna imagen puede observarse relativas diferencias de altura en la formación siniestrada (ver, en tal sentido, imagen de las 08:33:58 hs. de la cámara fija ubicada a fin del andén nro. 1) y que algunos testigos así lo han sostenido (compulsar la declaración juramentada de Palacios), ellos no poseen la robustez exigida para desvirtuar las consideraciones realizadas por los peritos (...) y demás prueba testifical rendida en tal sentido (ver, principalmente, los dichos de Cavallone y Ferrari, quienes alistaron la formación previo a su salida esa trágica jornada)".

### **q. Significación jurídica.**

El tribunal entendió que el hecho n° 2 se subsume en la figura prevista en el artículo 196 del Código Penal, en cuanto sanciona la conducta de aquél que "por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en este capítulo"; ello agravado por haberse acreditado la circunstancia del párrafo segundo ("si del hecho resultare lesionada o muerta alguna persona"), en la medida en que de conformidad con las constancias obrantes en los legajos de fallecidos y lesionados que corren por cuerda, la colisión del chapa 16 produjo la muerte de cincuenta y una personas, mas

otra por nacer y ocasionó lesiones en otras setecientas ochenta y nueve.

Así, y por los fundamentos expuestos a partir de la página 1001, el tribunal consideró que los requisitos del tipo objetivo se encuentran satisfechos respecto de los imputados Sergio Cirigliano, Calderón, Álvarez, Schiavi, Tempone, Ferrari, de los Reyes, Pont Verges, Astrella, Ballesteros, D´Abenigno, Pafumi, Suárez, Roque Cirigliano, Raineri, Córdoba y Lodola, ello bajo la modalidad de culpa consciente, descartándose el dolo eventual propuesto por las querellas 1 y 3.

#### **4. RESPONSABILIDAD DE LOS IMPUTADOS**

Tras establecer la materialidad de los sucesos nro. 1 y 2, y de desarrollar los aspectos más relevantes de cada supuesto, de acuerdo a las pruebas producidas en el debate el tribunal analizó en detalle la responsabilidad individual que a cada uno de los imputados les cupo en ellos; algunos de los cuales fueron encontrados responsables por ambos episodios y otros sólo de uno.

De todas maneras, previo a comenzar con ese análisis individual, se efectuaron algunas aclaraciones generales previas.

En tal sentido, se indicó en la sentencia que *"...la creación o incremento del riesgo no permitido de parte de distintos actores no excluye la responsabilidad penal que cada uno de ellos pudiera tener por el hecho, amparados en la idea de que no pueda acreditarse que la conducta alternativa adecuada a derecho por parte de alguno de ellos pudiese haber evitado el resultado lesivo"*.

Así, y con relación al descarrilamiento culposo, se





## *Cámara Federal de Casación Penal*

señaló que "...el argumento que pretende excluir la responsabilidad de quienes cumplían funciones de Directores de la firma Trenes de Buenos Aires SA, gerentes y demás personal subalterno, los integrantes de su Comité Ejecutivo e incluso del Secretario de Transporte de la Nación, bajo la falaz premisa de que el accidente aún hubiera acaecido incluso con una formación en perfecto estado de conservación, por la deficiente técnica de conducción del maquinista, no puede ser receptada en forma favorable pues, como se ha acreditado, los respectivos aportes de todos ellos se han erigido en concausa del terrible hecho que diera origen a las presentes actuaciones y, más aún, a la desmesurada extensión del, ya de por sí, enorme daño producido".

Es que tal como veremos al realizar nuestras consideraciones sobre el hecho que culminara con la muerte de 51 personas -más una por nacer- y lesiones a otras 789, la explicación del resultado finalmente acaecido no puede encontrarse y centrarse en un solo factor de riesgo o en la deficiente conducción de la unidad; sino que, más bien, ha obedecido a una multiplicidad de causas y circunstancias que en distintos lapsos temporales se fueron sucediendo, las cuales en cada caso respondieron a la actuación de diferentes personas que violaron el deber de cuidado que debían observar en el ámbito de relación en que se desempeñaban.

Es por ello, que se agregó con razón que "[l]o propio puede señalarse respecto del coimputado Córdoba, quien más allá del estado calamitoso en que se encontraba el tren siniestrado, coadyuvó con su defectuosa técnica de conducción a la colisión del tren que tenía a su cargo"; contribuyendo también así a la producción del resultado.

Aquí notamos pues que el tribunal consideró de aplicación la "teoría del incremento del riesgo" de Roxin, señalando que en el caso se ha acreditado que las conductas de los distintos imputados han sido concausas del siniestro.

Por otra parte y respecto a las atribuciones de responsabilidad a Jaime y a Schiavi -el primero de ellos únicamente por su contribución esencial al delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública-, el *a quo* adelantó que se encuadran en la estructura dogmática de la "comisión por omisión" y, en consecuencia, se habría de poner especial énfasis en la posición de garante que cada uno de ellos tuvo, por su carácter de Secretarios de Transporte.

En lo que sigue, veremos el análisis efectuado por el tribunal respecto de cada uno de los acusados. En miras de una mejor y más clara metodología, habremos de incluir aquí a los imputados que han sido condenados por el tribunal -ya sea por uno o ambos hechos objeto del proceso-, así como también abarcaremos el análisis de la situación de Jaime con relación al estrago culposo por el que fuera absuelto. En cambio, aquellos imputados que han sido eximidos de responsabilidad por la totalidad de las imputaciones que se les han trasladado, serán materia de tratamiento en el considerando respectivo.

**a. Integrantes del Directorio y del Comité Ejecutivo de Trenes de Buenos Aires SA: Carlo Michele Ferrari, Esteban Pont Verges, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Guillermo Alberto D'Abenigno, Jorge Alberto De los Reyes, Francisco Adalberto Pafumi, Antonio Marcelo Suárez, Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón y Jorge Álvarez.**

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

### **a.1. Directorio.**

En primer término, el tribunal se refirió al Directorio de TBA integrado -recordemos- por Carlo Michele Ferrari como Presidente, Jorge Alberto de los Reyes como Vicepresidente, y Carlos Esteban Pont Verges, Víctor Eduardo Astrella, Francisco Adalberto Pafumi, Guillermo A. D'Abenigno, Antonio Marcelo Suárez y Laura Aída Ballesteros como Directores.

Así, se precisó el cargo que cada uno de los nombrados ostentó en la firma, detallando, entre otras cuestiones, cuáles eran las funciones que en concreto desempeñaban y si mantenían en paralelo alguna otra relación laboral; fragmentos de la sentencia a los que nos remitimos a fin de evitar extensas reiteraciones.

Lo importante aquí es señalar que el tribunal pudo verificar que *"...las tareas concretas que cada uno de los directores emprendía en el día a día de la concesionaria se presentaban indudablemente alejadas de la toma de decisiones que correspondía al carácter que ostentaban (en muchos casos incluso marginales), circunstancia que la mayoría de ellos expresamente reconoció en sus declaraciones indagatorias y que su defensa letrada recogió al momento de la discusión final"* (página 1030).

Efectivamente, teniendo en consideración las cualidades y capacidades técnicas que muchos de los integrantes del Directorio poseían, la vinculación existente entre ellos con el entramado de sociedades que conformaban el grupo empresario y, especialmente, por su relación con el imputado Sergio Claudio Cirigliano, el tribunal concluyó que *"...su designación tuvo por objeto precisamente, dejar de lado*

*deliberadamente el funcionamiento de ese órgano societario, para que sus atribuciones fueran ejercidas por el Comité Ejecutivo, sin siquiera realizar, aunque más no sea mínimamente, el deber de vigilancia que por ley y estatuto social les correspondía".*

*Se agregó que "...la concreción de la perversa política empresaria llevada adelante por el Comité Ejecutivo (...) sólo podía ser materializada bajo el paraguas de un Directorio incompetente y, por decir de algún modo, mudo e inactivo. Ello así puesto que, si bien es cierto que era el Directorio quien debía administrar y expresar la voluntad social de Trenes de Buenos Aires SA, en la realidad la actividad diaria de la empresa era asumida por el referido comité sin ningún tipo de control ni restricciones, mientras que aquel tan importante órgano social quedaba en los hechos limitado al tratamiento de cuestiones de muy poca relevancia en comparación con la distribución de los recursos materiales y humanos de la empresa y, en definitiva, de la seguridad operativa de ese tan trascendental servicio público cuya concesión tenía asignada y que diariamente ponía en juego la vida de un sinnúmero de usuarios".*

*Pero ello no es todo, puesto que similar *modus operandi* se puede verificar en los cargos gerenciales, muchos de los cuales fueron ejercidos por personas sin la idoneidad y capacidad suficiente para la función asignada (el tribunal se refirió concretamente a los casos de Sergio Daniel Tempone y Roque Ángel Cirigliano), circunstancia que, en definitiva, facilitaba el desarrollo del manejo empresarial de acuerdo al plan criminal.*

*Se verificó, en suma, que "...primaba la confianza y*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*lealtad por sobre las capacidades técnicas necesarias para ejercer debidamente el cargo. Esa premisa caracterizó cada una de las designaciones (...) tanto a nivel gerencial como directivo".*

Aquí resulta importante adelantar y destacar que, a nuestro criterio, esta desidia de los integrantes del Directorio de la Empresa TBA de ejercer las funciones que contractualmente les competían para dejar en manos del Comité Ejecutivo el manejo concreto de la empresa, en modo alguno puede resultar un dato que permitan descartar sus responsabilidades en los hechos 1 y 2 que se tuvieron por acreditados en el fallo.

Y ello es así, por la simple razón que -conforme ya fuera detallado- de acuerdo al contrato de concesión para la explotación del servicio de trenes de la Línea Sarmiento, era la empresa TBA la concesionaria de los bienes entregados por el Estado y respecto de quien pesaba la obligación no sólo de mantener el material cedido sino además de brindar el servicio en las condiciones de eficiencia y seguridad pactadas y detalladas en el convenio de concesión.

En este marco, los Directores de la firma que habían asumido legal y contractualmente semejante tarea y de la cual dependían no sólo el patrimonio del Estado sino también la vida y la integridad física de miles de personas que a diario circulaban en esos trenes, en modo alguno podían abdicar de ejercer semejantes funciones, al menos si pretendían -como ocurrió- mantenerse en sus puestos y en su caso percibiendo las remuneraciones correspondientes.

Y es aquí precisamente donde reside su responsabilidad en los hechos, pues ocupando los cargos

jerárquicos de una empresa con tamañas obligaciones, se limitaron a dejar que todo fuera manejado por otro grupo de personas, cuando precisamente eran ellos mismos quienes tenían el deber y la facultad de conformar la voluntad social para el debido cumplimiento de las obligaciones producto de la explotación de un servicio tan esencial y delicado como lo es el transporte público.

Tal como lo veremos al momento de analizar las cuestiones de índole jurídica, esta actitud de los Directores, respecto de la administración fraudulenta, importó el abandono total de los bienes objeto de concesión a cuyo cuidado y manejo se encontraban obligados; y, con relación al siniestro, la asunción de una tarea como la que afrontaron y a la que se obligaron sin estar mínimamente preparados y por cuyo cumplimiento jamás velaron, constituyó una clara violación al deber de cuidado que como titulares de la firma que ostentaba la explotación del servicio de trenes debían observar si es que pretendían evitar un hecho lamentable como el finalmente acaecido.

#### **a.2. Comité Ejecutivo.**

El tribunal explicó que el Comité Ejecutivo fue creado en el año 2006 y fue integrado desde entonces y hasta el momento de los hechos por, al menos, Sergio Claudio Cirigliano -como Director General-, Marcelo Alberto Calderón -como Director de Relaciones Institucionales y Nuevos Negocios- y Jorge Álvarez -como Director de Operaciones-.

Se detalló asimismo que el mencionado Cirigliano se erigió en la máxima autoridad para la toma de decisiones de la empresa, involucrándose en diversos aspectos de la marcha diaria de la compañía. De él dependían Álvarez y Calderón, al





## *Cámara Federal de Casación Penal*

primero de ellos -y como se verá oportunamente- reportaba el Gerente de Operaciones Sergio Daniel Tempone.

El tribunal reprodujo en la sentencia los distintos organigramas secuestrados en poder del imputado Tempone (cfr. página 1035/1036) y precisó los sucesivos puestos que los nombrados Cirigliano, Calderón y Álvarez ocuparon en TBA SA (repárese que todos ellos fueron, en diferentes períodos de tiempo, presidentes y/o vicepresidentes de la firma) y también en la empresa controlante Comentrans SA. (véase que Cirigliano era Presidente de Cometrans SA y su accionista mayoritario, en tanto que Calderón se desempeñó allí como Director), señalándose especialmente que *"...la conformación del comité fue ilegítima ab initio, pues (...), se encontraba dissociada del Directorio. En efecto fue presidido durante toda su existencia por Sergio Claudio Cirigliano -quien no integraba formalmente la empresa desde el año 2004- y si bien Álvarez y Calderón ocuparon oportunamente puestos en el Directorio de Trenes de Buenos Aires SA hasta el año 2010, lo cierto es que siguieron integrando el comité hasta el 2012"* (página 1037/1038).

A ello se añadió que el comité nunca fue designado formalmente ni dictó su propio reglamento (a contramano de lo que se había establecido en el acta de asamblea del 30 de mayo de 2006, mediante la cual se aprobó la modificación del estatuto de TBA, permitiéndose así la implementación del comité ejecutivo), circunstancia que a criterio del *a quo* *"...respondía al interés de las máximas autoridades de la empresa de que la actuación de este órgano se mantenga en las sombras, máxime cuando se ha acreditado que por lo menos desde el mes de agosto de 2011 realizaba reuniones quincenales, de cuya realización y temas abordados no ha quedado constancia alguna,*

ni en sus libros societarios o cualquier otra documentación formal. Sólo hemos podido constatar su funcionamiento y el alcance de sus decisiones por los correos electrónicos secuestrados...".

En suma, se concluyó que "...el Comité Ejecutivo se encontraba fuertemente vinculado a la controlante Cometrans SA, y era el que en los hechos guiaba la voluntad social de la empresa Trenes de Buenos Aires. Es en razón de ello que se debió conformar un Directorio sin las cualidades y capacidades técnicas necesarias para llevar adelante el servicio ferroviario de transporte de pasajeros, que se encontrara dominado y bajo el control del referido comité, cuando el funcionamiento de una sociedad comercial impone que sea a la inversa".

De esta manera, esta evidente inversión de funciones del Directorio y del Comité Ejecutivo, llevó al tribunal a analizar la responsabilidad penal que les cupo a los integrantes de este último -insistimos, S. C. Cirigliano, Calderón y Álvarez- como "administradores de hecho" de la empresa Trenes de Buenos Aires SA., distinguiéndose así por un lado a quienes tuvieron formalmente el dominio de la firma y, por el otro, a quienes en la práctica llevaban adelante su dirección.

Es que la conformación del Comité Ejecutivo tuvo por objeto vaciar de contenido al Directorio, asumiendo sus funciones en cuanto a la dirección de la política empresarial. Al respecto el tribunal fue claro: "...su integración fue llevada adelante por quienes habían tenido hasta ese momento las riendas de la empresa y (...), además, estaban estrechamente vinculados a Cometrans SA. Es decir, se trataba nada más y

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

nada menos que de ex presidentes y ex vicepresidentes de la concesionaria, que por otra parte tuvieron posiciones preponderantes en la firma controlante y siendo que uno de ellos, a su vez, era cabeza del grupo empresario e indirectamente accionista mayoritario de aquélla y, en consecuencia, con capacidad para imponer su voluntad como voluntad social de Trenes de Buenos Aires SA".

Añadiéndose (con cita de los testimonios de Fernando Márquez y Facundo José Somosa) que "...luego del año 2010, cuando los imputados Carlo Michele Ferrari y Jorge Alberto De los Reyes asumieron como Presidente y Vicepresidente, respectivamente, de la empresa que tenía a su cargo la concesión, en reemplazo de sus consortes de causa Calderón y Álvarez, el Comité Ejecutivo comenzó a tener un papel predominante por sobre el Directorio, al punto tal de definir la marcha diaria de la empresa".

En este punto, nos interesa poner de manifiesto que en modo alguno puede resultar atendible el argumento defensivo relativo a la inexistencia de "administradores de hecho" tendiente a desligar a los integrantes del Comité Ejecutivo de las responsabilidades que le fueran asignadas en el fallo.

Y ello es así, porque a los fines de la administración fraudulenta en perjuicio del Estado -y tal como veremos en detalle más adelante-, el manejo de los intereses ajenos no sólo puede provenir de un acto jurídico formal que en la hipótesis de empresas generalmente se verifica a través de un mandato expreso, sino que también puede responder a uno de tipo tácito, es decir, sin necesidad de que exista el poder que efectivamente designe a la persona en ese rol porque lo

determinante es la relación jurídica en sí misma, que puede ser tanto de derecho como de hecho. Y justamente, aquí se comprobó que la función concreta de administración había sido delegada en el Comité Ejecutivo, a partir de la abdicación de los Directores de ejercer sus obligaciones legales, cuestión que como anteriormente expusimos sirve de base para responsabilizar también a éstos últimos.

Y en relación a la imprudencia respecto del hecho 2, la asunción voluntaria del manejo de la empresa por parte de los miembros del Comité Ejecutivo, les imponía el deber de velar por la prestación del servicio de transporte de pasajeros en condiciones normales de seguridad y eficiencia, extremo que evidentemente no cumplieron y con ello elevaron el riesgo de producción del hecho finalmente acreditado.

Continuando con el análisis de la prueba efectuado por el tribunal, ante la ausencia de constancias documentales que revelen la integración, tareas asignadas y reuniones llevadas a cabo por el comité, en el fallo se recurrió a una serie de correos electrónicos que le permitieron reconstruir este aspecto de la organización empresarial, los cuales se encuentran detallados a partir de la página 1042 de la sentencia.

A través de estas misivas que -insistimos- fueron ampliamente descriptas por el *a quo*, el tribunal pudo determinar que el Comité se reunía quincenalmente y que dichas reuniones eran convocadas en la fecha, hora, lugar y concurrían aquellas autoridades que determinaba Sergio Claudio Cirigliano, siendo que -además- se abordaban los temas que éste disponía. Más aún, se verificó que el mismo Cirigliano era informado de cada uno de los acontecimientos de la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

empresa.

Asimismo, se comprobó que el comité ejecutivo funcionaba metodológicamente, por un lado, a través del comité operativo y, por el otro, a través del comité económico. Los concurrentes en ambos casos eran disímiles, pero siempre respetando la lógica expuesta en los organigramas ya mencionados.

También a través de los correos electrónicos aludidos se pudo observar, por ejemplo, que Álvarez y Calderón recibían en su casilla de correo electrónico de la empresa los partes diarios de la línea Sarmiento en los que, entre otras cosas, se informaba la circulación de los trenes con el pertinente detalle de suspensiones, cancelaciones y retrasos, como así también los partes cualitativos en que se puntualizaban las fallas que presentaban las formaciones afectadas al servicio.

Igualmente se evidenció que este colegio directivo, desde fines del año 2010 y hasta el día del hecho, fijó las pautas salariales y escalas dentro de la organización (incluso a los integrantes del Directorio) y autorizó sistemáticamente erogaciones y pagos de distinta índole.

En suma, por los distintos elementos valorados en la sentencia, se pudo determinar que el Directorio fue excluido por el Comité Ejecutivo de su función principal, quedando reducido a temas de poca transcendencia.

Naturalmente que, tal como explicamos en el acápite anterior, la renuncia a ejercer las obligaciones derivadas del contrato de concesión, no eximían de responsabilidad a los Directores.

Aquí se presenta la siguiente paradoja. Por un lado,

las defensas de varios de los Directores de TBA pretenden excusar a sus asistidos porque éstos no realizaban tareas de trascendencia y en definitiva no eran quienes en los hechos se encontraban a cargo del manejo de todo lo relacionado con el servicio de trenes. Y por otro, los defensores de los integrantes del Comité Ejecutivo alegan que sus asistidos no eran las personas jurídicamente obligadas a velar por el cumplimiento del contrato de concesión y que no existe la figura del "administrador" de hecho.

De seguirse ambos razonamiento al mismo tiempo, se llegaría al absurdo de sostener que ninguna persona que de alguna u otra manera integraba la firma TBA resultaría responsable por el incumplimiento de un contrato de concesión suscripto con el Estado y cuyo objeto contenía la tan delicada tarea de cuidar los bienes que conformaban el erario público y brindar la prestación de un servicio de transporte del que dependían la vida y la integridad física de miles de usuarios.

Lo cierto es que la firma TBA era la co-contratante del Estado y entre sus obligaciones legales estaban la del manejo y conservación del material entregado en concesión y la de brindar un servicio ferroviario que operara en las condiciones de seguridad y eficiencia pactadas. En ese marco, quienes ostentaban los cargos jerárquicos de la firma y voluntariamente decidieron incumplir sus funciones, como aquellos que en los hechos asumieron las tareas que determinaban la política concreta de la empresa, deben responder por los sucesos que como consecuencia de sus propios comportamientos se verificaron en el fallo.

### **a.3. Administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.**

---

*Fecha de firma: 08/05/2018*

*Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL*

*Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA*



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Ya hemos visto al momento de referirnos al hecho identificado con el nro. 1 (constancias a las que nos remitimos a fin de evitar reiteraciones innecesarias) las distintas obligaciones que estaban en cabeza de la empresa TBA SA (fundamentalmente vinculadas al mantenimiento y recuperación de los bienes de modo tal que el servicio se cumpliera siempre en condiciones de eficiencia y seguridad), compromisos que fueron sistemáticamente incumplidos a través de una política orientada a favorecer los intereses de los empresarios en desmedro de los bienes estatales dados en concesión, con la consecuente afectación a la seguridad de los pasajeros.

También hemos señalado que los integrantes del Comité Ejecutivo -con anterioridad a su conformación- determinaron a la concesionaria a suscribir el contrato de asesoramiento con la firma controlante Cometrans SA. A través de dicho acto, esta última recibía una considerable suma de dinero a cambio de brindar una asistencia técnica no sólo inexistente y superflua, sino que, además, ni siquiera podía otorgar pues no reunía -siquiera mínimamente- las exigencias fijadas normativamente para desempeñarse como asistente técnico según el contrato de concesión.

Sobre este aspecto, el tribunal advirtió que *"más allá de la responsabilidad directa que les cabe a los nombrados [Sergio Claudio Cirigliano, Calderón y Álvarez] como 'administradores de hecho' en la adopción de la política societaria, lo cierto es que además los tres tuvieron una participación activa y determinante en la suscripción de tan infausto convenio de asesoramiento, que resultó ser una de las principales razones que llevaron a no ejecutar los programas*

de mantenimiento para obtener un ahorro que les permita afrontar tales obligaciones y, en definitiva, condujo a la ruina al material rodante".

Se agregó además que "...el Directorio tampoco resultaba ajeno a la maniobra, pues si bien es cierto que dicho contrato fue suscripto cuando la mayoría de sus últimos integrantes no lo componían aún, no lo es menos que aquéllos aprobaban anualmente el balance de la empresa que incluía los costos del referido acuerdo fraudulento" (página 1059).

Pues bien, los magistrados sentenciantes fueron contundentes, en cuanto a que no existen dudas de la relación de causalidad existente entre la política empresaria adoptada y el resultado dañoso de los bienes dados en concesión. Es que se omitieron realizar las tareas de mantenimiento a cargo de la empresa, dejándose sin ejecutar los programas que en tal sentido se hallaban obligados a cumplir, para que una vez producida la afectación sobre la vida útil del material rodante, se solicitara al Estado Nacional una reconstrucción que era solventada con fondos públicos y ejecutada por la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, la cual, como ya vimos, también era controlada por Cometrans SA.

Se creó en suma un riesgo jurídicamente desaprobado, circunstancia que finalmente se concretó en el resultado pues generó una disminución en la vida útil de los bienes dados en concesión.

El tribunal explicó que si bien esa política fue ideada y llevada adelante por el Comité Ejecutivo, ello tuvo su evidente correlato en la actuación de los integrantes del Directorio, quienes por connivencia con quienes ejercían el verdadero control "de hecho" de la sociedad, expresaron la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

voluntad social en ese pernicioso sentido.

En suma, se aseveró en la sentencia que *"...el resultado provocado -el continuo deterioro del material rodante- es también imputable objetivamente a la acción de los imputados Cirigliano, Calderón, Álvarez, Ferrari, Pont Verges, Astrella, Ballesteros, D'Abenigno, De los Reyes, Pafumi y Suárez"*.

Con relación al aspecto subjetivo del tipo penal, el a quo consideró acreditado que *"...tanto los integrantes del Directorio como los del Comité Ejecutivo actuaron con pleno conocimiento de las obligaciones de mantenimiento de los bienes que pesaban sobre ellos y del deplorable estado al que llevaron al material rodante"* (página 1062).

Basándose en lo que surge de distintas actas de directorio y de asamblea, así como también en las Auditorías n° 467/06 y 303/09 de la Auditoría General de la Nación, en los distintos expedientes administrativos que dieron cuenta de las intimaciones y sanciones que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte impuso a la firma TBA SA, en los correos electrónicos obrantes en autos y en los demás elementos probatorios detallados en la sentencia, el tribunal concluyó que *"...el cruel abandono de las tareas de mantenimiento del material rodante a cargo del concesionario y las terribles consecuencias que por sobre su estado ello ocasionó, era un aspecto hartamente conocido por los integrantes del Directorio de la empresa y aquellos que en efecto determinaban su voluntad social"*.

Ahora bien, el tribunal indicó además que tanto el Comité Ejecutivo como el Directorio estaban plenamente al tanto de la desesperante situación de la línea Sarmiento -en

la cual, como ya hemos visto, eran moneda corriente las cancelaciones y suspensiones de los servicios-, pues los "integrantes de ambos cuerpos recibían periódicamente en sus casillas de correo electrónico los 'partes diarios de circulación' de dicho corredor (ver especialmente mails de los meses de enero y febrero del año 2012 recibidos por Calderón, Álvarez, D'Abenigno y De los Reyes que obran en la casilla lninona@tbanet.com.ar). Es importante tener en cuenta además que junto a esa información también se recibían los 'partes cualitativos' en que se describían en detalle cada una de las fallas e inconvenientes que sufrían a diario las formaciones de la línea Sarmiento".

Pese a ese efectivo conocimiento, "quienes detentaban la voluntad social de la empresa no direccionaron su política corporativa en el rumbo debido sino que, por el contrario, implementaron una indiscriminada política de reducción de costos".

La ecuación fue clara: en lugar de tratar de disminuir los gastos vinculados a obligaciones contractuales superfluas o intentar obtener o mejorar los ingresos por otras vías legítimas, se ejecutó una fuerte política de ajuste que incluyó, claro está, el mantenimiento de las formaciones y el ahorro en elementos esenciales que hacían a la seguridad en el transporte (ver lo consignado con relación al GPS, en el punto "F" al tratar la materialidad del hecho nro. 2); así fue que, en definitiva, el deterioro de los bienes concesionados se producía y se agravaba con el paso del tiempo, extremo que era cabalmente conocido por los imputados.

Notamos asimismo que, en este punto, el tribunal se refirió al principio de confianza invocado por alguna de las





## *Cámara Federal de Casación Penal*

defensas para pretender eximir de responsabilidad a sus asistidos con relación a ese deterioro de los bienes del Estado. Sobre este aspecto, se indicó en la sentencia que *"...el principio de confianza en organizaciones empresariales como la que nos ocupa, se consolida cuando se ha establecido un correcto mecanismo de distribución de funciones, se ha seleccionado el personal idóneo para llevar adelante las tareas y se ha montado un sistema de control eficaz y eficiente. A su vez, su aplicación cede ante las obligaciones de control residuales en caso de delegación de funciones. [Así, en el particular], la perversa matriz de selección de personal directivo y gerencial obstaculiza cualquier pretensión de escudarse en tal categoría dogmática"*.

Por lo demás, se indicó que los encartados mantuvieron dentro de sus funciones indelegables el deber de control y vigilancia sobre la actuación del Comité Ejecutivo y los gerentes de cada área, circunstancia que termina por zanjar negativamente la pretensión defensiva.

Recapitulando y siempre en referencia a la convergencia volitiva de los responsables de la firma en la maniobra, el tribunal remarcó que *"...los tres acusados que conformaban el Comité Ejecutivo tuvieron intervención directa en el cuestionado contrato de asesoramiento ficticio con la empresa Cometrans SA (aunque la actuación de Sergio Cirigliano se muestre como preponderante) mientras que el Directorio de Trenes de Buenos Aires SA lo aprobaba anualmente junto al balance de la firma, a sabiendas de que ésta se encontraba en una situación de emergencia financiera"*.

Se concluyó en suma que *"...la creación del riesgo jurídicamente desaprobado que se ha cristalizado en el*

resultado es objetiva y subjetivamente imputable a la conducta de quienes integraban el Directorio y el Comité Ejecutivo de la empresa Trenes de Buenos Aires SA y con ello, además, han incrementado notablemente los riesgos propios de una fuente de peligro que se encontraba a su cargo, como ser las condiciones en las que circulaba el material rodante de la línea Sarmiento..." (página 1074).

En razón de todo ello, el tribunal entendió que tanto los miembros del Directorio de TBA SA como los integrantes de su Comité Ejecutivo, como titulares y máxima expresión de la voluntad social de la empresa, debían responder penalmente en calidad de coautores (artículo 45 del Código Penal).

**a.4. Descarrilamiento culposo agravado por el resultado causado.**

El tribunal explicó, en primer término, que con relación a los integrantes del Comité Ejecutivo y del Directorio de TBA SA, el caso no debía encuadrarse bajo las formas de los delitos de infracción de deber, pues no se trata de una contribución al delito cometido por sus subordinados, sino que precisamente el hecho investigado nació de la propia conducta desplegada por las autoridades de la firma, en la que -en todo caso- el resto de los involucrados realizaron sus respectivos aportes.

De esta manera, el *a quo* dejó en claro que en el *sub examine* se les imputa el haber creado un peligro no amparado por el riesgo permitido que se realizó en el resultado típico. Es por ello que, entonces, la atribución del delito de descarrilamiento culposo agravado a los integrantes del Comité Ejecutivo y del Directorio, fue efectuada bajo la modalidad imprudente comisiva.







## *Cámara Federal de Casación Penal*

Con cita del contrato de concesión y sus addendas, del Pliego de Condiciones Particulares, del Estatuto de Trenes de Buenos Aires SA, del Reglamento Interno Técnico Operativo, del Manual de los coches Toshiba y las recomendaciones de FEMESA -entre otros elementos-, el tribunal reiteró las distintas violaciones normativas y aumentos de peligro tratados en profundidad a la hora de analizar la materialidad del hecho identificado como nro. 2.

Se mencionó así la funesta política empresarial llevada adelante por el Comité Ejecutivo, con la connivencia del Directorio, manejo que llevó a la ruina del material rodante, acarreando la baja de formaciones y cancelaciones de servicios, todo lo cual incrementó la cantidad de pasajeros en los trenes que continuaban en funcionamiento. Se recordó también que regularmente se procedía a la anulación del sistema de enclavamiento de puertas y que se rediseñaron los coches Toshiba para aumentar la superficie libre de los salones de pasajeros de modo tal de admitir mayor cantidad de usuarios parados.

En suma, se consideró que la prestataria incrementó indebidamente el riesgo permitido propio de su actividad al permitir e incentivar la circulación de los trenes con excesiva cantidad de pasajeros, peligro que se materializó en el resultado a través de la incidencia que tuvo en el sistema de frenado, en la capacidad de absorción del paragolpes y en el proceso de acaballamiento sufrido por el convoy.

También se hizo hincapié en el desinterés de la empresa por la seguridad en la prestación del servicio, lo que quedó evidenciado a través de una política permisiva y carente de controles. Repárese que regularmente los conductores

infringían las velocidades máximas permitidas de circulación, ya sea durante el recorrido o al ingresar a las estaciones terminales; circunstancia que si bien era conocida por la empresa, no fue controlada ni se adoptó medida alguna tendiente a evitar ese permanente incumplimiento. Asimismo, se ha hecho referencia a la ausencia de velocímetros en las cabinas de conducción de los trenes, los cuales si bien habían sido entregados por el Estado en esas condiciones, debieron ser reimplantados en atención a la manda del art. 11.1 y 11.3 del contrato de concesión, normas que obligaban al concesionario a recuperar el estado de los bienes que fueron transferidos en estado deficiente y a asegurar que se efectúen las tareas de mantenimiento siguiendo las normas permanentes que rigen para FEMESA, aún cuando ellas no hubieran sido aplicadas en los años recientes o hubieran sido sustituidas por otras de emergencia y, ante la ausencia de tales normas, se debían seguir las recomendaciones del fabricante o las que aconsejara la práctica internacional.

En definitiva, el tribunal consideró que la política llevada adelante por la dirección de la firma y las violaciones normativas indicadas, causaron un incremento indebido del riesgo propio de la actividad ferroviaria que se reflejó en el resultado final causado. En efecto, la velocidad a la que impactó la formación contra el paragolpes de fin de vía fue determinante a los fines de explicar las razones y la extensión de la tragedia.

Otra cuestión relevante fue el deficiente y anárquico sistema de registro de reporte de fallas. Téngase en cuenta que el tren siniestrado circulaba con el denominado "freno largo" (circunstancia no menor puesto que se necesitaba de una





## *Cámara Federal de Casación Penal*

mayor distancia para detener el convoy que, por lo demás, circulaba con más peso por la desmesurada cantidad de pasajeros que transportaba), cuestión que de haber sido reportada a la autoridad de mantenimiento, se podría haber atendido adoptando los recaudos pertinentes.

Tampoco se realizaron adecuadamente las tareas de alistamiento previas a que el tren fuera puesto en servicio, por lo que no se le dio el debido tratamiento al inconveniente de frenos indicado ni se advirtió la ausencia del freno de guarda en la cabina que terminó colisionando con el fin de vía del andén nro. 2. Tampoco se prestó debida atención a la presencia de corrosión y óxido en la carrocería de la formación, circunstancia que, por la disminución de la resistencia de ese material, tuvo incidencia en el proceso de acaballamiento sufrido por el convoy.

Otro incremento del riesgo señalado por el tribunal fue el no haber puesto en funcionamiento el sistema de absorción de energía ferroviaria que era hidráulico pero que en la práctica funcionaba como fijo o estático (con la consecuente incapacidad para absorber y disipar la energía de un modo menos perjudicial); circunstancia que -a criterio del *a quo*- también se traduce en un incumplimiento al art. 11.1 del contrato de concesión.

Pues bien, detalladas todas estas violaciones o transgresiones por parte de la empresa, el tribunal dio por acreditada la relación de causalidad existente entre las mismas y la colisión del tren chapa 16.

En efecto, los magistrados de la instancia anterior señalaron que *"...esas mencionadas infracciones al deber de cuidado convergieron en la creación de un riesgo jurídicamente*

*desaprobado que se tradujo en la prestación de un servicio muy por debajo de los estándares mínimos de seguridad y que concretamente se vieron agravadas por deficiencias propias del tren chapa 16 cuando el día 22 de febrero de 2012 fue puesto en circulación, bajo la formación nro. 3772, peligro que finalmente se materializó en el resultado, con la colisión del referido convoy contra el fin de vía del andén 2 de la estación de Once, su descarril[amiento], y los fallecimientos y lesiones antes referidos" (página 1089).*

Tal como se indicara en el caso de la administración fraudulenta, el tribunal desechó que la circunstancia de que la dirección de la firma en los hechos fuera llevada adelante por el Comité Ejecutivo pudiera excluir la responsabilidad de los integrantes del Directorio. Ello así, puesto que aquellos mantenían el deber de vigilancia y control y, además, era a través suyo que se manifestaba la voluntad social de la empresa.

Por los mismos argumentos expuestos al tratar el tipo penal anterior, el tribunal descartó también la aplicación del principio de confianza alegado por algunas defensas.

En suma, el *a quo* aseveró que la colisión del tren chapa 16 y, sobre todo, la desmesurada extensión del daño, son imputables objetiva y subjetivamente a la acción de los integrantes del Comité Ejecutivo y del Directorio, quienes tenían acabado conocimiento de los riesgos que con sus conductas estaban generando, cuando se encontraban en condiciones de emprender la conducta debida que les hubiera permitido evitar la concreción del resultado, ya sea adoptando las medidas de mantenimiento necesarias y a las cuales se habían comprometido al llevar adelante la concesión, o, en su





## *Cámara Federal de Casación Penal*

defecto, quitar de circulación los trenes que no reunían las condiciones mínimas de seguridad: concretamente, haber evitado que el tren chapa 16 entrara en servicio.

En consecuencia, el tribunal entendió que *"...la violación objetiva a los deberes de cuidado que debían observar los integrantes del Comité Ejecutivo y del Directorio de Trenes de Buenos Aires SA, quienes tenían la obligación de prestar el servicio concesionado dentro de los estándares exigidos respecto de la seguridad operativa del servicio ferroviario, comportó la creación de un peligro para el bien jurídico seguridad pública que se concretó en el resultado, toda vez que se constituyó en uno de los factores para que el 22 de febrero de 2012 el tren chapa 16 colisione contra el paragolpes de fin de vía de la estación Once de Septiembre, y descarrile causando la muerte de cincuenta y una personas, mas otra por nacer y lesiones en otras setecientas ochenta y nueve"*, debiendo los imputados responder en calidad de autores materiales penalmente responsables -art. 45 del Código Penal- (página 1098).

**b. Integrantes del Directorio de Cometrans SA: José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo. Intervención necesaria en la administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.**

Previo a adentrarnos en las distintas consideraciones efectuadas por el tribunal de grado respecto al aporte necesario realizado por los imputados Doce Portas, Gariboglio y Lopardo al hecho calificado como administración fraudulenta (repárese que el tribunal no les imputó el descarrilamiento culposo agravado), cabe efectuar algunas aclaraciones previas.

En primer lugar, surge de la sentencia que los

mencionados integraban el Directorio de Cometrans SA, junto con los acusados Sergio Claudio Cirigliano (Presidente) y Marcelo Calderón. Además, tanto Doce Portas como Gariboglio fueron directores de TBA SA. entre los años 2002 y 2003.

Así entonces, una vez más, quedó evidenciada que *"... la vinculación entre los Directorios de ambas compañías tenía una doble vía, pues no sólo quienes integraban el órgano directivo de la concesionaria tenían estrecha vinculación con Cometrans SA y el entramado de sociedades que conformaban el grupo empresario, sino que, además, varios de los directores de esta última integraron, al menos durante algún tiempo, su similar de la empresa mencionada en primer lugar"*.

En segundo término, consta también en la sentencia, que la empresa Cometrans SA poseía a la fecha del hecho el noventa y seis por ciento de las acciones de TBA SA, de modo tal que la concesionaria era una empresa controlada por Cometrans SA en los términos del art. 33 de la ley 19.550.

Aclarado lo anterior, y si bien el tribunal reconoció que los integrantes del Directorio de Cometrans SA no se encontraban a cargo de los bienes dados en concesión ni de los intereses ajenos que a la postre resultaron perjudicados, no obstante se pudo verificar que Doce Portas, Gariboglio y Lopardo *"tuvieron una intervención penalmente reprochable de carácter esencial en la creación de ese riesgo jurídicamente desaprobado, ya que (...) ello sólo pudo llevarse a cabo a través de la conformación de un Directorio de Trenes de Buenos Aires SA que fuera permeable, mudo y que hiciera caso omiso a sus obligaciones legales"*.

De esta manera, *"...la designación de aquel Directorio, con esas especiales características, estuvo en*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

manos de los nombrados, quienes como directores de la accionista mayoritaria de la concesionaria, facultaron al presidente del órgano social que ellos integraban -que no era otro que Sergio Cirigliano- para que en asamblea de accionistas de Trenes de Buenos Aires SA representara a Cometrans SA y aprobara la designación de las siguientes autoridades de la empresa controlada: como directores titulares a Carlo Michele Ferrari, Jorge de los Reyes, Guillermo D'Abenigno, Carlos Pont Vergés, Ernesto Limardo, Víctor Eduardo Astrella, Antonio Marcelo Ricardo Suárez y Francisco Pafumi; y como directores suplentes a Laura Aida Ballesteros y Víctor Heinecke (ver Acta de Asamblea del 27 de mayo de 2010)" (página 1103).

Sobre este aspecto, el tribunal destacó que las asambleas de accionistas de TBA SA eran llevadas a cabo con la presencia de quien era enviado por el Directorio de Cometrans SA en su representación y, justamente por el capital social que poseía, imponía la voluntad de la controlante en esas reuniones.

De esta manera, se entendió probada la decisiva colaboración prestada por Doce Portas, Gariboglio y Lopardo en la maniobra criminal ideada y llevada adelante por Sergio Cirigliano y sus consortes de causa.

Más aún, fueron ellos quienes avalaron la celebración del espurio contrato de asesoramiento suscripto entre la controlante y la controlada. Es que si bien la maniobra fue ejecutada por Sergio Cirigliano (Presidente de ambas firmas en el año 2004 cuando se firmó el contrato) junto con los demás integrantes del Comité Ejecutivo, ello fue con la imprescindible colaboración de los tres nombrados, quienes con

su actuación cubrían con el manto jurídico necesario la operación. Además, intervinieron también en la modificación que de ese contrato se hizo en el año 2007.

Es por todo ello que se entendió que el resultado provocado -la destrucción del material rodante- era también imputable objetiva y subjetivamente a la colaboración que prestaron José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo, quienes actuaron con pleno conocimiento de que su accionar constituía un aporte fundamental a la funesta forma de gobierno impuesta sobre la empresa controlada.

Los acusados estaban al tanto de los montos de pérdida que arrojaba TBA SA y de la situación económica que atravesaba la empresa. Sabían que no contaban con personal capacitado o experimentado para llevar a cabo las tareas a las que se habían comprometido en el acuerdo de asesoramiento. Sin perjuicio de ello, facilitaron con su aporte la comisión de los hechos.

En definitiva, se consideró que *"...la conducta por ellos llevada a cabo constituyó una colaboración esencial en la creación del riesgo jurídicamente desaprobado que finalmente se realizó en el resultado, por lo que es también objetiva y subjetivamente imputable a la acción de quienes integraban el Directorio de Cometrans SA"*, quienes deberán responder penalmente en carácter de partícipes necesarios.

Ello así, pues *"...realizaron un aporte sustancial en la destrucción del material rodante dado en concesión, al haberse servido de las facultades inherentes a su posición societaria, para que el manejo de la política empresarial de la sociedad controlada TBA SA, quedara en manos de Cirigliano y*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

los demás integrantes del comité ejecutivo mediante la designación de un directorio permeable a la voluntad de estos últimos. En esas condiciones, resulta inobjetable que sin su colaboración el ilícito no hubiera podido configurarse (artículo 45 del Código Penal)" (página 1111).

Como se aprecia de lo expuesto, el tribunal valorando las pruebas rendidas al juicio, pudo demostrar la clara injerencia que los directores de la firma Cometrans tenían sobre la empresa concesionaria y cómo la conducta de aquellos resultó imprescindible para la realización de la política empresarial que redundó en el deterioro de los bienes del Estado entregados en concesión.

**c. Plana gerencial de TBA SA: Sergio Daniel Tempone, Roque Ángel Cirigliano, Daniel Guido Lodola y Pedro Roque Raineri.**

Previo a analizar la situación en particular de cada uno de los imputados que integraban la estructura organizacional que gerenciaba la firma TBA SA, el tribunal realizó algunas consideraciones preliminares, especialmente tendientes a explicar que sólo deberán responder penalmente quienes dentro de su ámbito de organización poseían el deber de evitar los riesgos jurídicamente desaprobados que se materializaron en los hechos nro. 1 y 2.

### **c.1. La situación de Sergio Daniel Tempone.**

#### El cargo que ocupaba.

Según lo detallado por los magistrados sentenciantes, el acusado Tempone ingresó a la firma en calidad de traductor público y su carrera interna la hizo en el sector de legales y siniestro. Ocupó el cargo de Gerente de Operaciones de TBA SA, desde mediados del año 2010 y hasta el momento del hecho. En

dicho puesto, tenía reporte directo al Comité Ejecutivo y al Directorio de la compañía.

Con cita del organigrama aportado por la empresa, de aquel secuestrado en poder del mismo Tempone y del obrante en el documento identificado como "Presentación Presidencia 1", el tribunal especificó que el acusado dependía jerárquicamente del Director de Operaciones Jorge Álvarez y tenía a su cargo las siguientes gerencias: de línea Mitre, de línea Sarmiento, de Material Rodante y Nuevos Servicios, de Transporte Centralizado, de Ingeniería y Obras de Inversión, de Administración y Planes de Inversión y Relaciones con la Comunidad, de Recursos Humanos, de Siniestros y de Sistemas y Telecomunicaciones, reportándole a él un total de 4000 empleados.

Basándose en lo que surge de los correos electrónicos obrantes en autos y en los archivos del pendrive secuestrado en poder de Tempone, el tribunal precisó las distintas funciones del cargo que el mencionado ostentaba, concluyendo al respecto que aquel -de profesión abogado y traductor público- no se encontraba lo suficientemente capacitado para tamaña tarea. No obstante, Tempone ostentaba dicho cargo gerencial y se desempeñaba en cada uno de los ámbitos de responsabilidad e incumbencia detallados por el *a quo*.

Así, se pudo verificar que Tempone autorizaba gastos y partidas presupuestarias, y se encontraba jerárquicamente por sobre el resto de las gerencias, las cuales a él le reportaban. Además, no sólo evaluaba a los gerentes, sino que tenía una clara superioridad en cuanto a la toma de decisiones y disposiciones de índole laboral, pues, por ejemplo, decidía sobre la incorporación de personal y sus remuneraciones, y se

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

involucraba en cuestiones vinculadas a los recortes y política de ajuste que se implementó en el área.

Especificó además el tribunal que los correos electrónicos secuestrados al nombrado (detallados en la sentencia) dan cuenta de la clara injerencia y activa participación y toma de decisiones que Tempone ejercía por sobre la Gerencia de Material Rodante, pues aquel desde su cargo tenía absoluto control y participaba de la toma de decisiones de todas aquellas cuestiones vinculadas a la operatoria del servicio, del material rodante y de su mantenimiento.

De este modo, el tribunal tuvo por cierto que al momento de los hechos el acusado se desempeñaba como Gerente de Operaciones de la firma concesionaria del servicio público, descartando la hipótesis defensiva que lo intentó presentar como un simple coordinador administrativo entre las gerencias.

De igual modo, se desechó también lo alegado por la asistencia técnica en cuanto a que habría sido Ernesto Limardo quien asumió el rol en cuestión desde un plano técnico, por sus amplios conocimientos en las cuestiones operativas. Al respecto, y con base en distintos elementos probatorios consignados en la sentencia (innumerable cantidad de correos electrónicos, las constancias del Libro de Actas de Directorio de TBA SA -que demuestran que a las reuniones de directorio y del comité operativo era convocado Tempone-, los partes diarios de las líneas Mitre y Sarmiento -que eran enviados a Tempone, mientras que Limardo sólo recibía los de la línea Mitre-, etc.), el tribunal explicó que Limardo "*cumplió funciones como Gerente a cargo de la Gerencia de la línea Mitre y, recién luego del accidente, con motivo de los cambios*

*introducidos por la intervención técnica y operativa de la empresa a cargo del Ing. Baridó, esta persona asumió dicho cargo y desplazó al imputado Tempone" (página 1157).*

El tribunal se dedicó también a analizar los distintos testimonios que la defensa de Tempone invocó a fin de demostrar que su asistido habría sido ajeno a las tareas en cuestión.

En este sentido, el *a quo* hizo referencia a los dichos de Juan Corvalán, Adrián Cascallares, Néstor Darío Troguia y Ariel Oscar Sartori (todos ellos se desempeñaban en el Puesto de Control Trenes), Leonardo Cipollina (Jefe Operativo de la Base Castelar), Daniel Lamastra, Andrea Fabiana Fernández y Marcelo Ordiales (Gerente y Asesor de Recursos Humanos respectivamente), Facundo José Somosa (Coordinador General de Siniestros de la empresa), Rubén Darío Sobrero (dirigente gremial de la línea Sarmiento), Marcos Nerio Chicote (representante de Metrovías en UGOMS), José Zóttolo (Gerente de Producción de la empresa Emprendimientos Ferroviarios), Mario Sbriz (asesor técnico operativo del gerente de operaciones) y Orlando José Rébora (Gerente de Relaciones con el Estado). Así, explicó el *a quo* en detalle por qué, a su entender, si bien los testigos hicieron referencia a las funciones de Tempone en TBA SA, la mayor parte de ellos no le dio el alcance o sentido propuesto por la defensa, mientras que otros directamente manifestaron desconocer quiénes ejercían los principales cargos gerenciales.

En suma, el tribunal afirmó que *"...Sergio Daniel Tempone ocupaba el cargo de Gerente de Operaciones de Trenes de Buenos Aires al momento de los hechos y, en tal carácter,*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*ejecutaba las políticas diseñadas por el Comité Ejecutivo y el Directorio de la compañía de servicios públicos de transporte de pasajeros (...). De esta forma, (...) en tal carácter no sólo le reportaba al máximo referente de la empresa acerca de cada una de las vicisitudes propias de la compañía, sino que además recibía personalmente y en las periódicas reuniones del Comité Operativo de las que indefectiblemente participaba, las estrategias que debía implementar en su carácter de principal referente gerencial de la empresa".*

De la administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.

Justamente es en atención a la capacidad funcional y a la encumbrada ubicación del nombrado dentro de la estructura organizacional de la empresa, que el tribunal verificó el aporte realizado por Tempone en la ejecución del plan criminal diseñado e implementado por la plana directiva de la compañía: el acusado era el máximo referente de la Gerencia de Material Rodante pues Roque Ángel Cirigliano no tenía la última palabra en la toma de decisiones, sino que pasaban por el contralor y último designio del Gerente de Operaciones. Por eso mismo, es que a través de sus delegados tenía la custodia y mantenimiento del material rodante afectado al servicio de la línea Sarmiento.

Así, el tribunal entendió que el rol de Tempone era esencial, en la medida en que *"controlaba y autorizaba el diseño del plan anual de mantenimiento del material rodante en los términos de la Resolución nro. 1770 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, como así también permitía su incumplimiento sistemático. A la par, realizó un aporte sustancial en el sostenimiento del servicio ferroviario*

por debajo de los índices operativos de seguridad pues (...) resultaba una pieza clave dentro del engranaje organizacional que permitía mantener el servicio ferroviario en circulación con el único norte del cumplimiento de[1] diagrama. Ello, bajo su injerencia e incumbencia en las funciones propias de las Gerencias de Material Rodante, línea Sarmiento y Transporte Centralizado".

Es por ello que "...a través de su accionar, concretamente mediante la irrestricta ejecución de las políticas diseñadas por la dirección, realizó una inestimable contribución a esa directriz empresaria que no se ajustaba a la correcta administración de los recursos materiales concesionados, violando los deberes que en función de su cargo tenía asignados" (página 1170).

Tal como ha ocurrido en el caso de otros coimputados, el a quo, pudo verificar que la formación académica y experiencia profesional de Tempone no eran suficientes para ocupar semejante puesto gerencial, habiendo primado, una vez más la matriz personal en la conformación de la estructura organizacional de la empresa. Repárese que, según lo consignara el a quo, Tempone era una persona de absoluta confianza del accionista principal Sergio Claudio Cirigliano, a punto tal que, incluso, vacacionaban juntos.

De este modo, el tribunal sostuvo que "...su aporte esencial a la ejecución del diseño criminal ya probado fue el aseguramiento a través de sus dependientes del sostenimiento del servicio ferroviario mediando una falta de ejecución de las tareas de mantenimiento por sobre el material rodante concesionado que el propio Tempone conocía y permitía que no sean realizadas" y que "[a] través de su accionar perjudicó





## *Cámara Federal de Casación Penal*

los intereses que el Estado Nacional le confió a la empresa concesionaria, habiendo tenido además competencia para arbitrar los medios necesarios para que los bienes públicos confiados a la empresa de la que formaba parte fueran administrados correctamente conforme los fines asignados por el Estado Nacional".

Fue así que se pudo verificar que mediante su activa participación en las gerencias de Material Rodante y de Transporte Centralizado, el nombrado aseguró que las diligencias para conservar la flota afectada al servicio ferroviario sean limitadas al mínimo posible y que, aún en ese ruinoso estado de mantenimiento, el material rodante cumpla con el diagrama establecido.

Sobre este aspecto, el tribunal detalló distintos correos electrónicos (así como también otros elementos probatorios secuestrados en poder de Tempone), en los que se puede observar que el acusado daba directivas vinculadas a las tareas de mantenimiento y reparación de las formaciones, y también sobre el recorte de gastos y ahorro que pretendió imprimir en cada una de esas tareas; circunstancia demostrativa del conocimiento y voluntad que guiaba su accionar.

De esta manera, al no poderse alegar el desconocimiento de las consecuencias de su gestión y teniendo en consideración que la figura en análisis sólo admite como autor a quien tiene el manejo, administración o custodia de los bienes o intereses ajenos, el tribunal concluyó que "... *Tempone deberá responder penalmente en carácter de partícipe necesario, puesto que (...) realizó un aporte sustancial en la destrucción del material rodante dado en concesión al haber*

*operado como un engranaje clave dentro de la estructura empresarial que permitía mantener el servicio ferroviario en funcionamiento con el único objetivo del cumplimiento del diagrama, pero muy por debajo de los estándares de seguridad operativa, por lo cual resulta inobjetable que sin su colaboración el ilícito no hubiera podido configurarse (artículo 45 del Código Penal)" (página 1177).*

Del descarrilamiento culposo agravado por el resultado causado.

Al haberse verificado entonces que Sergio Daniel Tempone ocupaba el cargo de Gerente de Operaciones y, en tales condiciones, que por debajo del plano Directivo era el máximo responsable de la compañía y a quien le reportaban, entre otras, las gerencias de Material Rodante, línea Sarmiento y Transporte Centralizado (y a través de esta última el Departamento de Control Trenes encabezado en ese entonces por Julio César Pastine), el tribunal entendió que aquel *"...debió verificar que las formaciones que se utilizaban en el Sarmiento sean puestas en servicio en condiciones de seguridad para el transporte de personas y, habiendo sabido que no lo estaban, disponer los medios necesarios para revertir el alarmante estado en que se hallaban. No habiendo adoptado las decisiones que habrían llevado a una mejora del servicio y por la temeraria conducta en que se manejó respecto del material rodante, tenemos por probado que ha brindado un aporte en la elevación de un riesgo jurídicamente desaprobado por nuestro sistema penal, el cual consistió en desatender aquellas circunstancias de las que tuvo conocimiento directamente y que perturbaban la seguridad del servicio, como ser desperfectos técnicos, desinversión, falta de mantenimiento del material*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*rodante, frecuencia, sobrecarga, entre otros".*

Así las cosas, teniendo en cuenta su ámbito de competencia funcional, se consideró que la actuación del acusado posibilitó y permitió el aumento de los riesgos que fueron extensamente detallados a la hora de analizar la materialidad del hecho nro. 2, a punto tal de exceder por sobre lo permitido normativamente.

Como ya hemos adelantado, la autoridad del Puesto de Control Trenes le reportaba a Tempone, quien, por ende, *"tenía pleno conocimiento de cada una de las cuestiones operativas vinculadas a él y en concreto sobre el modo en que funcionaba: otorgándole prioridad al simple cumplimiento de diagrama por sobre la seguridad del servicio. Sabía que desde esa oficina se advertía en directo los excesos de velocidad a los que circulaban las formaciones, y sin perjuicio de ello, avaló el sostenimiento de tal situación (por, entre otras cuestiones, la falta de personal abocado a ello) y autorizó la falta de implementación del sistema de GPS que hubiese otorgado las herramientas necesarias para alertar a Córdoba del exceso de velocidad con el que circulaba..."*.

Incluso, el acusado tenía la capacidad funcional para instar o recomendar la imposición de sanciones ante los incumplimientos que permanentemente eran constatados.

Por lo demás, ya se ha hecho referencia a la incidencia que tuvo la anulación del sistema de enclavamiento, las cancelaciones de servicios por ausencia de formaciones y la falta de mantenimiento del material rodante; cuestiones que, en definitiva, quedaban sumergidas dentro de su ámbito de actuación, pues Tempone se encontraba a cargo de, entre otras, la Gerencia de Material Rodante.

Lo mismo ocurre con el incumplimiento de las tareas de alistamiento previas de la formación y la incidencia que ello tuvo en las características de frenado del convoy, pues *"...la responsabilidad directa de la ejecución de dicha tarea recaía en cabeza del Jefe de Depósito que en ese entonces ocupaba el imputado Raineri, que a su vez dependía de la Gerencia de Material Rodante y, finalmente, del propio Tempone"* (página 1182).

Y en este aspecto, el tribunal fue claro: esa falta de ejecución de las tareas de alistamiento se vincula directamente con la falta de personal para ejecutar la totalidad de las diligencias que implica tal tarea. No obstante, pese a ello, *"...Tempone tenía pleno conocimiento del falible modo en que se llevaban adelante esas tareas de alistamiento y, pese a ello, ejecutó una cruel política de reducción de horas extras en el sector (recordar el (...) correo electrónico enviado por Ninoná en el que se vanagloria de haber cumplido el objetivo que le fue fijado, correo del día 31 de enero de 2012, asunto 'Horas Extras FINAL 2011')"*.

Similar análisis se hizo respecto del incremento del riesgo por el avanzado estado de corrosión y óxido que presentaba la formación, concluyéndose en definitiva que Tempone tuvo a su cargo varias de las creaciones de riesgos jurídicamente desaprobados, que se han producido en el resultado lesivo. Así, *"...la negligencia e impericia con la que ejecutó sus funciones laborales dentro de la organización son suficientes para atribuir a título culposo el resultado ocasionado, cuya concreción fue previsible para el enjuiciado"*.

En suma, se entendió que *"...toda vez que el encartado*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*Tempone mediante una infracción de los deberes a su cargo ha aportado una contribución causal al resultado, es que debe responder en carácter de autor material penalmente responsable (artículo 45 del Código Penal)" (página 1185).*

### **c.2. Roque Ángel Cirigliano.**

#### El cargo que ocupaba.

Consta en la sentencia que el nombrado Cirigliano fue designado a cargo del Departamento de Material Rodante cuando se concesionó el servicio en el año 1995, dependencia que luego se transformó en la Gerencia de Material Rodante, puesto en el que permaneció el imputado, al menos, hasta que se produjo la intervención técnica operativa de la empresa a raíz del siniestro que diera origen a estas actuaciones.

De esta manera, Roque Ángel Cirigliano se ubicaba jerárquicamente por debajo de la Gerencia de Operaciones a cargo, como ya vimos, del acusado Tempone, y, en dichas condiciones, *"...cumplía las directivas emanadas de aquel para el desempeño de sus funciones, aún [a] sabiendas que en muchos casos implicaban una prestación insegura del servicio ferroviario a la vez que el deterioro del material rodante concesionado"* (página 1186).

También consta en la sentencia, que de la Gerencia de Material Rodante y Nuevos Servicios dependían las siguientes jefaturas, cuyas funciones fueron detalladas por el *a quo*, a cuyas consideraciones nos remitimos: Departamento de Material Rodante, Operativa y Asistencia Técnica, los depósitos de Castelar y Haedo, Inspección y Asistencia Técnica y el taller Liniers.

Se sostuvo entonces que dentro de su competencia se hallaban cuestiones que resultaron determinantes para la

acreditación de la materialidad de los hechos nro. 1 y 2, tales como la seguridad y correcta operación de los trenes, su mantenimiento y alistamiento diario, y la aplicación de los recursos materiales que le eran otorgados por la dirección de la empresa.

De la administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.

El tribunal explicó que, como ya hemos visto, los integrantes del Comité Ejecutivo y del Directorio de TBA SA idearon y llevaron a cabo la maniobra que ocasionó el deterioro de los bienes concesionados, ello con la imprescindible colaboración del Gerente de Operaciones Tempone que instrumentó las políticas fijadas por la dirección de la empresa y que -en definitiva- Roque Ángel Cirigliano materializó desde su cargo.

Es que el mencionado Cirigliano era el responsable directo sobre el estado de mantenimiento del material rodante, dado que la gerencia a su cargo era la encargada de diagramar y llevar a cabo las reparaciones a las que se había obligado contractualmente la compañía.

Es dentro de ese marco, y con cita de numerosos elementos probatorios (correos electrónicos, declaraciones de testigos, expedientes administrativos, etc.) que el tribunal pudo acreditar que el imputado debía ejecutar los programas anuales de mantenimiento en donde se detallaban las tareas que realizaría cada uno de los depósitos y talleres que de él dependían. Justamente en aquellos finalmente se llevarían a cabo las reparaciones y alistamiento del material rodante de la línea Sarmiento, las cuales -como ya se ha señalado- durante el año 2011 fueron mayormente de las identificadas

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

como "A" y "AB", no interviniéndose en profundidad a los coches, sino que eran revisiones livianas.

Y es aquí donde el tribunal verificó el aporte que realizara el imputado, *"el cual si bien no resultó esencial, condujo a la inejecución de los programas de mantenimiento, con una clara afectación a la vida útil del material rodante y que redundó en una mayor erogación de dinero por parte de Estado Nacional en miras a lograr su reconstrucción"* (página 1193).

De esta manera, más allá de que el imputado no tenía el manejo, cuidado o administración de los bienes concesionados, se consideró que como máxima autoridad de la gerencia dedicada a sostener técnicamente el servicio de la línea Sarmiento, materializó una política empresaria tacaña que llevó a la ruina del material rodante.

Así las cosas, siendo el mantenimiento la función principal del Gerente de Material Rodante, el tribunal descartó que Roque Ángel Cirigliano -responsable técnico ante la CNRT y, por ende, al tanto de las exigencias estipuladas por el organismo de control- pudiera alegar desconocimiento del deteriorado estado en que fueron puestos en servicio los trenes a lo largo de los años (ver en este sentido los correos electrónicos detallados en la sentencia).

En conclusión, el tribunal dio por verificado que *"... Roque Ángel Cirigliano colaboró con una política de desinversión que incumplió con los fines propios de la concesión, dado que llevó adelante un programa de mantenimiento extremadamente escaso, que omitió realizar las reparaciones más importantes y sólo se ocupó de aquellas que garantizaran un limitado cumplimiento del diagrama"* y que *"...*

*realizó un aporte superfluo a la destrucción del material rodante dado en concesión, toda vez que se limitó a ejecutar las políticas de mantenimiento que eran diseñadas por sus superiores", debiendo en consecuencia responder en carácter de partícipe secundario (artículo 46 del Código Penal).*

Del descarrilamiento culposo agravado por el resultado.

*El tribunal dio por comprobado que "...existió un aumento del peligro propio de la actividad ferroviaria que puede vincularse a la competencia funcional de quien ocupaba el cargo de Gerente de Material Rodante, ya que las decisiones que desde ese lugar adoptó permitieron la circulación del tren en condiciones riesgosas para la seguridad, que se cristalizaron el día 22 de febrero de 2012".*

*Es que el modo deficiente en que de manera consuetudinaria se llevaba adelante el alistamiento de las formaciones en el depósito Castelar -depósito que dependía de la gerencia a cargo del imputado-, permitió que no se advirtiera el freno largo que desde el día anterior presentaba el tren siniestrado, el cual luego limitó las posibilidades de detención del convoy en los instantes previos a la colisión.*

*El exceso de pasaje con el que circulaba la formación -circunstancia de gran importancia, pues tuvo una incidencia directa en el frenado- guarda también relación con la falta de mantenimiento del material rodante. Así, el imputado realizó un significativo aporte a la elevación del riesgo jurídicamente desaprobado al "llevar adelante una política deficiente de mantenimiento, que desatendiendo la programación periódica establecida por los fabricantes y las autoridades de Ferrocarriles Argentinos, trajo aparejada una operación*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*incorrecta del servicio, cuyo resultado en este caso se vio reflejado en menos trenes, que demoraban más de lo estipulado y que circulaban con sus sistemas de cierre automático de puertas, en la mayor parte de los casos, en estado inoperante".*

Similar ocurre con el incremento del riesgo derivado del estado de corrosión y presencia de óxido que presentaba la formación, pues Cirigliano *"...contribuyó a condenar al material rodante afectado al servicio de la línea Sarmiento a un decadente estado de conservación que, en el caso de autos, se proyectó en la resistencia disminuida de su carrocería"*.

En base a diversos elementos valorados en la sentencia, se pudo sostener que Cirigliano se encontraba absolutamente al tanto de las distintas situaciones narradas.

Para concluir, el tribunal entendió que el imputado con su actuación funcional incrementó diversos riesgos jurídicamente desaprobados, que se han producido en el resultado lesivo. De allí que *"...la negligencia e impericia con la que ejecutó sus funciones laborales dentro de la organización son suficientes para atribuir a título culposo el resultado ocasionado, cuya concreción fue previsible para el enjuiciado"*, quien -en definitiva- y toda vez que mediante una infracción de los deberes a su cargo ha aportado una contribución causal al resultado, debía responder en carácter de autor material penalmente responsable (artículo 45 del Código Penal).

### **c.3. Daniel Guido Lodola.**

#### El cargo que ocupaba.

El tribunal dio cuenta que el mencionado Lodola se desempeñaba al momento de los hechos y desde el día 19 de

diciembre del año 2011, como Gerente a cargo de la Gerencia de la línea Sarmiento, dependiente a su vez de la Gerencia de Operaciones que, como ya hemos visto, encabezaba Sergio Daniel Tempone.

Según lo consignara el *a quo*, bajo su mando Lodola tenía las Jefaturas de Centro de Atención al Pasajero, Call Center y Limpieza y Conservación de Trenes y Estaciones; Control de Pasajes; Supervisores de Estaciones; Seguridad; y Boleterías. Pero además también respondían directamente a él, el Jefe y el Subjefe de Tráfico, así como el Departamento Infraestructura.

De la administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.

Teniendo especialmente en cuenta que Sergio Daniel Tempone y Roque Ángel Cirigliano eran los encargados de ejecutar las políticas de mantenimiento sobre el material rodante concesionado que decidía implementar la dirección de la firma, el tribunal entendió que no existían elementos suficientes para vincular su aporte a la concreción de la maniobra criminal, es decir, para sostener un aporte criminoso de su parte al riesgo que finalmente se concretó en el delito probado.

Es que dentro de sus funciones se encontraba puntualmente la de asegurar el cumplimiento de los servicios para lo cual debía tener una relación constante con el Departamento de Material Rodante. De allí que el tribunal coligiera que era evidente, e incluso esperable, que el propio Lodola se involucrara personalmente en miras de lograr el cumplimiento del diagrama, pero no el mantenimiento de las formaciones.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

De esta manera, "...Lodola no tuvo intervención alguna en la creación o incremento del riesgo jurídicamente desaprobado que fuera achacado a la plana directiva de la empresa Trenes de Buenos Aires SA respecto del estado ruinoso al que fueron llevados los bienes dados en concesión, por lo que no resulta posible imputarle objetivamente dicho resultado", disponiéndose la absolución del nombrado por este hecho, cuestión que no ha sido objetada por los acusadores y, por ende, ha quedado firme.

Del descarrilamiento culposo agravado por el resultado causado.

Distinta solución adoptó el tribunal con relación al hecho identificado como nro. 2. Ello así, pues se evaluó que el acusado estaba al tanto de las deficiencias que existían en la línea a su cargo y, no obstante, ejerció su cargo desatendiendo dichas circunstancias.

En este sentido, el tribunal consideró acreditado que "...la Gerencia de la Línea Sarmiento tenía injerencia, determinación y supervisión sobre determinados ámbitos de actuación que, por el imprudente actuar del imputado, aumentaron el riesgo propio de la actividad por sobre el tolerado normativamente". Concretamente, se refirió el a quo a los incrementos de peligro derivados de la inutilización del sistema hidráulico del paragolpes instalado a fin de vía del andén nro. 2, y a las cancelaciones, demoras y exceso de pasaje que se registraron el día de la tragedia.

En cuanto al primero de esos riesgos, los magistrados sentenciantes destacaron que la inutilización del sistema hidráulico era de fácil y palmaria constatación, y que en los distintos reportes periódicos de trabajos de infraestructura

que eran enviados a Lodola, esos esenciales elementos de seguridad no eran siquiera verificados por el personal a su cargo; concluyéndose entonces que la política implementada desde su gerencia incrementó claramente el riesgo permitido.

Es que -sostuvieron- "*Lodola, conociendo el estado de ese paragolpes (recordar que se trataba de una constatación visual en la estación cabecera y más importante de la línea ferroviaria que encabezaba), permitió que las formaciones continúen ingresando a ese andén y mantuvo la política del departamento a su cargo de no verificar ni constatar el estado de tales elementos de seguridad*" (página 1216/1217).

En lo atinente al segundo de los riesgos mencionados, y con cita de las misivas electrónicas incorporadas al debate, el tribunal consideró que el acusado conocía acabadamente la situación de las formaciones de la línea a su cargo, pese a lo cual decidió mantener el diagrama vigente en lugar de realizar las modificaciones que asegurasen brindar el servicio público según los lineamientos a los que se había comprometido contractualmente.

De esta manera, el Tribunal entendió que si bien el acusado había asumido el cargo unos dos meses antes del hecho, en ese poco tiempo había adoptado diversas medidas (detalladas en la sentencia) de menor impacto operativo, pero nada hizo con relación a la confección del diagrama de servicio vigente para esa fecha, ni con las parciales tareas de mantenimiento que realizaba el Departamento de Infraestructura a su cargo.

Tal como ocurrió en el caso de otros coimputados, el *a quo* destacó la insuficiente capacitación de Lodola, siendo que, una vez más, la confianza y lealtad al accionista principal guió la designación de los mandos superiores de la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

empresa. No obstante, según el sentenciante, ello no exime de responsabilidad al acusado, pues "[a]l fin de cuentas, incurriría en la llamada imprudencia por asunción, en tanto Lodola sabía perfectamente que no tenía las condiciones necesarias para ejecutar sin peligros la actividad para la cual fue designado, y se espera[ba] de él que directamente no emprend[iera] tal acción".

En suma, se concluyó que Daniel Guido Lodola mediante una infracción de los deberes a su cargo ha aportado una contribución causal al resultado, motivo por el cual debía responder en carácter de autor material penalmente responsable (artículo 45 del Código Penal).

Hasta aquí los argumentos del Tribunal para condenar al nombrado. Aclaremos en este punto que por una cuestión metodológica, el recurso de la defensa será analizado más adelante, pues anticipamos que aquí no compartimos las consideraciones realizadas por los señores magistrados, extremo que analizaremos en profundidad en el apartado correspondiente.

### **c.4. Pedro Roque Raineri.**

#### El cargo que ocupaba.

Según se detallara en la sentencia, Raineri se desempeñó como Jefe del Depósito Castelar en dos períodos: primero entre los meses de octubre de 1998 y diciembre de 2005, y luego desde el mes de abril de 2011 y, al menos, hasta el 22 de febrero de 2012. La jefatura de Depósito Castelar dependía en última instancia de la Gerencia de Material Rodante y Nuevos Servicios, a cargo del coimputado Roque Ángel Cirigliano.

#### De la administración fraudulenta en perjuicio de la

administración pública.

Teniendo en cuenta que fueron Sergio Daniel Tempone y Roque Ángel Cirigliano los encargados de ejecutar las políticas de mantenimiento sobre el material rodante concesionado ideadas por la dirección de la firma, así como también que esas tareas relativas al mantenimiento del material rodante se llevaban a cabo principalmente por las jefaturas de los Talleres Liniers, Victoria y José León Suárez (aunque ocasionalmente se efectuaran reparaciones de las del tipo AB en los Depósitos Castelar y Haedo), el tribunal entendió que no existían elementos suficientes para sostener un aporte criminoso de su parte.

Por lo demás, el tribunal señaló que *"las acusaciones tampoco han invocado la existencia de una delegación de competencias o injerencia de este último por sobre las funciones de las jefaturas específicas de la temática, y lo que en definitiva se ha logrado determinar es que dentro del acreditado esquema de distribución y asignación de funciones de la organización, al encausado Raineri no le correspondían tareas vinculadas al mantenimiento de los bienes dados en concesión, por lo que cabe descartar cualquier tipo de intervención en los hechos..."*, absolviéndoselo entonces por el hecho nro. 1 -decisión no cuestionada por las partes-.

Del descarrilamiento culposo agravado por el resultado causado.

El tribunal comenzó su análisis señalando que entre las principales funciones de Raineri se encontraban las de verificar que el material rodante esté en condiciones de circular cumpliendo con la normativa vigente, y que se encuentren satisfechos todos los requisitos de operatividad.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

De modo que, en definitiva, era el encargado de la seguridad operativa de los coches que eran puestos en línea.

Así, y en ese contexto, se entendió que el acusado *"...fue el responsable del alistamiento realizado por los operarios Cavallone y Ferrari la noche previa al fatídico 22 de febrero, el que como era práctica habitual, fue realizado parcialmente y de modo deficiente, impidiendo que se advirtiera el denominado problema de freno largo que desde el día anterior presentaba el tren siniestrado y que posteriormente incidió en las posibilidades de detención del convoy en los momentos previos a la colisión"* (página 1224).

Es que si bien en la planilla de alistamiento incautada (suscripta por el acusado Raineri) consta que la noche anterior al día de la tragedia, se realizaron sobre el tren chapa 16 la totalidad de las verificaciones impuestas por las planillas de Ferrocarriles Argentinos (incluso las detalladas en el punto 3, vinculadas con la comprobación de la capacidad de frenado del tren), los testigos Cavallone y Ferrari señalaron que dicho alistamiento se llevó a cabo en vía y se limitó a una comprobación desde la cabina, que no permitió constatar el funcionamiento de su sistema de detención y, específicamente, la existencia del freno largo.

De ese modo, el tribunal entendió que *"...el imputado que nos ocupa con su firma habilitó a que el tren chapa 16 fuera puesto en línea y prestara servicio la mañana del 22 de febrero de 2012, sin reunir las condiciones mínimas de seguridad y operatividad que eran necesarias"*.

A ello se agregó que *"...lo acontecido en la víspera al accidente no resultó excepcional o la consecuencia de una conducta impropia de un empleado, sino que era la forma en que*

aquel taller llevaba adelante sus tareas, pues el procedimiento instaurado avalaba controles superficiales, que en el caso del tren chapa 16 no permitieron la detección de falencias en componentes tan importantes como eran los sistemas de frenos".

Concluyéndose en suma que "...la violación objetiva a los deberes de cuidado que debía observar Pedro Roque Rainieri, como Jefe del Depósito Castelar de la empresa Trenes de Buenos Aires SA, comportó la creación de un peligro para el bien jurídico seguridad pública que se concretó en el resultado, toda vez que con su firma habilitó el ingreso a servicio del tren chapa 16 la mañana del 22 de febrero de 2012, sin reunir las condiciones mínimas de seguridad operativa y se constituyó en uno de los factores para que colisione contra el paragolpes de fin de vía de la estación Once de Septiembre, y descarrile causando la muerte de cincuenta y una personas, mas otra por nacer y lesiones en otras setecientas ochenta y nueve".

De este modo, toda vez que Pedro Roque Rainieri mediante una infracción de los deberes a su cargo ha aportado una contribución causal al resultado, se entendió que debía responder en carácter de autor material penalmente responsable (artículo 45 del Código Penal).

**d. El conductor de la formación Marcos Antonio Córdoba.**

Tras detallar las constancias que surgen del legajo personal del nombrado nro. 6453, el tribunal indicó que "... Marcos Antonio Córdoba violó reglas de la buena conducción ferroviaria y la normativa que rige tal actividad el día 22 de febrero del año 2012, al superar los límites de velocidad





## *Cámara Federal de Casación Penal*

máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, al disponer la anulación del freno de emergencia conocido como 'de hombre muerto', y al aplicar en forma tardía -y sin los recaudos que ameritaba- un sistema de detención que se presentaba con el fenómeno de 'freno largo'. (...) [A] través de esos incumplimientos el nombrado incrementó el riesgo propio de la actividad ferroviaria por encima del permitido, peligro que finalmente se concretó en el resultado causado, en particular, en el impacto de la formación..." (página 1248).

En efecto, tal como se consignara a la hora de analizar la materialidad del hecho nro. 2 (ver puntualmente punto e. "La velocidad del tren"), ha quedado por demás evidenciado que aquel 22 de febrero de 2012 el motorman Córdoba superó en reiteradas oportunidades las velocidades máximas permitidas, circunstancia que constituye una clara afrenta al art. 14 de la Ley General de Ferrocarriles Nacionales (ley nro. 2873), al art. 56 del Reglamento General de Ferrocarriles (Aprobado por Decreto nro. 90325 del 12 de septiembre de 1936) y a los arts. 246, 247 y 454 del Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO). Esta situación, por lo demás, era conocida por el Puesto de Control Trenes de la Gerencia de Transporte Centralizado de la empresa que, no obstante, nada hizo.

Continuó señalando el tribunal, que bajo esa irreflexiva velocidad de circulación el acusado emprendió una reprochable maniobra conductiva, al anular el sistema de detención de emergencia conocido como "hombre muerto", lo cual si bien era una sistemática común en los conductores de la línea (metodología conocida por las autoridades operativas de la empresa que, una vez más, nada hacían), contraría la

normativa que regula su oficio.

Téngase presente que de acuerdo a los manuales de operación de las formaciones Toshiba, el conductor se encuentra obligado a sostener presionado el hongo de hombre muerto durante la totalidad del recorrido (ver asimismo art. 70 del Reglamento General de Ferrocarriles aprobado mediante Decreto nro. 90325 del 12 de setiembre de 1936 y actualizado al 31 de diciembre de 1995, art. 430 inc. a y b del Reglamento Interno Técnico Operativo y capítulo 9 de la addenda al contrato de concesión firmada en el año 2011).

Ya se ha indicado en el considerando respectivo (punto J. "El freno de emergencia"), la incidencia relativa que tal maniobra tuvo en el suceso de autos, puesto que al haberse verificado que Córdoba efectivamente realizó maniobras de frenado previo al impacto *"...pierde relevancia el fin último de protección de tal sistema de detención que es el de aplicarse ante una situación extraordinaria de emergencia vinculada a la inconsciencia del conductor. Por eso mismo descartada su relevancia causal en tales términos, y teniendo en consideración que el sistema de frenado es el mismo, la incidencia queda limitada a los tiempos de aplicación del frenado de emergencia (recordemos que es ligeramente de mayor reacción para el caso del hongo de hombre muerto) y la eliminación de la posibilidad de utilizar uno de los dos sistemas disponibles para la aplicación de esa frenada extraordinaria"*.

Continuó explicando el *a quo* que justamente aquellas incorrecciones normativas -exceso de velocidad y anulación del sistema de hombre muerto- cobran mayor entidad al ser constatadas en una formación ferroviaria que presentaba la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

irregular condición de "freno largo", anomalía que -como ya vimos (punto h. "Las características de frenado de la formación chapa 16")- ocasionaba que a igual aplicación del sistema de freno, el tren requiera de una mayor distancia para detenerse que en condiciones normales.

Señaló el tribunal que los distintos motorman que concurrieron a prestar declaración testimonial (Adrián González, Marcelo Lescano, Jorge Galarce, Carlos Palacio, Raúl Enrique Palacios, Jorge Aiger, Walter Shaffer, Gustavo Carrizo y Daniel Garbarino) fueron contestes en cuanto a que ante la presencia de esa particular forma de frenado en la formación se debían tomar recaudos en las maniobras de frenado, esto es, adelantar el comienzo de ejecución de tales operaciones y circular con menor velocidad.

Así las cosas, se comprobó que el acusado Córdoba *"tenía pleno conocimiento de los desmesurados niveles de pasaje que trasladaba y de las anormales condiciones de frenado de la formación (recordemos que advirtió tal cuestión en las estaciones Ramos Mejía, Liniers y Caballito). Por ello, es que debió haber adoptado los recaudos propios de su oficio para minimizar este riesgo disminuyendo la velocidad de ingreso a la estación Once de Septiembre y/o aplicando maniobras de frenado con una mayor cautela. Por el contrario, mantuvo la velocidad habitual de ingreso a la estación -superior a la permitida, por cierto- y aplicó en forma evidentemente tardía el sistema de detención de la formación"* (página 1255).

Es por ello que el tribunal desechó el argumento defensivo vinculado con la falta de velocímetros en los coches siniestrados, puesto que si bien constituye un

atenuante cierto, más allá del cumplimiento o no de aquél límite de velocidad, el *lex artis* le imponía tomar ciertos recaudos independientemente de la velocidad exacta de circulación.

En suma, el tribunal entendió que *"Córdoba debió conducir prudentemente a una menor velocidad en el ingreso a la terminal para no hacer peligrar los bienes jurídicos protegidos por el fin de las normas de cuidado que inobservó, vale decir que su obrar negligente fue uno de los que provocó el resultado lesivo que se pretendía evitar con aquellas..."* y que *"...de haber observado Córdoba el cumplimiento de las normas de cuidado a su cargo hubiera aumentado claramente la posibilidad de salvaguarda de los bienes jurídicos afectados. Empero, ello no sucedió y su actuación no hizo más que aumentar el riesgo no permitido ex ante, pudiéndose verificar ex post la realización del peligro en el resultado"*.

Se entendió que se trataba de un caso de culpa consciente o con representación, *"...pues Córdoba en su obrar negligente minimizó la presencia de ese 'freno largo' (no dio aviso al Puesto Control Trenes), y no amoldó su técnica conductiva a los baremos fijados por la lex artis para ese tipo de casos, pues confió en su capacidad para dominar la situación"*.

Así, toda vez que el acusado mediante la infracción de los deberes a su cargo aportó una contribución causal al resultado, se consideró que debía responder en carácter de autor material penalmente responsable (artículo 45 del Código Penal).

Tal como veremos al momento de analizar la calificación legal y particularmente al desarrollar nuestra





## *Cámara Federal de Casación Penal*

posición sobre los delitos imprudentes, las violaciones a la reglas de cuidado por parte del motorman, en modo alguno tienen entidad para dispensar aquellas que también han incidido en la producción del resultado y que, como se viene analizando, son atribuibles al resto de los enjuiciados.

### **e. Los funcionarios de la Secretaría de Transporte de la Nación: Ricardo Raúl Jaime y Juan Pablo Schiavi.**

El tribunal adelantó en primer término que la atribución de responsabilidad de los imputados habría de seguir la estructura dogmática de la omisión impropia o comisión por omisión, cuyas particulares características se encuentran explicadas en la sentencia.

Pues bien, cabe señalar que consta en el decisorio que aquí se revisa -y no se encuentra controvertido por las partes- que Ricardo Raúl Jaime fue designado como Secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación el día 28 de mayo de 2003, cargo que ocupó hasta el 1º de julio de 2009 (Decretos nros. 65/03 y 822/09 respectivamente). Por su parte Juan Pablo Schiavi lo sucedió en ese cargo el 1º de julio de 2009, habiendo presentado su renuncia el 7 de marzo de 2012 (Decretos nros. 823/09 y 339/12 respectivamente).


Se señaló a continuación que de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión, la autoridad de aplicación era el Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación, el cual podía actuar "por sí o a través de organismos específicos". Esta función era ejercida por aquel a través de dos organismos: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -cuya responsabilidad se analizará oportunamente- y la Secretaría de Transporte, que -a su vez- eran las máximas

autoridades en la fiscalización y supervisión de las actividades de las empresas ferroviarias, en lo atinente al mantenimiento del material rodante y la operación segura del servicio.

Cabe aclarar aquí, que de la prueba documental y testimonial recibida en el debate, ha quedado demostrado que más allá de que tanto la Secretaría de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación de Transporte eran los encargados del referido control, la primera de las dependencias mencionadas se encontraba en un eslabón jerárquico superior a la última.

Y ello se desprende claramente del cúmulo de alertas traducidas en notas y expedientes -acabadamente detalladas en la sentencia recurrida- que la CNRT fue labrando con motivo de los reiterados incumplimientos que se verificaron respecto de la empresa concesionaria; actuaciones que eran elevadas para conocimiento y resolución a la Secretaria a cargo - sucesivamente- de Jaime y Schiavi, sin que en este ámbito se adoptaran las medidas conducentes y necesarias para encauzar debidamente la caótica situación que se presentaba con los bienes concesionados y, en definitiva, con el servicio de trenes de la línea Sarmiento.

De la administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.

Sentado lo anterior y continuando el análisis del fallo, el tribunal entendió que los mencionados Schiavi y Jaime prestaron un aporte fundamental para la concreción del hecho nro. 1, ya que en sus respectivas gestiones a cargo de la Secretaría de Transporte de la Nación, **tenían la obligación de supervisar el control y la fiscalización de la operación** 





## *Cámara Federal de Casación Penal*

del sistema de transporte ferroviario de pasajeros.

Así se coligió que, desde ese cargo, "cumplían un rol como brazo ejecutor en esta materia de la autoridad de aplicación, y en virtud de ello debían velar por el correcto mantenimiento de los bienes concesionados a las empresas prestatarias del servicio ferroviario y a la vez por una circulación segura de los trenes" y que desde esa elevada función pública "tenían acabado y pleno conocimiento del estado del material rodante como de la política empresaria que llevaba adelante la firma Trenes de Buenos Aires y, pese a ello, obturaron toda posibilidad de que se adopte alguna medida para evitarlo" (página 1273).

En este sentido, el tribunal dio cuenta del efectivo conocimiento que los acusados tenían sobre el estado en que se hallaban los bienes concesionados, ello en virtud de las distintas alertas que recibieron de parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Auditoría General de la Nación. Ese acabado conocimiento también se desprende de los testimonios que en el debate prestaron, por ejemplo, el Presidente de la Auditoría General de la Nación, así como también los dirigentes gremiales de la línea Sarmiento Rubén Darío Sobrero y Edgardo Ernesto Reynoso, cuyos dichos -en lo pertinente- se encuentran detallados en la sentencia, a cuyas constancias remitimos.

De esta manera, y con base en numerosos elementos ampliamente precisados por el a quo, se concluyó que "...a ambos ex funcionarios les era exigible, respecto del material rodante de la línea Sarmiento cuyo estado conocían perfectamente, una intervención activa consistente en la adopción de medidas concretas que le otorguen efectividad a

*las tareas de fiscalización y control que ellos supervisaban y que en forma diligente -cuanto menos durante la gestión de Sícara- ejecutaban sus dependientes".*

*Añadiéndose que "...cabe preguntarse cuál era el sentido de que exista un organismo encargado de inspeccionar y sancionar a la empresa, si luego sus peticiones y recomendaciones, en algunos casos no eran tratadas y en otros se sepultaban en trámites administrativos inútiles" (página 1284/1285).*

*Los magistrados de la instancia anterior señalaron además que no podía descartarse la capacidad individual de acción, por cuanto ambos tenían el suficiente poder de decisión y acción para llevar adelante las tareas de vigilancia en cuestión.*

*Por lo demás, en lo atinente a la imputabilidad objetiva del resultado, se indicó que si bien el mismo resultaba atribuible a la intervención de otros actores, la colaboración prestada por el incumplimiento de la supervisión también se reflejaba en él, pues no es posible pensar semejante maniobra sin la complicidad necesaria de quienes, desde su lugar de Secretarios de Transporte, podrían haber detenido a lo largo del tiempo el permanente deterioro del material rodante.*

*En este orden de ideas, el tribunal recordó que la seguridad en la operación del servicio y la conservación de los bienes, era una responsabilidad compartida por concesionario y concedente, cada uno dentro de su órbita específica de actuación: el primero debía respetar ciertos márgenes de seguridad en la explotación de la línea y mantener correctamente los bienes, mientras que el otro debía arbitrar*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

los medios necesarios para llevar a cabo un efectivo control de su cumplimiento (art. 8 del Contrato de Concesión).

Finalmente, el tribunal hizo alusión al último de los requisitos típicos, esto es, la posición de garante. Sobre este aspecto, se señaló que "[e]l carácter de funcionarios públicos encargados de la Secretaría de Transporte de la Nación -máximo cargo que a nivel estatal puede ocuparse en relación a la materia transporte público- los ubica en una especial relación respecto de los bienes dados en concesión pues la aseveración de que no eran los titulares de su protección no importa sin más su total desentendimiento del estado en que se encontraban" y que "[l]os nombrados, con el conocimiento que tenían de la situación del material rodante -lo que les fue advertido a lo largo de los años en que perduraron en su gestión- se representaron la acción mandada de vigilancia, supieron de las herramientas que tenían a su alcance para realizar ese mandato y omitieron realizarlo deliberadamente" (página 1290).

Pero ello no es todo, puesto que el aporte de los acusados al hecho nro. 1 no se limitó únicamente a contribuir al decaimiento temprano del material rodante. Efectivamente, y en virtud de los distintos elementos valorados en la sentencia, el tribunal indicó además que aquellos tuvieron una activa participación en el otorgamiento y redeterminación de precios de la obra de inversión denominada "Reparación de 58 coches eléctricos", en la que el Estado asumió el costo de trabajos que en realidad estaban a cargo de la concesionaria. Así entonces se subsanó con fondos públicos la omisión de realizar las tareas a las que la empresa se había comprometido contractualmente.

En suma, el a quo concluyó que "...el reprochable accionar tanto de Ricardo Raúl Jaime como de Juan Pablo Schiavi constituyó una colaboración esencial en la maniobra fraudulenta desplegada por quienes dirigían la empresa concesionaria que finalmente se realizó en el resultado, por lo que es también objetiva y subjetivamente imputable a su desempeño como Secretarios de Transporte de la Nación".

Así, se entendió que aquellos debían responder en calidad de partícipes necesarios puesto que "...realizaron un aporte sustancial en la destrucción del material rodante dado en concesión, por cuanto resulta inobjetable que sin su colaboración el ilícito no hubiera podido configurarse (artículo 45 del Código Penal)".

Del descarrilamiento culposo agravado por el resultado causado.

Ricardo Raúl Jaime.

Cabe señalar que el tribunal se refirió, en primer término, a la situación de Ricardo Raúl Jaime, a quien desvinculó del hecho identificado con el nro. 2.

Sobre el particular, por una cuestión metodológica y en atención a que existe recurso acusador a su respecto, analizaremos la situación del nombrado con relación al siniestro por separado.

Juan Pablo Schiavi.

Distinto es el caso de Juan Pablo Schiavi, quien sí se encontraba en funciones a la fecha del suceso, pues -como ya vimos- había asumido como Secretario de Transporte el día 1° de julio de 2009.

Tras precisar las funciones que, en tal carácter, el acusado debía cumplir, el tribunal destacó que Schiavi era







## *Cámara Federal de Casación Penal*

responsable por arbitrar los medios necesarios para que el control que llevaba adelante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, cobrara virtualidad y alcanzara el objetivo de garantizar la seguridad de los usuarios.

Sin embargo -continuó precisando el tribunal- las decisiones adoptadas por el mencionado imposibilitaron que las alertas que recibía de la CNRT o de la AGN (ampliamente detalladas en la sentencia), llegaran a conocimiento de su superior, al menos a través de los canales administrativos correspondientes.

De este modo, *"...la posición de garante que se atribuye a Juan Pablo Schiavi implicó para él erigirse como el obligado por la vigilancia de una fuente de peligro bien determinada, como es el servicio ferroviario de transporte de Pasajeros"* (página 1301).

Tras describir pormenorizadamente las distintas alertas que el imputado recibió en el contexto del cargo que ejercía y que se vinculan directamente con los riesgos ilegítimos en la operación del servicio que explotaba Trenes de Buenos Aires y que luego se materializaron en el resultado, el tribunal concluyó que *"...Schiavi fue teniendo noticia a lo largo del tiempo de la particularmente incorrecta organización de la actividad ferroviaria por parte de la empresa Trenes de Buenos Aires SA, cuya consecuencia, advertida por los organismos de control interno y externo, era una operación del servicio con diversos riesgos latentes, que el día del hecho se cristalizaron en la tragedia"*, circunstancia que -en definitiva- permitió fundar su capacidad individual de acción.

Es que lejos de procurar minimizar los riesgos en cuestión, Schiavi optó por ser parte de esta política nefasta,

ya que su gestión en esta materia puede caracterizarse como pasiva o indiferente, frente a los llamados de atención que debieron haberlo movilizado a adoptar alguna medida concreta para asegurar la calidad del servicio y la protección al usuario.

Al respecto, el tribunal narró en detalle las decisiones adoptadas por el acusado frente a las distintas advertencias puestas en su conocimiento, concluyendo que *"... podemos atribuir al Secretario de Transporte un accionar pasivo y esquivo en el cumplimiento de sus funciones, que omitió la realización de la conducta debida (...), pues debió haber escogido aquella decisión que persiguiera la tutela del bien jurídico a su cargo"*.

Así las cosas, *"[n]o puede sostenerse seriamente que quien ocupara el máximo cargo a nivel federal en la materia, dada la cantidad de alertas narradas (...) y las pésimas resoluciones adoptadas, no haya tenido intervención en el trágico suceso..."*.

Es que *"...de haber realizado a conciencia su labor de vigilancia sobre el control de la política operativa del servicio por parte de la compañía y/o de haber elevado a su superior los expedientes que se formaran con motivo de las fallas en las formaciones o del estado paupérrimo en que éstas se hallaban, el resultado -con la monstruosa extensión que tuvo- no habría tenido lugar"* (página 1312/1313).

Los magistrados sentenciantes descartaron que la comprobada defectuosa técnica de conducción del coimputado Córdoba, excluyera la responsabilidad del Secretario de Transporte. Ello así, pues el aporte de Schiavi constituyó un incremento de los demás riesgos no permitidos existentes en la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

operación del servicio que derivaron en el trágico siniestro.

No obstante, al no poderse verificar que tamaña desgracia haya sido la finalidad perseguida por el acusado, el tribunal fundó su reproche en la imprudencia desplegada en las tareas de control que le eran exigibles en razón de su cargo. Así, se responsabilizó al Secretario de Transporte *"por la indolente toma de decisiones frente al elevado número de advertencias que le dirigieron y por su errónea confianza en la no producción de resultados lesivos"*.

Agregándose que *"...Schiavi infringió su deber específico de control de la fuente de peligro cuya protección era su concreta función. Su actuación pasiva en algunos casos y esquiva en otros fue central en el suceso por lo que habrá de responder como autor del mismo. Ello comportó la creación de un peligro para el bien jurídico seguridad pública que se concretó en el resultado, toda vez que se constituyó en uno de los factores para que el 22 de febrero de 2012 el tren chapa 16 colisione contra el paragolpes de fin de vía de la estación Once de Septiembre, y descarrile causando la muerte de cincuenta y una personas, mas otra por nacer y lesiones en otras setecientas ochenta y nueve"*.

### **5. CONSIDERACIONES Y RESPUESTAS PERTINENTES.**

#### **Conclusión general.**

Pues bien, formulado el repaso de las argumentaciones esenciales del fallo recurrido, queda por demás claro entonces que el tribunal de mérito dejó plasmados los motivos que lo condujeron a establecer tanto la existencia de los sucesos objeto del proceso, como así también la intervención que le cupo en cada uno de los distintos acusados que han sido encontrados responsables -con excepción de lo referido a la

situación de Lodola-; a todo ello arribó expresando cuáles eran los fundamentos de hecho y las pruebas en las que cimentó su decisión.

Es que de la lectura de la sentencia impugnada es posible tomar conocimiento de los hechos y razones que llevaron al tribunal a resolver del modo en que lo hizo, de forma tal que la crítica que formulan las defensas no pasa de ser meros disensos con la valoración de la prueba efectuada por el tribunal de grado y que, por las razones que pasaremos a exponer, no demuestran el yerro de la decisión.

En efecto, como veremos de seguido, ninguna de las asistencias técnicas han logrado demostrar en dónde reside la arbitrariedad del fallo, pues se han limitado a esbozar su particular visión sobre el asunto, pero sin encargarse de acreditar cuáles son las pruebas determinantes que se han omitido valorar o en su caso cuales serían aquellas que permitirían arribar a una conclusión diversa -en cada caso- a la que en definitiva adoptara el tribunal.

En esa dirección, conviene recordar aquí, como punto de partida, que *"es deber del recurrente realizar una crítica concreta del fallo, obligación que no se cumple con referencias generales a la causa"*, como asimismo que *"[s]i se sostiene que se ha omitido la consideración de prueba dirimente, debe señalar concretamente cuáles son las pruebas de cuya valoración ha prescindido el Tribunal de Juicio, y demostrar razonadamente de qué manera y en virtud de cuáles pruebas se deben tener por acreditados los presupuestos fácticos que hubieran conducido a un razonamiento y conclusión jurídica distintos de los de la sentencia impugnada"* (Conf. LUGONES, Juan Narciso y DUGO, Sergio O., *Casación Penal y*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*Recurso Extraordinario, Depalma, Buenos Aires, 1993, p. 314).*

*Es que si "mediante el recurso se aduce falta de motivación de la sentencia, es necesario individualizar el acto viciado y referirlo concretamente a sus fundamentos, señalando la posibilidad razonable de incidencia de la prueba omitida en el razonamiento del tribunal"; a su vez si "se imputa a la sentencia defecto de motivación por vicios de lógica, es preciso indicar los vacíos o vicios lógicos que la afecten o las inobservancias a las reglas de la sana crítica" (cfr. DE LA RÚA, *La Casación Penal. El recurso de casación en el nuevo Código Procesal Penal de la Nación*, Depalma, Buenos Aires, 1994, p. 233).*

Ninguna de las manifestaciones expuestas por las defensas permiten vislumbrar en qué medida el tribunal ha trasgredido las reglas de la sana crítica racional en la valoración de la prueba, como así tampoco qué elementos probatorios dirimientes para la solución del caso se han omitido ponderar, por lo que consideramos que la tacha de arbitrariedad no puede prosperar.

Por otro lado, apreciamos que el tribunal de mérito no ha considerado en forma fragmentaria y aislada los elementos de juicio disponibles, no ha incurrido en omisiones y falencias respecto de la verificación de hechos conducentes para la solución del litigio, ni ha prescindido de una visión en conjunto del plexo probatorio.

En definitiva, la sentencia recurrida se encuentra fundada, y por ende resulta ajena a cualquier tacha de arbitrariedad.

Ahora bien, tal como explicamos en la introducción previa al repaso de la fundamentación del fallo recurrido,

allí se fueron efectuando determinadas consideraciones que a nuestro criterio han brindado respuesta a varias de las objeciones que cada una de las defensas ha esgrimido en relación a los hechos, las pruebas y, en definitiva, al razonamiento que llevó al tribunal de mérito a responsabilizar a los imputados del modo en que se hizo.

Sin perjuicio de ello y a fin de otorgar una acabada respuesta a los puntuales agravios que en las extensas presentaciones han formulado los señores defensores, habremos de continuar ahora con el análisis de algunas alegaciones que a nuestro juicio -y más allá del profundo desarrollo ya realizado- merecen una contestación concreta y específica que permita despejar los interrogantes que se han planteado.

En este punto, debe recordarse nuevamente la doctrina del Máximo Tribunal en cuanto a que los jueces no están obligados a tratar todas las cuestiones planteadas por las partes, sino sólo aquellas que resulten pertinentes y conducentes para la solución del caso (Fallos: 295:970, 300:522, 306:2174, 310:2012, 310:1835, 326:21345, 327:525, 327:3157, 329:1951 y 329:3373, entre muchos otros), máxime cuando los planteos no se encuentren debidamente fundados.

Para la tarea que debemos abordar, aclaramos que aquellas formulaciones de las distintas defensas que se consideran sustancialmente coincidentes o abarquen una misma temática, serán agrupadas para ser contestadas de manera conjunta, ello con el objeto de evitar repeticiones innecesarias y en honor a la brevedad.

### **Análisis y respuestas en particular.**

#### **Hecho nro. 1.**

**1. Las defensas han deducido múltiples agravios**





## *Cámara Federal de Casación Penal*

vinculados a la pretendida arbitrariedad de la sentencia en orden al suceso identificado con el nro. 1. Especialmente han objetado la interpretación que del contrato de concesión y del contrato que suscribieran las firmas TBA SA y Cometrans SA efectuara el *a quo*.

Al respecto, cabe señalar que ya hemos transcripto *ut supra* los principales aspectos tenidos en cuenta por el tribunal de grado a la hora de analizar la materialidad del hecho, conclusiones que, por su claridad y adecuada fundamentación, lucen acertadas y no merecen adiciones ni objeciones de nuestra parte.

Ciertamente, de la lectura de la sentencia puesta en crisis, y especialmente de los distintos elementos probatorios allí rendidos y valorados, no puede sino concluirse en la razonabilidad del criterio sustentado por el *a quo*, tanto a la hora de evaluar la materialidad del hecho nro. 1, la responsabilidad de los condenados, así como también el análisis del marco normativo aplicable. Sin embargo, a fin de brindar una adecuada y puntual respuesta a los planteos sustanciales deducidos, habremos de efectuar algunas consideraciones sobre el punto, no sin antes detenernos brevemente en una cuestión objetada por las partes.

Es que advertimos que algunas defensas, especialmente la del acusado Schiavi, intentaron restarle valor probatorio a los distintos informes de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, cuyas conclusiones fueron tildadas de "*presumiblemente interesadas en exculpar su actuación y tachadas de parcialidad y falta de objetividad*".

Al respecto, no cabe más que señalar que los informes aludidos fueron dictados en el marco de las distintas

actuaciones labradas en sede administrativa, frente a los múltiples incumplimientos que, a lo largo de los años y en forma previa al lamentable siniestro de autos, el organismo de control detectara en la manera en que la empresa concesionaria prestaba el servicio.

Efectivamente, y sin perjuicio de lo que se dirá más adelante al analizar la situación de los imputados absueltos, entendemos que tratándose de expedientes que fueron llevados adelante por la CNRT con anterioridad a la tragedia que diera origen a esta encuesta, no advertimos motivo alguno que justifique poner en duda la autenticidad de lo allí actuado, lo cual -por lo demás- resulta acorde, conteste y avalado por las restantes probanzas rendidas en el juicio.

En suma, y para que quede claro, consideramos que no existe óbice alguno para que se ponderen los informes emitidos por el organismo de control, tratándose de elementos probatorios objetivos y serios que constituyen la prueba basal de las distintas alertas recibidas por los funcionarios, cuestión sobre la que volveremos en lo inmediato.

**1.a.** Aclarado lo anterior, y sin ánimo de sobreabundar ni reiterar cuanto en detalle se encuentra explicado en la sentencia, recordamos que a raíz de la privatización del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, los concesionarios asumieron dos grandes responsabilidades: la operación de los trenes -en condiciones reglamentarias de eficiencia y seguridad- y el mantenimiento de los bienes dados en concesión.

Fue en ese marco que la firma TBA asumió la operación y explotación comercial de las líneas Sarmiento y Mitre, obligándose a la realización de las tareas de mantenimiento de







## *Cámara Federal de Casación Penal*

la totalidad de los bienes afectados a la concesión, como a su custodia y vigilancia.

Dicho mantenimiento no sólo debía garantizar la aptitud del sistema, de modo tal que el servicio sea prestado siempre en condiciones de eficiencia y seguridad, sino que además las responsabilidades de la concesionaria iban más allá. Efectivamente, la empresa también estaba obligada a recuperar el estado de los bienes que le hubieran sido transferidos en estado deficiente por mantenimiento diferido (ver en particular art. 11.1 del contrato de concesión).

Pero además como contrapartida de la obligación de la concesionaria de mantener adecuadamente los bienes y recuperar aquellos que hubieran sido entregados en imperfectas condiciones, existía en cabeza del concedente -el Estado, claro está- el deber de controlar y supervisar tales tareas, ello -a partir de la última modificación contractual- a través del entonces Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación, el cual podía actuar por sí o a través de organismos específicos -Secretaría de Transporte, Comisión Nacional de Regulación del Transporte-. Vemos entonces que el Estado se reservó para sí la función de controlar el cumplimiento de los compromisos aludidos (art. 6.4 del contrato de concesión).

Así las cosas, si bien como consecuencia de la emergencia declarada allá por el año 2002 (primero con la ley 25.561 que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, y luego con el decreto 2075/02 que declaró en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana -incluyéndose, entre otras,

a la línea Sarmiento-), se introdujeron ciertas modificaciones en la materia (especialmente vinculadas a adecuar aquellas condiciones pactadas que se hubieran visto afectadas por la devaluación que había sufrido la moneda y el congelamiento de las tarifas), lo cierto es que las obligaciones asumidas tanto por la empresa concesionaria como por la autoridad de aplicación, en lo que al mantenimiento de los bienes y la protección de los pasajeros se refiere, se mantuvieron -por el contrario- incólumes.

Ello resulta lógico, teniendo en cuenta el espíritu mismo de esos deberes y compromisos: garantizar la seguridad en la prestación del servicio y, en especial, de los pasajeros, cometido que en definitiva compartían ambas partes, concesionaria y concedente.

Insistimos, todas estas obligaciones que venimos aludiendo inherentes a la seguridad en la operación del transporte, fueron impuestas contractualmente y no fueron dejadas sin efecto ni alteradas a raíz del dictado de la emergencia económica (ver en este último sentido art. 10 de la ley 25.561, art. 11 del decreto 2075/02, art. 2 del decreto 1090/02, art. 2 de la resolución 308/02 del Ministerio de Economía y art. 3 de la resolución 1770/08 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte).

**1.b.** Ahora bien, no obstante esa clara y evidente obligación que pesaba en cabeza de la compañía concesionaria, sus autoridades decidieron hacer justamente lo contrario: no respetar los ciclos de las reparaciones del material rodante, ocasionándose así su paulatino deterioro y, por añadidura, la disminución de su vida útil.

El tribunal fijó el comienzo de ejecución de tales





## *Cámara Federal de Casación Penal*

maniobras a partir del año 2004, lo cual es conteste con lo que surge de la Auditoría nro. 467/06. Ello no es casual, pues en aquel año se produjo un acontecimiento de vital importancia: el 5 de enero de 2004 las empresas Cometrans SA y TBA SA firmaron un contrato de locación de servicios (modificado luego a través de la addenda del día 1 de noviembre de 2007) mediante el cual la primera se obligó a brindarle a la segunda un asesoramiento integral para optimizar la calidad del servicio; ello, naturalmente, a cambio de unos elevados honorarios.

En dicha contratación intervinieron Sergio Claudio Cirigliano y Jorge Álvarez -en representación de Cometrans y TBA respectivamente-; en tanto que la addenda fue suscripta también por Sergio Claudio Cirigliano -otra vez en representación de Cometrans- y Marcelo Calderón -por la firma concesionaria-.

Aquí debemos detenernos, en atención a la índole de algunos de los agravios introducidos por las partes.

En primer lugar, debemos señalar que el contrato de asesoramiento integral sustituyó la relación profesional que hasta ese momento existía entre TBA y otras empresas extranjeras que actuaban como asistentes técnicos. Recuérdese que primigeniamente y tras la privatización del servicio, se les exigió a las concesionarias la asociación con empresas internacionales del rubro para que cumplieran el rol aludido. Con posterioridad, y a raíz de la crisis económica, ello fue modificado, reconociéndosele a TBA el carácter de operador ferroviario y, por ende, pudiendo asumir tal función de asistente técnico por sí mismo (cfr. addenda aprobada mediante decreto 104/01 y resolución ministerial nro. 443/04).

Tal como lo concluyó el tribunal, es evidente que frente a esta capacidad reconocida a la compañía, TBA tenía la posibilidad de prescindir de esas contrataciones y, con ello, de destinar el ahorro que ese gasto necesariamente le importaba, por ejemplo, al cumplimiento de las tareas de mantenimiento sobre el material rodante que, sin ninguna duda, continuaban a su cargo.

Sin embargo, nada de ello ocurrió, sino todo lo contrario: se llevó adelante esta contratación innecesaria, costosa e irregular (pues no se cumplió con el trámite de autorización pertinente ante el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación), a través de la cual Comentrans SA ofreció -por fuera de su objeto social- a TBA un asesoramiento ajeno a su finalidad societaria, para el cual ni siquiera contaba con personal especializado. Por su parte, TBA se obligó a abonarle mensualmente una suma de dinero exorbitante, por una contraprestación que, reiteramos, ni siquiera necesitaba.

Las consecuencias son claras. La empresa concesionaria redujo los recursos económicos que debía destinar a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante, para poder afrontar los onerosos compromisos asumidos, que no tenían ningún sentido práctico, más allá del propio beneficio de los empresarios a costa -claro está- de las condiciones de prestación de tan delicado servicio de transporte ferroviario.

**1.c.** Lo dicho hasta aquí ya permite avizorar el lamentable e inexorable desenlace: el enorme perjuicio al patrimonio estatal.

Es que -insistimos- esa deliberada decisión de no





## *Cámara Federal de Casación Penal*

realizar el mantenimiento de los bienes concesionados, no sólo generó un gradual y progresivo menoscabo de la flota eléctrica asignada a la línea, sino que además incidió en la falta de durabilidad de las inversiones realizadas por el Estado.

La ecuación era clara. La política implementada por la empresa estaba evidentemente orientada a provocar el decaimiento temprano del material rodante, para de ese modo poder solicitar su reconstrucción integral, inversión que -claro está- estaba a cargo del Estado.

Y no sólo ello. La maniobra incluía la contratación de la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA (firma que casualmente era controlada por la misma empresa que controlaba a TBA), a la cual se le asignaba la reconstrucción de los bienes en cuestión.

Es decir que para llevar adelante esas restauraciones -insistimos, con fondos estatales-, se contrataba a dicha firma, mediante un proceso sin control estadual, que fue considerado irregular por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y por la Auditoría General de la Nación, ello con debida noticia a la Secretaría de Transporte de la Nación.

Al respecto, y en atención a lo alegado por la defensa de Calderón, cabe decir que lo dicho por el tribunal de juicio sobre la asignación de tales tareas a la firma EMFER SA, no son más que consideraciones efectuadas en torno al suceso que se tuviera por verificado, el cual fue debidamente imputado y atribuido a los acusados, quienes pudieron por ende ejercer adecuadamente los derechos y garantías que los asisten.

Pues bien, la falta del debido mantenimiento de los bienes otorgados en concesión es evidente y, pese a las

objecciones de algunas asistencias técnicas, se desprende fácilmente de los diversos elementos probatorios valorados en la sentencia. Al respecto, los informes nro. 467/06 y 303/09 de la Auditoría General de la Nación, los distintos expedientes y resoluciones de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la inspección ocular realizada e infinidad de testimonios, entre otras probanzas, son elementos contundentes que dieron sustento a la construcción trazada por el tribunal.

Como ya hemos visto, el *a quo* fijó el comienzo de ejecución de la maniobra descripta en el año 2004, lo cual surge claramente del informe de Auditoría nro. 467/06. En efecto, si bien al describir el objeto del examen se consignó que el período auditado correspondía a los controles efectuados durante los años 2005 y 2006 (ver página 2 de dicho informe), lo cierto es que más adelante específicamente se hizo referencia y se detectó la ausencia del mantenimiento debido sobre el material rodante ya desde el año 2004.

Ciertamente, en la auditoría se hizo mención a un informe de la CNRT atinente al año 2004 donde se *"...refleja la ausencia del mantenimiento adecuado sobre los bienes concesionados concluyendo que el Concesionario no efectúa las reparaciones en tiempo y forma según lo establecido en el Contrato de Concesión, el resultado de ello se puede observar en la cantidad y grado de falencias detectadas en las inspecciones de seguridad, en las fallas y alteraciones en los servicios tanto eléctrico como diésel y en las cada vez más numerosas quejas de los usuarios..."*, situación que no habrá de variar en los años subsiguientes (ver página 41 en adelante).

En este sentido, resultan reveladores los dichos del





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Presidente de la Auditoría General de la Nación, Dr. Leandro Despouy, pues evidencian no sólo el deficiente mantenimiento de los bienes concesionados y las nefastas consecuencias que ello trajo aparejado, sino también las excusas a las que, para justificar tales incumplimientos, recurría la empresa.

Conforme surge de la sentencia, en ocasión de brindar declaración testimonial durante el debate y al referirse a la defensa que esgrimía TBA cada vez que se le señalaba la falta de realización del mantenimiento debido (alegato vinculado al supuesto incumplimiento del Estado en llevar a cabo las inversiones previstas en el contrato de concesión), el testigo señaló que *"inclusive nosotros examinamos también los argumentos de la empresa, que alegaba no cumplir en virtud de que el Estado no había hecho su debido cumplimiento, y aquí se rechaza ese argumento, lo rechazamos nosotros, pero también ya lo había hecho la CNRT previamente en sus propios dictámenes, con lo cual en un servicio público no se podía autorizar la invocación de la cláusula del Código... la excepción del Código Civil, creo que es el 1201, el artículo 1201..."* (sic).

Agregando que *"hemos podido nosotros verificar a lo largo de las auditorías que hemos realizado, (...) [que] el desempeño es sumamente deficiente. Los informes lo dicen de una manera muy clara y reiterada... Lo que hemos auditado ha sido originariamente el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa, y en general hemos visto que hay incumplimientos reiterados y graves en muchos casos... Y en materia de las actividades de mantenimiento hemos hecho en reiteradas oportunidades observaciones donde probablemente sea útil referirnos en particular a la auditoría que tuvo lugar en el 2008, que aprobamos en el 2008 y está referida*

específicamente a las obligaciones en materia de mantenimiento y de seguridad... **la empresa no cumplía con las tareas de mantenimiento que eran muy, diríamos, muy importantes y muy graves**".

Todo ello implicó, a criterio del testigo, cada vez mayor precariedad, pues no sólo **"...incidía en la calidad del servicio sino también en los umbrales de inseguridad que se desarrollaban en forma cada vez mayor..."** (el destacado nos pertenece).

Misma situación fue advertida en el informe de la Auditoría General de la Nación nro. 303/09, donde se consignó que durante los años 2008 y 2009 la CNRT constató la falta de ejecución de rutinas de mantenimiento del material rodante, **con consecuencias directas en la seguridad del sistema ferroviario concesionado** (ver páginas 75 y 80).

En este mismo sentido, son múltiples los expedientes labrados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -amplia y suficientemente detallados en la sentencia- de donde surge, una y otra vez, la omisión de llevar a cabo las tareas de mantenimiento sobre los bienes concesionados y, naturalmente, los reiterados incumplimientos de TBA de las obligaciones a su cargo.

Dichos expedientes, insistimos, fueron labrados con anterioridad a la tragedia que diera origen a estas actuaciones, motivo por el cual no advertimos motivo alguno para dudar de la veracidad de lo allí consignado, máxime cuando la caótica forma en la que era llevada adelante la prestación del servicio se encuentra ampliamente corroborada por el resto de la prueba ponderada por el tribunal.

En suma, los distintos aspectos valorados en la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

sentencia son reveladores de la nefasta estrategia implementada por la compañía: la omisión de efectuar las tareas de mantenimiento correspondientes, con el consecuente decaimiento del material rodante concesionado, para así solicitar su temprana reconstrucción integral solventada por el Estado.

**1.d.** Tal como se fue desarrollando en la sentencia, pese a las intimaciones que permanentemente le efectuaba el organismo de control y las multas que en reiteradas oportunidades le fueran impuestas, la política implementada por las autoridades de la empresa concesionaria, con la colaboración esencial de los integrantes del Directorio de la firma Cometrans y de quienes tenían la obligación de supervisar el control y la fiscalización del sistema de transporte ferroviario de la línea Sarmiento, provocó el comprobado menoscabo de los bienes concesionados, causando un grave perjuicio al erario público y afectando la seguridad en la prestación del servicio.

Sin perjuicio de lo que se dirá más adelante a la hora de analizar la responsabilidad de los imputados, adelantamos que pretender a esta altura -como lo han hecho varias defensas en sus recursos- negar el ruin estado de los bienes concesionados y, consecuentemente, el menoscabo causado, carece de todo asidero y se da de bruces con la totalidad del plexo probatorio rendido por el tribunal. Es que, en definitiva, el transporte ferroviario de pasajeros era un servicio público que, como tal, acarreaba especiales obligaciones y responsabilidades en cabeza de la concesionaria, las cuales -claro está- fueron sistemáticamente incumplidas, dejándose de lado la premisa fundamental que

debía guiar su accionar: la seguridad del servicio y de los usuarios.

Ello quedó objetivamente demostrado con los informes de auditoría y de la CNRT ya citados, y con los testimonios valorados por el *a quo* que los ratificaron.

Por lo demás, concedente y concesionario eran responsables del cumplimiento de todas las obligaciones recíprocas emergentes del contrato de concesión (art. 6 de dicho convenio).

Cabe destacar que las puntuales objeciones sobre la responsabilidad particular del conjunto de condenados en este hecho nro. 1 y los agravios de naturaleza jurídica invocados sobre el mismo, serán tratados más adelante. Hasta aquí sólo interesa demostrar el indiscutible incumplimiento por parte de la concesionaria de su obligación contractual de mantener los bienes entregados en concesión y de prestar un servicio en adecuadas condiciones de eficiencia y seguridad.

Por estos argumentos, y en el entendimiento de que la sentencia se encuentra en este punto suficiente y adecuadamente fundamentada, consideramos que los agravios deducidos por las asistencias técnicas deben ser rechazados.

#### **Hecho nro. 2.**

2. Las defensas han introducido un sin fin de agravios tendientes a demostrar la arbitrariedad del decisorio puesto en crisis, al fundamentar la existencia de diversos factores a los que se les asignó relevancia causal. Más allá de los distintos intereses que representan, como elemento común a la mayoría de las asistencias técnicas, se desprende su evidente disconformidad con el análisis efectuado por el tribunal de juicio en este punto, ello -claro está- con una





## *Cámara Federal de Casación Penal*

diferencia fundamental. Mientras que la mayor parte de los defensores intentan achacar responsabilidad enteramente al maquinista que aquel trágico día comandaba la formación; este último, naturalmente, proclama su debida diligencia en la conducción, atribuyendo el siniestro a la falta de funcionamiento de los frenos y a la negligencia de la empresa en distintos aspectos ajenos a su órbita.

No habremos de transcribir nuevamente aquí la totalidad de los argumentos vertidos por los magistrados de la instancia anterior. Más arriba ya hemos tenido ocasión de mencionar, al menos en sus aspectos centrales, los distintos factores de riesgo que confluyeron al resultado y de los que el *a quo* ha dado sobrada cuenta.

Es que en la sentencia puesta en crisis ha quedado por demás evidenciado que el siniestro de autos no encuentra únicamente explicación en la temeraria conducción del motorman, sino que por el contrario se explica por una multiplicidad de factores abordados por el tribunal de manera amplia, precisa, detallada y, por demás, suficiente. Todos y cada uno de esos elementos -insistimos, debidamente comprobados por el *a quo*- convergieron en el suceso de marras y en su colosal magnitud.

Con esto queremos significar que más allá de la obvia desavenencia de las defensas, aquellas no alcanzan a refutar el razonamiento lógico de la sentencia, pues sus agravios únicamente revelan una mera discrepancia con la valoración probatoria efectuada por el Tribunal sentenciante, mas sin lograr demostrar -siquiera mínimamente- los vicios que alegan.

Por lo demás, y con relación al supuesto exceso jurisdiccional en el que habría incurrido el tribunal, al

valorar riesgos no alegados por los acusadores, no cabe más que señalar que los hechos investigados en las presentes actuaciones se han mantenido, en lo sustancial, incólumes a lo largo del proceso, procurándose a los imputados la posibilidad de ejercer adecuadamente su defensa material y técnica, ofrecer prueba y alegar sobre ella, sin que se advierta conculcación a principio o garantía alguno.

**2.a.** Las defensas han objetado la posición asumida por el tribunal de juicio, en orden a la velocidad que llevaba la formación al momento del impacto. Recuérdese que tal como lo hemos visto *ut supra*, los magistrados de la instancia anterior la fijaron en 20 km/h., ello en base a la información obtenida del sistema de ubicación satelital instalado en la formación chapa 16.

En este sentido, cabe señalar que el *a quo* determinó que Córdoba superó en reiterados puntos del trayecto las velocidades máximas permitidas -incluso en su ingreso a la estación donde se produjera la tragedia- y que, adversamente a lo que pretendieran la mayoría de los peritos actuantes que pusieron en duda tal reporte, la velocidad de impacto era la que se desprendía de un sistema fidedigno como el de ubicación satelital.

Sobre este aspecto, entendemos que contrariamente a la llamativa, polémica y censurable metodología escogida por el cuerpo pericial -cuestión sobre la que volveremos más adelante-, los reportes del GPS constituyen un elemento de prueba objetivo y preciso que nos permite conocer la velocidad que llevaba la formación en su ingreso a la estación Once de septiembre, hasta finalmente impactar con el paragolpes del andén nro. 2 y detenerse totalmente.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

La errática conducta evidenciada por la mayoría de los peritos actuantes a lo largo del proceso y durante las sucesivas jornadas de debate a las que fueran convocados (cfr. las referencias ya detalladas por el tribunal sobre las pertinentes pericias y actas de debate) conduce -cuanto menos- a poner en duda la fiabilidad de sus conclusiones, máxime cuando -insistimos- se cuenta con un dato certero que de manera indubitable avala la conclusión del tribunal. Este reporte -vale aclarar-, fue debidamente incorporado al juicio (ver página 255 de la sentencia, punto 590), sin que exista motivo legítimo alguno para dudar de su veracidad.

Por lo demás, no compartimos lo expuesto por la defensa de Roque Ángel Cirigliano en cuanto a que existiría "... sospecha fundada de que el registro del GPS de 20 km/h se originó con posterioridad al impacto". Claramente su planteo se basa en los dichos que al respecto introdujo el perito de parte Pastine, luego acompañado por otros colegas.

Las sucesivas mutaciones por las que atravesara el perito Pastine (ampliamente explicadas al transcribir los fundamentos del fallo impugnado) y, fundamentalmente, la ausencia de elementos sólidos que justifiquen descartar el registro del GPS ya tantas veces aludido, nos convencen del acierto de lo decidido por el tribunal de juicio.

Es que, en definitiva, Pastine modificó cuanto había sostenido a la fecha del hecho (sugestivamente tal como se lo solicitara el acusado Tempone mediante correo electrónico), introduciendo nuevas posiciones que no sólo resultan opuestas a aquella primigenia versión, sino que, además, carecen de todo sustento y, por añadidura, no tienen entidad suficiente para desvirtuar que la velocidad al momento del impacto era de

20 km/h, tal como lo indicaran los reportes del GPS aludidos.

**2.b.** Las defensas también han criticado con énfasis las consideraciones efectuadas por el tribunal con relación a las características de frenado del tren chapa 16. Nos estamos refiriendo especialmente al fenómeno que se ha denominado "freno largo".

Téngase en cuenta que tal como ya lo hemos señalado en reiteradas oportunidades a lo largo de la presente, dicha particularidad que llevaban algunas formaciones que recorrían la línea Sarmiento y, en concreto, aquella que el día del siniestro condujera el acusado Córdoba, ocasionaba que a igual aplicación del sistema de frenado, se requiriera de una mayor distancia para detener el convoy.

Las defensas -excepto Córdoba- han intentado presentar al freno como fiable, sin déficit o defecto alguno. No obstante, esta peculiaridad que presentaba el sistema de detección fue advertida por al menos tres conductores (Raúl Chiampan, Leonardo Ariel Andrada y el propio acusado Córdoba), quienes -en distintos momentos- estuvieron al mando de la formación tanto el día previo a la tragedia, como el mismo día del hecho.

Más allá de que de sus dichos pueda colegirse que algunos motorman naturalizaron o se habituaron a circular con "freno largo", lo cierto es que ha quedado claro que la formación chapa 16 registraba esa particularidad en su sistema de frenado.

Y también es evidente que el ineficiente sistema de reporte de fallas adoptado por la empresa permitió que el tren transitara en estas condiciones. Es que frente a una situación de este tipo, y ante la falta de una directiva clara de la

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

firma concesionaria, cada conductor actuaba según su propio parecer: algunos notificaban tal circunstancia al "Puesto de Control Trenes", otros se lo comunicaban informalmente a su relevo, o directamente no hacían nada. Ello ha quedado por demás acreditado a través de los distintos testimonios que, sobre este aspecto, se recabaron en el juicio.

Notamos entonces que una cuestión tan importante que incidía verdaderamente en el sistema de frenado de la formación -pues se necesitaba aplicar el freno con mayor antelación o, dicho de otro modo, se requería de una mayor distancia para aplicar igual cantidad de freno- quedaba librada totalmente al arbitrio de los maquinistas, quienes en cada caso decidían qué hacer.

Este deficiente y prácticamente nulo sistema de reporte de fallas, si bien debidamente comprobado, no excluye la responsabilidad de Córdoba en el siniestro. Es que estando debidamente al tanto de que conducía una formación atestada de pasajeros y con "freno largo" (como él mismo reconoció), y habiendo desactivado el freno de emergencia conocido como "hombre muerto", debía extremar los recaudos que su oficio le imponía, disminuyendo la velocidad de circulación e ingreso a la estación terminal, y aplicando el freno con más anticipación.

Vale aquí formular una aclaración, que -incluso- servirá de respuesta a los agravios introducidos por aquellas defensas que postularon que el maquinista no habría efectuado maniobra de frenado alguna.

El tribunal de juicio -acertadamente- acreditó una efectiva acción de detención por parte de Córdoba -aunque tardía, por cierto-, pues la verificada reducción de velocidad

de 26 a 20 km/h en tan escaso espacio temporal (8 segundos) solo resultaba explicable mediante un concreto accionamiento de los frenos y no únicamente por la resistencia del avance.

Ello no sólo permite descartar de plano las hipótesis introducidas al respecto, sino que además refuta las alegaciones formuladas por el propio maquinista de la formación. Recuérdese que aquel postuló que pese a sus infructuosos intentos, los frenos no habrían funcionado.

Si bien es innegable que el sistema de detención del chapa 16 presentaba los inconvenientes ya vistos, no se ha demostrado en autos que dicha deficiencia haya anulado enteramente la capacidad de frenado del tren, sino que, por el contrario, la prueba rendida verificó que la maniobra de frenado, aunque a destiempo, efectivamente existió. La claridad del tribunal de juicio en este punto, y la debilidad de los planteos de los recurrentes, nos eximen de efectuar mayores consideraciones.

**2.c.** Respecto a las tareas de alistamiento previas cuestionadas por algunas defensas, también en este aspecto la sentencia luce debidamente fundamentada.

Es que los operarios que fueron asignados a la revisión de la formación la noche del 21 al 22 de febrero de 2012 fueron contestes en cuanto a que al tren siniestrado se le realizó una revisión más bien limitada, superficial, que se llevó a cabo directamente en la vía, y no en fosa como hubiera correspondido si se deseaba realizar una revisión profunda, la cual -vale aclarar- hubiera permitido detectar el fenómeno de "freno largo" antes descripto.

Sin perjuicio de ese ligero examen efectuado al tren accidentado y del que los testigos Cavallone y Ferrari dieran







## *Cámara Federal de Casación Penal*

suficiente cuenta, en las planillas de mantenimiento de los coches respectivos -suscripta por el Jefe del Depósito Castelar Raineri- figura como "ejecutada" la verificación de la parte inferior de las unidades, es decir, se dejó constancia de que sobre el tren chapa 16 se habían realizado la totalidad de las verificaciones impuestas por las planillas de Ferrocarriles Argentinos, entre ellas las identificadas en el punto 3, vinculadas con la comprobación de la capacidad de frenado del tren.

No obstante, y tal como quedara debidamente acreditado, nada de ello ocurrió. Pese a esa mendaz constancia, lo cierto es que el alistamiento efectuado se llevó a cabo en la vía, limitándose a una mera comprobación desde la cabina, que -por ende- no verificó el sistema de detención de la formación y, mucho menos, detectó la existencia del "freno largo"; cuestión sobre la que volveremos en lo inmediato al referirnos a la responsabilidad del acusado Raineri.

**2.d.** El tribunal también ha tenido por verificado que la formación circuló con excesiva cantidad de pasajeros aquel fatídico día, circunstancia que no sólo incidió en las posibilidades de frenado del tren -el cual, como ya vimos, registraba la particularidad del "freno largo"-, sino que además tuvo relación directa con las graves consecuencias del choque. Es que la enorme cantidad de usuarios que aquel 22 de febrero iba a bordo del chapa 16, tuvo también evidente incidencia en la capacidad de absorción del paragolpes y en el proceso de acaballamiento sufrido por el convoy y, por añadidura, en el resultado producido.

Varios fueron los factores que coadyuvaron a que ese

día -primero hábil, tras un fin de semana largo de 4 días- la afluencia de público en el tren fuera de gran magnitud, factores todos que se encuentran suficientemente descriptos y explicados en la sentencia: la cancelación de diversos servicios, el retraso con el que partió la formación, la anulación del sistema de enclavamiento y, por ende, que el tren circulara durante gran parte del trayecto con sus puertas abiertas, y la modificación del diseño estructural de los coches Toshiba para permitir el ingreso de mayor cantidad de pasajeros parados.

Dicho exceso de usuarios, más allá de la rotunda negativa de las defensas, se encuentra acabadamente demostrado mediante los elementos probatorios valorados en la sentencia, entre los que podemos mencionar las declaraciones testimoniales de los pasajeros del tren, así como la del motorman Andrada y la de los guardas Juárez y Gerónimo, y cuanto surge de las cámaras instaladas en los andenes de las distintas estaciones de la línea.

Así pues, la circunstancia alegada por algunas asistencias técnicas vinculada a la inexistencia de norma alguna que limite la cantidad de pasajeros, no cabe más que ser descartada en la medida en que la obligación por excelencia de la empresa concesionaria era garantizar que el servicio sea prestado siempre en condiciones de eficiencia y seguridad.

De ahí que, entonces, permitir que el tren circulara en estas condiciones de sobrecarga, con un sistema de frenado, al menos deficiente y sin un sistema de registración y reporte de fallas claro, entre otros factores valorados a lo largo de la sentencia, lejos estuvo de cumplir con aquella exigencia





## *Cámara Federal de Casación Penal*

impuesta en el contrato de concesión; extremos que naturalmente eran responsabilidad exclusiva y excluyente de la empresa porque hacían a la seguridad en la prestación del servicio.

Por lo demás, y en respuesta a los planteos de la asistencia técnica de Córdoba, no cabe más que recordar que aquel fue responsabilizado por superar los límites de velocidad máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, por aplicar en forma tardía y sin los recaudos necesarios el sistema de detención del tren (que presentaba la particularidad ya tantas veces mencionada), y por anular el freno de emergencia conocido como "hombre muerto", mas no por haber permitido o no que el tren circulara con ese exceso de pasajeros.

De todas maneras, este último factor había sido advertido inequívocamente por testigos que abordaron el tren el día del hecho y por el motorman que comandó la formación en el intervalo previo, y, por ende, era una circunstancia conocida para aquellas personas que ese día circularon en el chapa 16; ello debió llevar a Córdoba a extremar los recaudos en su conducción.

**2.e.** Las defensas han interpuesto múltiples agravios en contra del razonamiento efectuado por el tribunal de juicio en orden a la falta de funcionamiento del sistema hidráulico de amortiguamiento del paragolpes instalado a fin de vía del andén nro. 2.

Ya hemos visto que dicho paragolpes presentaba su sistema hidráulico sin operar, motivo por el cual funcionaba como paragolpes de tipo fijo o estático. Esta situación no se encuentra controvertida por las partes, sino que las

objecciones más bien se vinculan con la incidencia que ello tuvo en la magnitud del luctuoso suceso, trascendencia que el tribunal juzgó como considerable.

Es cierto que en este aspecto el tribunal dejó de lado las consideraciones vertidas por la mayoría de los peritos intervinientes -a excepción de Brito y Carlos Díaz-; empero no lo es menos que las premisas introducidas por el cuerpo pericial aparecen -cuanto poco- como antojadizas y carentes de toda sensatez.

Es que pretender sostener que la finalidad del paragolpes sería únicamente evitar que la formación traspase a la zona de circulación del público, pero no así evitar el daño al tren que choca, carece de todo sustento y contradice el más mínimo criterio de lógica y sentido común.

Claramente, más allá de impedir el avance de las formaciones, entre los propósitos intrínsecos del paragolpes se encuentra la de amortiguar, apaciguar o disminuir los efectos de una colisión, mediante la absorción de la energía cinética. De ahí que partiendo de la velocidad del tren al momento del impacto verificada por el tribunal (reiteramos, 20 km/h), y de conformidad con la posición asumida por el perito Brito, se concluyó con total acierto que si el sistema hidráulico hubiera funcionado adecuadamente la magnitud del siniestro hubiera sido de menor envergadura.

Por lo demás, y aun si el paragolpes hubiera sido transferido en esas condiciones, cabe recordar una vez más que el concesionario tenía el deber de conservar los bienes concesionados e, incluso, de recuperar aquellos que hubieran sido transferidos en estado deficiente, de forma tal que el servicio sea prestado siempre en condiciones de eficiencia y





## *Cámara Federal de Casación Penal*

seguridad.

En suma, la razonabilidad de las reflexiones efectuadas por el tribunal en este punto, aunada a la fragilidad de los planteos traídos por los recurrentes, nos conduce a convalidar el criterio sustentado en la sentencia.

**2.f.** Las asistencias técnicas han objetado los argumentos vertidos por el tribunal en orden a la anulación del sistema de detención de emergencia conocido como "hombre muerto".

No se encuentra discutido en autos que el conductor de la formación ingresó al andén de la estación Once de Septiembre con dicho sistema anulado, pues ello fue reconocido por el propio acusado en sus sucesivas declaraciones indagatorias.

Sobre el punto, y pese a los infructuosos intentos de las defensas por desvirtuar el razonamiento efectuado por el tribunal de juicio y así, por añadidura, atribuir responsabilidad exclusivamente al acusado Córdoba, lo cierto es que las cargas argumentales ensayadas no logran rebatir la conclusión a la que arribara el *a quo*.

Es que si bien la anulación del sistema de "hombre muerto" por parte del maquinista contraría las normas que regulan su oficio -y de ahí que, entonces, aquel también debe responder por tal incumplimiento-, el mismo aparece como de incidencia relativa al haberse comprobado que Córdoba efectivamente operó la válvula de frenado.

De modo que al desactivar este sistema de emergencia, en realidad privó al tren de una de las posibilidades que poseía para lograr un frenado máximo y urgente -de mayor reacción por cierto-, circunstancia que, insistimos, al

haberse verificado una concreta -aunque tardía- maniobra de detención de su parte, torna de menor incidencia aquella primigenia acción.

Por lo demás, y respecto al freno de guarda, también cabe desechar los planteos de la defensa del motorman -vinculados a que no era tarea de Córdoba verificar dicho freno-, a poco que se repare cuáles fueron las normas de cuidado cuya inobservancia se le atribuyó.

Finalmente, cabe agregar aquí una vez más que el suceso del 22/2/2012 fue producto de un cúmulo de factores de riesgo que se fueron desarrollando y verificando a lo largo del tiempo por la forma en que se explotaba el servicio de transporte de pasajeros -que se vienen explicando a lo largo de esta ponencia- y que son atribuibles a distintos actores conforme las obligaciones y funciones que en cada caso ostentaban; ello impide considerar que una sola circunstancia tenga entidad suficiente y por sí sola para explicar el evento finalmente acaecido, como erróneamente pretenden plantear algunos de los defensores.

**2.g.** Diversas asistencias técnicas han criticado el razonamiento del tribunal en orden al (ausente) control de la velocidad por parte de la empresa y la falta de velocímetros en las formaciones. También en este aspecto, juzgamos que la sentencia impugnada se encuentra razonablemente sustentada.

Es que los distintos elementos de prueba rendidos en el juicio y valorados en el pronunciamiento que aquí se revisa, revelan, sin duda alguna, no sólo el efectivo conocimiento que TBA tenía acerca de los permanentes incumplimientos de las velocidades máximas permitidas, sino -especialmente- la desidia e indiferencia en controlar tan





## *Cámara Federal de Casación Penal*

importante cuestión que, por el contrario, quedaba librada al arbitrio de los conductores.

El desinterés de la compañía era tal que estando ampliamente al tanto de la ausencia de velocímetros en las formaciones, y habiendo sido intimada por el organismo de control por tal aspecto -siempre, claro está, con nulo resultado- ninguna medida adoptó para ejercer cualquier tipo de control sobre un asunto esencial como lo era la velocidad de circulación o para optimizar la tecnología de la que disponían de modo de implementar un adecuado sistema de vigilancia.

Finalmente, cabe señalar que los planteos de la defensa de Córdoba vinculados a que en virtud de la ausencia de velocímetros aquel no podía medir la velocidad a la que circulaba, no pueden ser sino desechados. Es que dicha circunstancia, si bien atenúa su responsabilidad, no resulta suficiente para excluirla por completo. Ello así, pues el acusado sabía que estaba al mando de una formación que registraba una peculiaridad en su sistema de frenado, así como que transportaba una enorme cantidad de pasajeros ese día. En esas condiciones -insistimos, cabalmente conocidas por Córdoba- debió haber extremado los recaudos que su oficio le imponían, no sólo disminuyendo la velocidad de ingreso a la estación Once de Septiembre, sino también aplicando maniobras de frenado con mayor antelación.

**2.h.** Otro punto atacado fue lo atinente a la incidencia que el óxido o corrosión existente en la carrocería de los coches que conformaban el tren chapa 16 tuvo en el proceso de acaballamiento sufrido por el convoy.

Sobre este punto, somos de la opinión que el tribunal

ha dado suficientes razones por las cuales entendió -una vez más, en consonancia con el perito Brito-, que dicho fenómeno de acaballamiento -también conocido como *telescoping*- no sólo encontraba explicación en la velocidad final y el peso de la formación, sino asimismo en el ruin estado de la carrocería. Este último factor, también facilitó la magnitud del acaballamiento, al disminuir la capacidad de resistencia del chasis y permitir su ruptura; extremo que a nuestro juicio fue determinante con el grave resultado conocido, especialmente la cantidad de víctimas fatales y lesionados que se vieron atrapados entre los fierros que se amontonaron.

En efecto, ha quedado evidenciado que de haberse efectuado las tareas de mantenimiento a las que la concesionaria estaba obligada, se habría corregido o evitado aquel endeble estado de la carrocería y, por añadidura, el convoy hubiera podido afrontar la colisión con mayor integridad, de modo que el proceso de acaballamiento hubiera sido de menor envergadura y, consiguientemente, también se hubieran reducido sus luctuosas y lamentables consecuencias.

**2.i.** También existen planteos defensistas atinentes a las consideraciones efectuadas por el tribunal acerca de los compresores de la formación. Mientras que varias defensas alegan que los compresores estaban en funcionamiento, adversamente la asistencia técnica de Córdoba objeta que no se haya tenido en cuenta la falta de compresores y las pérdidas neumáticas.

Sobre el punto, no cabe más que señalar que pese a las comprobadas deficientes condiciones en las que circulaba el tren (con compresores faltantes o con un incorrecto funcionamiento), la ausencia de elementos que avalen sostener







## *Cámara Federal de Casación Penal*

que dichas incorrecciones hubieran impedido accionar los frenos de la formación y se hubieran materializado en el resultado, impide adoptar un temperamento diverso al sustentado por el *a quo*.

Lo propio cabe señalar respecto a las pretendidas pérdidas en las cañerías neumáticas, cuestión que -más allá de los dichos de la defensa del maquinista- no ha sido corroborada mediante elemento de prueba alguno.

**2.j.** En suma, y tras estas breves consideraciones, debemos decir una vez más que la sentencia impugnada reúne acabadamente los recaudos de fundamentación exigidos por el art. 123 del ritual y, adversamente a lo postulado por algunas asistencias técnicas, contiene una descripción completa, clara y suficiente de los sucesos atribuidos a cada uno de los acusados y su concreta intervención en ellos.

En este sentido, reiteramos, ha quedado sobradamente demostrado que la dinámica de lo sucedido y la magnitud de sus consecuencias, encuentra explicación en múltiples factores, que exceden la -también comprobada- imprudente conducción de Córdoba.

Debe recordarse una vez más que, tal como sostuvimos al repasar los fundamentos del fallo, el suceso del día 22 de febrero de 2012 fue consecuencia de los mencionados múltiples factores causales que se verificaron en la realidad comprobada y que determinaron la producción del lamentable resultado.

En ese sentido, memoremos nuevamente que el tren se encontraba excedido de pasajeros, que la carrocería estaba corroída, que el sistema de frenos era deficiente, que las unidades no tenían velocímetros ni un sistema fidedigno y eficiente de reporte de fallas, como así también que el

paragolpes de la estación se encontraba inoperante. La insistencia de las defensas en pretender encontrar la explicación a un suceso de tamaño complejidad en un solo factor o circunstancia, no sólo se encuentra reñida con la totalidad del plexo probatorio ponderado, sino que además atenta contra las más elementales pautas de la lógica y el sentido común.

De este modo, pese a los infructuosos intentos de las defensas por desvirtuar el razonamiento del tribunal, sus embates no resultan aptos para tal fin, pues la sentencia se encuentra razonablemente sustentada, habiéndose explicado con sumo detalle cada uno de los factores de riesgo que se han cristalizado en el lamentable resultado de autos. Asimismo, se han rendido y valorado las distintas probanzas en las que los magistrados de la instancia anterior respaldaron cada una de sus conclusiones, así como los motivos por los cuales en algunos tópicos correspondía apartarse de las premisas introducidas por el cuerpo pericial, al menos por la mayoría de sus integrantes.

Sobre tal aspecto, habremos de detenernos aunque más no sea brevemente. Es que la peculiar, llamativa y pocas veces vista conducta de los peritos merece un fugaz comentario.

En varias de las cuestiones sobre las que fueron llamados a expedirse, sus consideraciones lucen infundadas, contrarias al sentido común y -por qué no- interesadas en el resultado del proceso. Han modificado sorprendentemente y sin mayores justificativos posiciones primigeniamente adoptadas, prescindido de elementos objetivos -como el reporte del GPS-, para lanzarse a efectuar un nuevo análisis de manera poco seria y profesional.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Más allá de lo que cada lector pueda presumir, no sabemos con certeza los motivos que llevaron a los peritos a comportarse de tal censurable forma. Empero, su deficiente y polémica actuación nos conduce a avalar cuanto al respecto sostuvieran los magistrados sentenciantes, quienes no sólo extrajeron testimonios para que se investigue la posible comisión del delito previsto por el art. 275 del Código Penal por parte de los peritos técnicos intervinientes, sino que -incluso- en el caso del perito oficial Raúl Díaz ofició a la Dirección General Pericial de la Corte Suprema de Justicia de la Nación para que se evalúe su exclusión del listado de peritos habilitados de la justicia nacional (cfr. considerando octavo -punto VI- y puntos dispositivos XLIV y LIV de la sentencia).

De este modo, lo que las defensas han pretendido hacer ver como una arbitrariedad en la valoración de la prueba o de los informes periciales, o una parcialidad o subjetivismo del tribunal sentenciante (del cual incluso se sostuvo que se habría asesorado por fuera del debate), o una mendacidad del perito Brito u otros testigos, en realidad no son más que meros intentos -vanos por cierto- por mejorar la posición de sus asistidos frente al contundente, claro y acertado razonamiento efectuado por el tribunal.

Lo expuesto hasta aquí, no se ve refutado por la circunstancia de que recientemente la Alzada interviniente en la causa formada a raíz de la extracción de testimonios dispuesta, haya revocado el procesamiento de los peritos, pues en definitiva ha adoptado un temperamento expectante que exige la prosecución de la investigación (CCCF Sala 2, causa CFP 3887/2016/5/CA1 "Faggiani, Horacio y otros s/ procesamiento y

embargo", registro n° 44.824 del 28/02/2018).

No conmueve lo que venimos diciendo los agravios vinculados a que no estaría acreditado el estado en el cual se recibió la flota a la toma de posesión, pues las obligaciones emergentes del contrato de concesión eran claras en cuando a que el concesionario no sólo tenía el deber de conservar los bienes concesionados, sino también de recuperar aquellos que hubieran sido transferidos en estado deficiente, de forma tal que el servicio sea prestado en todo momento en condiciones de eficiencia y seguridad.

A esta altura es evidente que aquel no fue el norte que guió las políticas implementadas por la empresa concesionaria, la cual no respetaba los ciclos de las reparaciones del material rodante y hacía caso omiso a las intimaciones que le efectuaba el organismo de control.

Poco importaban las advertencias y sanciones de las que había sido objeto en reiteradas ocasiones y por múltiples motivos: la ausencia de velocímetros, la anulación del sistema de enclavamiento de puertas, o la cantidad de trenes puestos en circulación que no alcanzaba los parámetros legales (incluso, en lugar de aumentar la cantidad de servicios, se optó por modificar la estructura original de los trenes Toshiba para permitir que ingrese mayor cantidad de público de pie). Tampoco la empresa se interesaba en ejercer un adecuado control de la velocidad a la que transitaban las formaciones, ni siquiera estando al tanto de que cotidianamente los maquinistas excedían los límites permitidos.

Lo único que importaba era el cumplimiento del diagrama, dejando de lado aquello que debió haber sido la prioridad en la gestión: la seguridad de los pasajeros que a

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

diario recurrían a este medio de transporte para trasladarse a sus trabajos y cumplir sus rutinas habituales.

### **Responsabilidad.**

3. Habiéndonos referido a las puntuales objeciones lanzadas contra la materialidad de los sucesos identificados con los nros. 1 y 2, habremos de abordar en lo que sigue los planteos específicos vinculados a la responsabilidad asignada a los acusados.

Siguiendo el orden trazado por el tribunal, en primer lugar analizaremos la situación de los miembros del Directorio y Comité Ejecutivo de TBA, y luego la de los directivos de Cometrans. Tras ello, se analizará el rol de los distintos gerentes de la empresa concesionaria, para finalmente determinar el tipo de intervención del maquinista de la formación y de los Secretarios de Transporte.

#### **3.1. Directorio y Comité Ejecutivo de TBA SA.**

En la sentencia puesta en crisis se encuentra adecuadamente detallada la conformación que, al 22 de febrero de 2012, tenían el Directorio y Comité Ejecutivo de la empresa concesionaria, a cuyos integrantes se asignó responsabilidad tanto en el hecho nro. 1 como en el nro. 2.

3.1.a. Nos referiremos liminarmente al primero de los órganos societarios mencionados, el cual -vale aclarar- es el que en toda sociedad tiene entre sus principales funciones la de administrarla, representar su voluntad social y vigilar la actuación del Comité Ejecutivo (arts. 255 y 269 de la ley 19.550). El ejercicio del cargo es personal e indelegable, de modo que aún si se organizara un Comité Ejecutivo, ello en nada modifica las obligaciones y responsabilidades de los directores (arts. 266 y 269 del mismo cuerpo legal). La

designación de gerentes tampoco excluye su responsabilidad (art. 270).

Ya hemos visto que los magistrados de la instancia anterior dieron amplia y suficiente cuenta de cada uno de los integrantes del Directorio, señalándose en cada caso los cargos y funciones que en concreto desempeñaban, así como también si mantenían en paralelo otros vínculos laborales y su específica preparación académica y profesional.

El detalle efectuado por los sentenciantes es tan preciso y meduloso que, pese a la crítica de algunas defensas, no merece reparos ni es pasible de correcciones en esta instancia. Es que, sin ánimo de sobreabundar cuanto al respecto sostuviera el *a quo*, entendemos que ha quedado por demás evidenciado que: **a)** las cuestiones que a diario ocupaban a los distintos integrantes del Directorio, tal como en muchos casos ellos mismos lo reconocieron, lejos estaban de corresponderse con las importantes obligaciones que emanaban del cargo que ostentaban; **b)** muchos de sus integrantes no estaban capacitados para ocupar semejantes puestos en una empresa que tenía en su poder la operación del servicio ferroviario, con todas las responsabilidades que ello acarrearía (por ejemplo, Astrella no había culminado sus estudios secundarios y era de profesión mecánico, Ballesteros era ama de casa y D'Abenigno, Licenciado en Sistemas); y **c)** la designación de muchos de los directores estuvo evidentemente guiada por el conocimiento o confianza que tenían con Sergio Claudio Cirigliano o por su vinculación con el entramado de sociedades que conformaban el grupo empresario (tal como se pudo verificar en los casos de Astrella, Pafumi -este último además de ser Director de TBA era Vicepresidente de la firma

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Favicor SA, cuyo Presidente era Sergio Claudio Cirigliano-, y Ballesteros -que fue designada en ese cargo directivo por ser la hija de Edgardo Ballesteros, quien tenía un 4 % del capital accionario de EMFER SA, no sólo siendo el único accionista de esa empresa -además de Cometrans SA, que detentaba el 96% restante-, sino que también reunía la calidad de Director unipersonal y Presidente de la firma).

Las asistencias técnicas han presentado a sus respectivos asistidos como meros empleados -en algunos casos, incluso, sin remuneración-, que no tenían injerencia en la toma de decisiones y ajenos al área de material rodante.

No obstante estas alegaciones defensoras, entendemos que precisamente este silencioso, pasivo y permisivo Directorio favoreció la política llevada adelante por el Comité Ejecutivo, a quien entregó el mando o manejo diario de la compañía.

Ese comprobado desinterés de los integrantes del Directorio en ejercer las funciones a su cargo, en nada los libera de responsabilidad, pues -tal como lo adelantáramos en el acápite respectivo- precisamente ellos tenían el deber y la facultad de conformar la voluntad social de la empresa para el debido cumplimiento de las obligaciones asumidas a través del contrato de concesión, y tenían el deber de control y vigilancia sobre la actuación del Comité Ejecutivo.

Y tan trascendentales tareas no podían ser ignoradas o dejadas a un lado; no, al menos, mientras siguieran ocupando semejantes puestos en una empresa concesionaria de un transporte público, a la cual se confiaba la operación del servicio ferroviario y, especialmente, la seguridad de los pasajeros.

En este sentido, no podemos dejar de señalar que aun si tomáramos por cierto que los imputados no percibían remuneración alguna por esta tarea, lo cierto es que no puede pretenderse integrar el Directorio de una empresa concesionaria de tamaño servicio público, a la cual -reiteramos- se confiaba el manejo y mantenimiento de los bienes estatales y, en definitiva, la seguridad de los usuarios, y a la par renunciar, abstenerse o prescindir de cumplir con los deberes que lógicamente derivaban del cargo.

Tal como ya lo hemos anticipado, y sin perjuicio de lo que se dirá a la hora de analizar el juicio de subsunción legal efectuado por el tribunal de grado, entendemos que esta indiferencia o desidia de los miembros del Directorio importó el descuido absoluto -con conocimiento y voluntad- de los bienes objeto de concesión a cuyo cuidado y manejo se encontraban obligados. De ahí que, entonces, su responsabilidad en la administración fraudulenta sea indiscutible.

Por lo demás, y en respuesta a los planteos defensistas, la circunstancia de que la mayoría de sus miembros no conformaran el Directorio a la fecha de la suscripción del contrato de asesoramiento con la firma Cometrans SA, no excluye la responsabilidad de los directores, en la medida en que aquellos aprobaban anualmente los balances de la empresa, donde naturalmente estaban incluidos los costos de dicho perjudicial acuerdo.

Asimismo, la conducta desplegada por los directores coadyuvó a la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado en relación a las condiciones de explotación del servicio ferroviario que día a día ponía en peligro la vida y la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

integridad física de los pasajeros y que, desgraciadamente, se vio cristalizado en el resultado comprobado el 22/02/2012.

De allí que también resulte incuestionable su responsabilidad en el siniestro de autos, por cuanto asumieron una tarea para la cual, en algunos casos, no estaban suficientemente preparados y por cuyo cumplimiento no se interesaron, lo cual constituyó una clara violación al deber de cuidado que, insistimos, como titulares de una firma que explotaba un servicio público de estas características, sobre ellos pesaba.

Las defensas de Astrella y Ballesteros se agraviaron de las consideraciones que sobre la "imprudencia por asunción" formulara el *a quo*. Incluso, la primera de las asistencias técnicas postuló un supuesto exceso jurisdiccional del tribunal por tratarse de un elemento no incluido en los alegatos de los acusadores.

Al respecto, corresponde señalar, en primer término, que no advertimos -siquiera mínimamente- esa pretendida extralimitación de los magistrados sentenciantes. Es que, más allá de las reflexiones que se pudieron haber efectuado en la sentencia a la hora de evaluar la responsabilidad de los acusados, lo cierto es que los hechos aquí pesquisados se han mantenido incólumes durante todo el proceso y, por ende, se han resguardado adecuadamente los derechos y garantías de los justiciables. La cuestión atingente a la congruencia fue debidamente analizada y respondida al contestar los agravios vinculados a la nulidad, a cuyos fundamentos nos remitimos por razones de brevedad.

Por lo demás, si bien las partes alegan haber ocupado un puesto meramente formal, circunstancia que -a su criterio-

no podría importar la creación de riesgo alguno, entendemos que justamente si quienes voluntariamente asumieron una actividad riesgosa -como lo era la prestación de este servicio público de transporte de pasajeros- que podía poner en peligro bienes jurídicos, no tenían la capacidad técnica suficiente para afrontar las contingencias propias de esa labor, debieron entonces haberse abstenido de emprender tal conducta.

En este punto, y sin perjuicio de las consideraciones que con mayor profundidad realizaremos sobre la tipicidad del delito imprudente, corresponde recordar aquí que una de las manifestaciones principales que puede presentar la violación al deber de cuidado como primer elemento de un tipo culposo, es el incumplimiento del "deber de preparación e información previa". Al respecto, se dice que "[a]ntes de emprender ciertas acciones que pueden resultar peligrosas deben ser tomadas medidas externas de preparación e información" (MIR PUIG, Santiago "Derecho Penal. Parte General", 7º edición, Editorial D de F, 2005, página 292); si es que se pretende asumir una conducta que requiere cierta capacitación sin violar el deber de cuidado requerido en el ámbito de relación en el que el sujeto se desempeña.

Precisamente, aquellos que pretendían ejercer la dirección de una empresa en cuyo objeto se encontraba la tan delicada tarea de explotar un servicio de transporte público ferroviario del cual dependía la vida y la integridad física de miles de usuarios, debían o bien prepararse e informarse sobre las tareas necesarias para mantener la explotación en condiciones reglamentarias, o bien abstenerse de ejercer una actividad tan sensible para la cual no se encontraban en modo alguno preparados.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Finalmente, y en respuesta a los planteos introducidos por algunas asistencias técnicas sobre la posibilidad de que los directores confiaran en la conducta de otros intervinientes, señalamos que ya hemos tenido oportunidad de mencionar (cfr. causa n° 11684 del registro de esta Sala, caratulada "CHABÁN, Omar Emir y otros s/ recurso de casación", registro 473/11 del 20/04/2011) que el principio de confianza *"es el postulado según el cual la conducta del agente en cualquier ámbito del tráfico jurídico, de la más variada índole, puede ser organizada y ejecutada sobre el supuesto de que sus semejantes se comportarán de modo precavido, es decir, sin descuidar las reglas de atención que les asisten"* (ABRALDES, Sandro, "Delito imprudente y principio de confianza", 1° edición, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2010, p. 197).

En el *sub examine*, existen varias razones para descartar que los acusados puedan ampararse en la aplicación de este postulado. Ello así, en primer lugar, porque quien invoca el principio de confianza *"tiene que cumplir con su deber de cuidado"* puesto que de lo contrario *"[se] configuraría una verdadera contradicción [si] el Derecho autorizare a quien actuó descuidadamente a alegar que confió en la actuación de los demás"* (TERRAGNI, Marco Antonio "Autor, partícipe y víctima en el delito culposo. Criterios para la imputación del resultado", 1° edición, Rubinzal-Culzoni Editores, Santa Fe, 2008, p. 161).

En este último sentido, ya hemos demostrado cómo las autoridades de la firma concesionaria inobservaron el cuidado debido, lo cual se materializó en la tragedia de autos y en su luctuoso resultado. Y no sólo eso, lo cierto es que dentro de

sus funciones indelegables se encontraba el deber de control y vigilancia sobre la actuación del Comité Ejecutivo y los gerentes de cada área, circunstancia que, por sí sola, resulta suficiente para descartar la aplicación del principio invocado.

Pero además, es prácticamente unánime en la doctrina, aunque con diferentes matices, que **"el principio de confianza cede en su aplicación frente a la existencia de inequívocos elementos de juicio que permitan inferir una conducta no reglamentaria por parte de un tercero, es decir, debe darse la presencia de concretos puntos de referencia que indiquen que esas u otras personas se comportarán de una manera diversa a como deberían hacerlo"** (ABRALDES, Sandro, ob. cit., p. 318).

Y justamente aquí era sabido y conocido -por resultar evidente y notorio- que ninguno de los intervinientes cumplía con el deber de cuidado a la hora de explotar el servicio, extremo que se evidenciaba por la propia forma en que la actividad se desarrollaba día a día en condiciones de absoluta ineficiencia e inseguridad y que había sido puesto en conocimiento certero de los empresarios por el cúmulo de multas y actuaciones labradas por la CNRT.

Por ende, los agravios deducidos en este punto por las defensas deben ser definitivamente descartados.

**3.1.b.** Trataremos a continuación algunos cuestionamientos específicos de los integrantes del Comité Ejecutivo de la empresa TBA.

Al igual que sucediera con los miembros del Directorio, también en este caso el tribunal fue preciso a la hora de detallar y analizar las constancias en las que se apoyó para determinar la efectiva conformación del Comité





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Ejecutivo, ello pese a que no había sido designado formalmente ni había dictado su propio reglamento.

En este sentido, debemos mencionar que los organigramas secuestrados en poder del acusado Tempone, así como los correos electrónicos y testimonios detallados en la sentencia avalan cuanto concluyera el tribunal de juicio: Sergio Claudio Cirigliano, Álvarez y Calderón pertenecían al Comité Ejecutivo que, desde las sombras, dominaba la vida diaria de la compañía.

Y en la cúpula de dicho Comité, sin lugar a dudas, se ubicaba Sergio Claudio Cirigliano, quien, a criterio del *a quo*, se había convertido en la máxima autoridad para la toma de decisiones de la empresa. Esta no fue una deducción antojadiza del tribunal de juicio, sino que precisamente la contundente prueba rendida y valorada en la sentencia deja al descubierto el rol protagónico que el mencionado ostentó en el manejo de la firma: decidía cuándo y dónde se reunía el Comité, así como quiénes concurrían y qué temas se tratarían, y era anoticiado de los acontecimientos y contingencias que afectaban a la concesionaria. Ello no sólo se colige de los organigramas ya referidos, sino también, y especialmente, de los e-mails trascriptos en la sentencia, cuya elocuencia habla por sí sola.

Los acusados Álvarez y Calderón, por debajo de aquel, no se quedaban atrás. Ambos, por ejemplo, recibían en sus casillas de correo electrónico los partes diarios de la Línea Sarmiento, donde se informaba todo lo concerniente a las fallas que presentaban las formaciones, así como los problemas en la regularidad del servicio.

Por si esto fuera poco, también se verificó que este

órgano, al menos desde el año 2010, fijó las pautas salariales y escalas dentro de la organización (Directorio incluido), así como también autorizó diversos pagos y erogaciones, algunos de los cuales se encuentran detallados en la sentencia.

Justamente es a partir de ese año que el tribunal pudo verificar que el Comité Ejecutivo adoptó un papel preponderante por sobre el Directorio, circunstancia no casual: fue el 27 de mayo de 2010 cuando Ferrari y De los Reyes asumieron como Presidente y Vicepresidente de TBA respectivamente, reemplazando de este modo a Calderón y Álvarez, quienes, no obstante, continuaron ligados a la firma integrando el referido Comité e, incluso, ocupando otros cargos. Efectivamente, Calderón ostentó el puesto de Director de Relaciones Institucionales y Nuevos Negocios, en tanto que Álvarez, el de Director de Operaciones.

En otro orden de ideas, también se observa una directa injerencia de los tres integrantes del Comité Ejecutivo en la firma del contrato de asesoramiento suscripto por TBA y Cometrans. Téngase en cuenta que este convenio fue celebrado el 5 de enero de 2004, cuando Sergio Claudio Cirigliano ejercía la presidencia de ambas firmas.

En efecto, Sergio Claudio Cirigliano, Calderón y Álvarez participaron de tal desventajosa contratación, al menos para las arcas de la firma concesionaria: Sergio Claudio Cirigliano y Jorge Álvarez actuaron en representación de Cometrans y TBA respectivamente, en tanto que en la addenda suscripta con posterioridad intervinieron Sergio Claudio Cirigliano -nuevamente en representación de Cometrans- y Marcelo Calderón -por la firma concesionaria-.

Y la suscripción de este convenio -innecesario por





## *Cámara Federal de Casación Penal*

cierto- resulta de suma trascendencia, pues para cumplir con los onerosos compromisos allí asumidos, TBA sencillamente optó por no realizar las tareas de mantenimiento a las que estaba obligada, circunstancia que, a la larga y como ya vimos, ocasionó el deterioro del material rodante y el consecuente perjuicio al patrimonio estatal.

Aún a riesgo de incurrir en algunas reiteraciones, debe tenerse presente que Sergio Claudio Cirigliano fue durante muchos años presidente de TBA, habiéndose celebrado bajo su órbita el contrato de concesión del servicio público, allá por el año 1995. Calderón también fue presidente de TBA por un largo período, en tanto que Álvarez se desempeñó -de igual modo, por extenso tiempo- como Vicepresidente.

Al menos dos de ellos, también actuaron en la empresa controlante. Ciertamente, Cirigliano se desempeñó (paralelamente a su actuación en TBA) como Presidente de Cometrans y fue, al menos indirectamente, su accionista mayoritario. Por su parte, Calderón fue Director de esta firma.

Esto demuestra, con claridad, la no casual conformación que tenía el órgano que asumió la dirección de la empresa: ex presidentes y vicepresidentes de TBA, quienes además ocuparon importantes puestos en la empresa controlante y uno de ellos cabeza del grupo empresario.

Lo dicho hasta aquí parece más que suficiente para demostrar el acierto de lo decidido por el tribunal de juicio. Es que no caben dudas acerca de que la conducción de la empresa quedó en manos de este órgano societario (ello -claro está- con la connivencia del Directorio), cuya conformación fue irregular desde el inicio.



Veamos: **a)** la ley 19.550 autoriza que el estatuto organice un Comité Ejecutivo que, indefectiblemente, debe estar integrado por miembros del Directorio que tengan a su cargo únicamente la gestión de los negocios ordinarios (ver puntualmente art. 269); **b)** el estatuto de TBA fue modificado, permitiéndose así la implementación del Comité Ejecutivo, el cual debía dictar su propio reglamento y tenía autoridad y responsabilidad para tomar todas las decisiones técnicas informando posteriormente al Directorio (acta de Asamblea extraordinaria del 30/05/2006); **c)** ya desde sus comienzos, la estructura del Comité fue ilegítima, pues siempre fue presidido por Sergio Claudio Cirigliano, quien no integraba formalmente la empresa desde el año 2004; **d)** lo mismo ocurría en el caso de Calderón y Álvarez, pues sus puestos en el Directorio de TBA cesaron en el año 2010, pese a lo cual continuaron integrando el Comité Ejecutivo; **e)** el Comité nunca fue designado formalmente ni dictó su propio reglamento; y **f)** sus miembros tenían íntima vinculación con la empresa controlante Cometrans SA.

De este modo, y pese a las objeciones de las defensas, la responsabilidad asignada por el tribunal de juicio a los integrantes del Comité como "administradores de hecho" es inconvencible. Eran quienes manejaban la marcha diaria de la compañía y decidieron la política societaria implementada, a lo que debemos agregar su comprobada y activa intervención en el contrato de asesoramiento que, justamente, resultó ser una de las principales razones por las cuales la empresa no cumplió con las tareas de mantenimiento a las que estaba obligada y, consecuentemente, condujo al menoscabo de los bienes concesionados y a la disminución de su vida útil y,

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

con ello, a la afectación al patrimonio estatal y la seguridad en la prestación del servicio.

Cabe mencionar, asimismo, que la administración fraudulenta abarca el manejo, administración o cuidado de bienes o intereses pecuniarios ajenos -en este caso del Estado- por disposición de la ley, de la autoridad o, incluso, por un acto jurídico. En este último caso, *"...en general, se hace referencia al mandato, como también a la designación como miembro del directorio de una persona jurídica, aunque no exista el poder que lo designe como tal, entendiéndose que será suficiente una relación fundamentada en un acto jurídico, de la cual se deduzca la facultad de actuar con eficacia para otro frente a un tercero...La nulidad del respectivo contrato no excluye la incriminación penal, porque **la relación jurídica puede ser tanto de hecho, como de derecho...**"* (DONNA, Edgardo Alberto "Derecho Penal. Parte Especial. Tomo II-B", Rubinzal-Culzoni Editores, Santa Fe, 2016, p. 480/481; el destacado nos pertenece).

En el caso, como profundamente se explicara, esa relación de hecho existió por lo que los cuestionamientos de los defensores vertidos en tal sentido no pueden ser en esta instancia acogidos.

Finalmente, y con relación al suceso nro. 2, entendemos que los innumerables factores que incidieron en la colisión y en la magnitud del resultado, y que hemos desarrollado ampliamente al realizar el repaso de los fundamentos del fallo impugnado, constituyen claras violaciones al deber objetivo de cuidado que pesaba sobre quienes decidían las políticas societarias que marcaban el curso de la empresa y que, en definitiva, permitieron que el

tren circule en las condiciones verificadas aquella trágica mañana del 22 de febrero de 2012.

**3.1.c.** En suma, y para concluir, entendemos que la nefasta política implementada por el Comité Ejecutivo, con la connivencia del Directorio, y -como se profundizará más adelante- con la necesaria colaboración del Gerente de Operaciones, de los directivos de Cometrans y de los Secretarios de Transporte, y la participación secundaria del Gerente de Material Rodante, ocasionó el innegable deterioro del material ferroviario concesionado, al dejar sin ejecutar los programas de mantenimiento que estaban obligados a cumplir. La intervención, entonces, a título de coautores en el suceso identificado como nro. 1, es evidente.

Lo propio ocurre con el suceso nro. 2 -por el que fueron responsabilizados los acusados en calidad de autores-, pues la innumerable cantidad de factores de riesgo que coadyuvaron al siniestro y a su magnífica extensión -de los cuales ya hemos dado suficiente cuenta y no habremos aquí de sobreabundar- obedece a la política implementada por el Comité Ejecutivo de la empresa concesionaria, con el absoluto contubernio de los permisivos directores.

La relación de causalidad entre aquellas transgresiones de la empresa y la colisión del tren chapa 16 es, pues, manifiesta: la continua baja de formaciones y cancelaciones de servicios y, por ende, la mayor cantidad de pasajeros que transportaban los trenes que permanecían en funcionamiento; el rediseñamiento de los coches Toshiba para que admitieran mayor cantidad de usuarios parados; la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas; el nulo control de la velocidad a la que circulaban los

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

conductores; el absoluto desinterés por adoptar medida alguna frente a las advertencias recibidas por la ausencia de velocímetros en las formaciones; el deficiente sistema de reporte de fallas y la falta de realización de las tareas de alistamiento previas que, vale mencionar, hubieran advertido el freno largo; la corrosión en la carrocería que facilitó el acaballamiento de los coches donde se encontraron la mayor cantidad de víctimas; y la falta de funcionamiento del sistema hidráulico del paragolpes ubicado a fin de vía del andén nro. 2.

Factores todos que tuvieron incidencia en el suceso de marras y, en especial, en sus lamentables consecuencias.

De esta manera, adversamente a lo postulado por algunas asistencias técnicas, entendemos que justamente la actitud de las autoridades de la firma y la nefasta y avara política de ahorro y ajuste que implementaron, posibilitó la prestación del servicio público con un estándar de seguridad muy por debajo del mínimo, lo cual en definitiva se materializó en el resultado, esto es, en la colisión del convoy que causó la muerte a 52 personas y las heridas a otras 789.

### **3.2. Directorio de Cometrans SA.**

Ya hemos visto en detalle la maniobra fraudulenta desplegada por el Comité Ejecutivo de TBA, con la connivencia de su Directorio, consistente **en fijar como política de la empresa la no realización de las tareas de mantenimiento a las que estaba obligada, para luego -afectación de la vida útil del material rodante mediante- solicitar al Estado Nacional su reconstrucción integral; restauración que era solventada por el Estado y efectuada por la firma Emprendimientos**

Ferrovianos SA, también controlada por Cometrans SA. Corresponde entonces dar puntual respuesta a los agravios de las defensas de los integrantes de la firma que resultaron condenados y por ende analizar si la participación necesaria asignada por el *a quo* a los directivos de la empresa controlante resulta acertada y ajustada a derecho.

Previo a todo análisis, recordamos que la firma Cometrans SA era controlante de TBA SA (en los términos del art. 33 de la ley 19.550), pues poseía, al menos a la fecha del hecho, el noventa y seis por ciento (96 %) de las acciones de la empresa concesionaria.

La vinculación entre los Directorios de ambas firmas surge palmaria y manifiesta: Doce Portas, Gariboglio y Lopardo integraban el Directorio de Cometrans, junto con los acusados Calderón y Sergio Claudio Cirigliano, este último en calidad de Presidente. De más está decir que, a su vez, Calderón y Sergio Claudio Cirigliano integraban el Comité Ejecutivo de TBA; en tanto que Doce Portas y Gariboglio habían integrado el Directorio de la empresa concesionaria entre los años 2002 y 2003.

Pues bien, sentado lo anterior y abocándonos al tratamiento de los planteos defensistas, entendemos que los acusados tuvieron una decisiva participación en la designación de un Directorio de TBA necesariamente inactivo, indiferente y pasivo ante el Comité Ejecutivo y, con ello, asumieron una sustancial contribución a la maniobra fraudulenta desplegada por sus consortes de causa. Es que los acusados Doce Portas, Gariboglio y Lopardo coadyuvaron a la conformación de aquel órgano societario, cuyas propias y particulares características ya hemos enunciado.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

En este sentido, no podemos perder de vista que Cometrans era accionista mayoritaria de la empresa concesionaria y, en esa coyuntura, los directores de la firma controlante y aquí imputados facultaron a su Presidente Sergio Claudio Cirigliano para que en asamblea de accionistas de TBA representara a Cometrans y así aprobara la designación de diversas autoridades de TBA: como directores titulares a Ferrari, De los Reyes, D'Abenigno, Pont Vergés, Limardo, Astrella, Suárez y Pafumi; y como directores suplentes a Ballesteros y Heinecke (cfr. cita del tribunal del acta de Asamblea del 27 de mayo de 2010).

Ya hemos visto que fue justamente cuando Ferrari y De los Reyes asumieron como Presidente y Vicepresidente de TBA respectivamente (en reemplazo de Álvarez y Calderón, quienes -recuérdese- continuaron integrando el Comité Ejecutivo de TBA, y el segundo de los nombrados paralelamente también ocupaba un puesto en el Directorio de Cometrans) que el Comité Ejecutivo adoptó un papel preponderante por sobre el Directorio, dominando el curso diario de la compañía.

De este modo, teniendo en cuenta el capital accionario mayoritario que Cometrans tenía sobre TBA -reiteramos, 96 %-, las asambleas de accionistas de la empresa concesionaria eran llevadas a cabo con la presencia de quien era enviado por el Directorio de la primera de las firmas en su representación, donde claramente imponía la voluntad de la controlante.

Repárese que los acusados no sólo avalaron la suscripción del contrato de asesoramiento al que ya hemos hecho tantas veces referencia, sino que, además, los tres intervinieron en la modificación que de dicho convenio se

efectuara en el año 2007. En efecto, los tres participaron en la reunión de Directorio llevada a cabo el 4 de diciembre de 2007, en la cual se ratificó por unanimidad la addenda del 1º de noviembre de ese año suscripta por Sergio Claudio Cirigliano y Jorge Álvarez.

Pero además, en el año 2011 los acusados dispusieron la vigencia de este pernicioso contrato. Ciertamente, el 30 de abril de ese año Doce Portas, Gariboglio y Lopardo, entre otros, tomaron la decisión de continuar prestando a la empresa concesionaria los servicios de asesoramiento *"en la ejecución del Plan de Inversiones, en la resolución de los reclamos efectuados ante el Estado Nacional y en la coordinación de los llamados a licitación para las obras de inversión previstas"* (cfr. acta de directorio de Cometrans de la fecha señalada).

Las perjudiciales consecuencias que para la firma concesionaria arrojó aquel convenio de asesoramiento ya han quedado por demás evidenciadas, motivo por el cual no habremos aquí de abordar tal cuestión; sólo recordar que esa erogación absolutamente innecesaria tenía como contrapartida la ausencia de aplicación de recursos al mantenimiento efectivo de los bienes concesionados del Estado y, por añadidura, comportó una contribución objetiva a su deterioro paulatino y constante.

Tan inútil fue dicha contratación que también se encuentra suficientemente corroborado que la empresa controlante, contrariamente a lo que se había obligado para con TBA, no tenía personal capacitado o experimentado para el desarrollo de las tareas comprometidas (cfr. en este sentido lo expuesto por los peritos contadores oficiales Güelfi y Fernández).

Y, tal como lo sostuvo el tribunal de juicio, los





## *Cámara Federal de Casación Penal*

integrantes de Cometrans, si bien tenían experiencia en el ámbito del transporte, no la tenían en lo que al servicio ferroviario se refiere. Dicho en otros términos, pretendieron actuar como asesores en una materia de la que no tenían conocimientos específicos, lo que revela no sólo el desinterés por la debida manutención de los bienes que conformaban el patrimonio estatal, sino que además evidencia el verdadero afán de lucro que guiaba su actuación al pretender beneficiarse -conjuntamente con los responsables de TBA- de los frutos que pudiera representar la explotación del contrato de concesión que la firma controlada había suscripto con el Estado.

Por si esto fuera poco, no resulta menor la circunstancia de que los acusados estaban absolutamente al tanto de la concreta situación que atravesaba la empresa y, como consecuencia lógica de ello, del incumplimiento del contrato de concesión. En efecto, como Directores de la accionista mayoritaria de TBA, eran anoticiados de los tópicos abordados en las asambleas de accionistas de la concesionaria, en las cuales -insistimos- intervenía el representante de Cometrans que los acusados escogían y que usualmente era Sergio Claudio Cirigliano.

De este modo, ha quedado por demás verificado el efectivo conocimiento que los imputados tenían sobre la falta de manutención de los bienes concesionados, política general que avalaron y respecto de la cual prestaron una concreta colaboración a través de la suscripción del mentado contrato de asesoramiento, que no representaba más que una erogación innecesaria para la firma que destinaba recursos valiosos sin contraprestación alguna. Las actas al respecto valoradas en la

sentencia son concluyentes e ilustran acabadamente que los directivos de Cometrans estaban totalmente al tanto del incumplimiento de las obligaciones que realizaba la compañía controlada con relación al contrato suscripto con el Estado.

Advertimos así que adversamente a lo argumentado por las defensas, en la sentencia se ha dado cuenta del concreto accionar atribuido a los acusados, sin cuya indispensable colaboración el ilícito de marras no se hubiera configurado.

En suma, tras estas breves consideraciones estamos en condiciones de afirmar que la participación necesaria asignada a los acusados resulta apropiada, pues aquellos realizaron un aporte esencial en la destrucción del material rodante concesionado, al haberse servido de las facultades inherentes a su posición societaria, para que el manejo de la política empresarial de TBA, quedara en manos de Sergio Claudio Cirigliano y demás miembros del Comité Ejecutivo a través de la designación de un Directorio sometido a su voluntad.

Notamos así la sustancial colaboración que los directivos de Cometrans prestaron a la fraudulenta maniobra ideada y llevada adelante por Sergio Cirigliano y sus consortes de causa.

Y ello no es casual: la política implementada por dicho órgano societario, con la connivencia del Directorio de TBA, y, especialmente, el peculiar contrato de asesoramiento celebrado, le permitió a la empresa que ellos dirigían percibir importantes réditos. Efectivamente, Cometrans fue la única gran beneficiaria del convenio suscripto con TBA, el cual -por el contrario- resultó uno de los principales factores por los cuales la empresa concesionaria no cumplió con las tareas de mantenimiento a las que estaba obligada y,

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

consecuentemente, condujo al menoscabo de los bienes concesionados y a la disminución de su vida útil y, con ello, a la afectación al patrimonio estatal y la seguridad en la prestación del servicio.

Finalmente, sólo cabe señalar que atento a que los acusados no se encontraban a cargo de los bienes concesionados ni les habían a ellos confiado los intereses ajenos que, a la postre, fueron menoscabados, su intervención en el hecho sólo puede ser analizada a la luz de las reglas de la participación criminal, la cual -a todas luces y conforme lo que se dijera hasta aquí- juzgamos de necesaria, pues sin su contribución no hubiese podido configurarse el delito.

Y es aquí donde perecen aquellos agravios de las defensas de los responsables de Cometrans en torno a la supuesta falta de capacidad de decisión sobre las cuestiones atinentes a la explotación del servicio de trenes y la alegada inexistencia de obligaciones sobre tal aspecto; ello así, pues precisamente lo que se les reprocha es la colaboración que prestaron al hecho ilícito cometido por los sujetos obligados contractualmente a mantener los bienes del Estado, resultando en el caso una pieza fundamental en la política empresarial llevada adelante por las autoridades de la empresa concesionaria, particularmente por el control accionario y el ruinoso contrato de servicio que determinó el destino de erogaciones innecesarias que no pudieron ser afectadas al mantenimiento de los bienes concesionados, contribuyendo claramente en ese marco al deterioro del patrimonio estatal.

### **3.3. Gerente de Operaciones.**

**3.3.a.** Ya hemos visto en detalle los distintos elementos en los que se basó el tribunal a la hora de analizar

cuál era el puesto que ocupaba Tempone en la empresa concesionaria y, especialmente, cuáles eran las tareas a su cargo y las áreas de su incumbencia. Recuérdese que el acusado dependía jerárquicamente de Jorge Álvarez y, por debajo del plano directivo, era el máximo responsable de la firma.

Su injerencia era tal que, incluso, evaluaba el desempeño del coimputado De los Reyes, lo que denota a las claras que en la práctica un cargo directivo tan importante como el de Vicepresidente mostraba cierta subordinación a otro de menor jerarquía.

En este sentido, y más allá de los intentos de la defensa por presentar a su asistido como un empleado sin poder de decisión y disposición sobre los recursos de la firma, lo cierto es que ha quedado por demás verificado que Tempone, en su condición de Gerente de Operaciones de TBA, se encontraba jerárquicamente por sobre el resto de las gerencias -incluidas la Gerencia de la Línea Sarmiento a cargo de Daniel Guido Lodola, la Gerencia de Material Rodante a cargo de Roque Ángel Cirigliano y la Gerencia de Transporte Centralizado a cargo de Antonio Mazzaglia-, las cuales a él le reportaban.

En tales condiciones, el acusado evaluaba a los gerentes y tenía una real supremacía en la toma de decisiones de diversa índole, tales como la incorporación de personal y sus respectivas remuneraciones, y los recortes y ajustes laborales implementados. Además, y en lo que aquí interesa, recibía en forma periódica los partes diarios de las formaciones y participaba activamente en la toma de decisiones de las cuestiones vinculadas a la operatoria del servicio ferroviario, y del material rodante y de su mantenimiento, pues la Gerencia de Material Rodante -como ya dijimos-

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

dependía de Tempone y a él le reportaba.

Pero además, y aún pese a la negativa de la defensa, el acusado participaba de las reuniones del Directorio y del Comité Ejecutivo (cfr. Libro de Actas de Directorio de TBA, citado por el tribunal), y, en definitiva, ejecutaba las políticas trazadas por las autoridades de la compañía.

La innumerable cantidad de elementos probatorios valorados en la sentencia para sustentar cada una de las afirmaciones efectuadas en tal sentido, tornan incuestionable el protagónico rol que, en su carácter de Gerente de Operaciones, ocupó Tempone en la compañía, preponderancia que se verificó en diversos aspectos, en especial -insistimos- en lo atinente a la operación del servicio.

Es que más allá de que Tempone no se encontraba lo suficientemente capacitado para tamaña tarea (circunstancia que, incluso, parece reconocer la defensa en su impugnación), lo cierto es que su activa participación e injerencia en tan importantes áreas se encuentra fuera de discusión.

Aquí caen pues todas las alegaciones de la defensa tendientes a menospreciar el rol que desempeñaba el acusado.

Es que tal como se valoró en la sentencia, Tempone no sólo era el Gerente de Operaciones -con las obligaciones que a ese cargo le competían-, sino que además estaba al tanto de la situación del material rodante y de acuerdo a su posición jerárquica tenía capacidad para influir en la forma de prestación del servicio.

Sin embargo, como sabemos, se limitó a acoplarse a la perniciosa política empresarial que llevó al ruinoso estado de los bienes concesionados y al otorgamiento de un servicio público tan delicado -como lo era el del transporte de

pasajeros- en condiciones de absoluta inseguridad e ineficiencia.

En otro andarivel, nos interesa aquí formular una aclaración. La asistencia técnica del acusado ha postulado que los correos electrónicos valorados por el tribunal no le habrían sido intimados a su defendido en sus respectivas declaraciones indagatorias. Al respecto, sólo cabe formular que los e-mails transcritos y ponderados en la sentencia fueron prueba válidamente incorporada al debate (cfr. prueba documental detallada a partir de la página 149 de la sentencia -puntos 783, 807 y 891, entre otros-), no existiendo óbice alguno para que sean considerados como elementos probatorios válidos para dar sustento a la atribución de responsabilidad asignada al imputado en ambos sucesos objeto del juicio.

Es que habiéndose incorporado las piezas cuestionadas al debate, puede afirmarse que ellas eran conocidas por el imputado y su defensa, de modo tal que ambos tuvieron la oportunidad útil de refutarlas, producir otras pruebas sobre las mismas y alegar sobre su mérito; de allí que no pueda considerarse que existe lesión a derecho o garantía constitucional alguna que impida su ponderación como prueba de cargo.

**3.3.b.** En cuanto al hecho nro. 1, los magistrados sentenciantes consideraron a Tempone partícipe necesario de la maniobra fraudulenta desplegada por el Comité Ejecutivo y Directorio de la empresa concesionaria.

En este sentido, cabe reiterar que todas las cuestiones atinentes a la operación del servicio y mantenimiento del material rodante eran decididas con la intervención de Tempone, quien no sólo era persona de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

confianza de Sergio Claudio Cirigliano, sino que además era el máximo referente de diversas gerencias, entre ellas, la de Material Rodante a cargo de Roque Ángel Cirigliano. Y es por eso que, precisamente, el tribunal entendió que a través de sus delegados tenía la custodia y mantenimiento de los bienes concesionados.

Allí residió el aporte sustancial efectuado por el nombrado, consistente en asegurar a través de sus dependientes el sostenimiento del servicio ferroviario, pese al incumplimiento de las tareas de mantenimiento del material rodante, omisión que no sólo Tempone conocía, sino que también deliberadamente favorecía.

Efectivamente, la manifiesta supremacía e injerencia que Tempone ejercía sobre el área de material rodante -gerencia primordialmente dedicada a diagramar y cumplir los planes anuales de mantenimiento en los términos de la tantas veces mencionada resolución nro. 1770/08 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte- ha quedado por demás evidenciada.

En este sentido, a lo largo de la sentencia se han transcripto diversos correos electrónicos que dan cuenta de las facultades que sobre tal aspecto detentaba el acusado, quien en definitiva y según se puede constatar de dichas probanzas, tomaba decisiones sobre las tareas de mantenimiento, favoreciendo que aquellas queden reducidas al mínimo posible y siempre relegadas frente a la tacaña política de ahorro y ajuste implementada por las autoridades de la compañía.

Pero no sólo eso. Como ya dijimos, Tempone también controlaba la Gerencia de Transporte Centralizado,

circunstancia que a la postre le permitía asegurar lo que a la empresa tanto le interesaba: el cumplimiento del diagrama, ello, naturalmente, sin importar las condiciones deplorables en las que se encontraban los bienes concesionados.

Los distintos e-mails detallados por el tribunal merecen ser leídos, pues no tienen desperdicio y permiten perfilar el influyente rol que Tempone ocupó en la empresa: lejos de ser un mero empleado como lo postuló su asistencia técnica, daba directivas, tomaba decisiones y, en definitiva, manejaba a través de sus dependientes todo lo vinculado a la operación del servicio.

Estaba absolutamente al tanto de las ruinosas condiciones en las que se prestaba el servicio y de las múltiples sanciones de las que había sido pasible la empresa por reiterados incumplimientos a las obligaciones asumidas en el contrato de concesión. No obstante, lejos de coadyuvar a revertir tal preocupante situación, prestó una colaboración esencial para que el servicio continuara prestándose, -claro está- con un estándar de seguridad tan bajo como indigno.

Debemos aquí formular una última salvedad. La defensa de Tempone ha objetado que el tribunal valorara los informes de la Auditoría General de la Nación, pues se referirían a períodos anteriores a que su defendido asumiera como Gerente de Operaciones. Recuérdese que, como ya vimos, Tempone ocupó ese puesto gerencial desde mediados del año 2010.

Sobre esta cuestión cabe decir que si bien es cierto que el objeto del informe AGN 303/09 abarcó los controles efectuados entre los años 2007 y 2009, ambos inclusive, no lo es menos que las tareas de campo se desarrollaron entre el 1º de septiembre de 2009 y el 30 de noviembre de 2010.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Sin perjuicio de ello, el tribunal de juicio fue claro en cuanto a que "...la actuación de la Auditoría General de la Nación posee una limitación temporal, lo que implicó que se ha evaluado la implementación de reprochables políticas que importaron la ausencia de mantenimiento sólo hasta el año 2009. De allí que la actuación de los integrantes de la sociedad en los años siguientes y hasta la quita de la concesión, se fundamenta en las constataciones que sobre el punto realizó la Comisión Nacional de Regulación del Transporte".

Efectivamente, a finales del año 2008, concretamente el 19 de septiembre, la CNRT dictó la resolución nro. 1770/08, mediante la cual se habilitó la imposición de multas a la concesionaria frente al incumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Sobre la importancia de este documento emitido por el acusado Sícaro no habremos de profundizar aquí, pues será evaluado a la hora de analizar la absolución que, a su respecto, dispusiera el tribunal de juicio. No obstante, lo que sí habremos de dejar asentado es que las distintas actuaciones labradas por el organismo de control a partir del dictado de dicha resolución, son reveladoras de la manifiesta política omisiva implementada por TBA.

En efecto, las reiteradas inspecciones y auditorías llevadas a cabo por la CNRT y, en definitiva, lo actuado en los expedientes labrados por esa sede, da cuenta de la indiferencia de la empresa en el debido cumplimiento de las obligaciones a su cargo -especialmente en lo que a las tareas de mantenimiento se refiere-, desatención que, tras reiteradas advertencias y multas, no puede ser sino deliberada.

Recuérdese que TBA fue, por lejos, la empresa que más descarrilamientos y multas por cuestiones de mantenimiento recibió. Y justamente, por su posición societaria, Tempone daba directivas en las cuestiones vinculadas a las tareas de mantenimiento y reparación de las formaciones, favoreciendo que aquellas queden reducidas al mínimo posible en pos de lograr un considerable ahorro en los gastos a ello destinados.

El carácter esencial de su contribución es, pues, inmovible. Es que si bien es cierto que Tempone recién ostentó el cargo de Gerente de Operaciones desde mediados del año 2010 (cuestión sobre la cual la asistencia técnica del encausado hizo especial hincapié en su exposición durante la audiencia de informes), no lo es menos que de la totalidad de la prueba rendida y valorada en la sentencia pudo verificarse a su respecto un preponderante y protagónico rol en la compañía concesionaria, circunstancia que nos impide modificar el tipo de intervención acertadamente escogido por el tribunal de juicio.

Repárese que, insistimos, Tempone -persona de confianza de Sergio Claudio Cirigliano- estuvo vinculado a la firma desde mucho tiempo antes, concretamente desde el año 2000 -conforme sus propios dichos vertidos en la audiencia de informes-, ingresando al sector de legales y siniestros en su calidad de traductor público, para finalmente acceder a la gerencia precitada, con las importantes responsabilidades que allí ostentaba y que dieran lugar al reproche penal que se le formulara. Aquí y pese a no contar con suficiente formación y capacitación para semejante tarea, asumió este importante puesto de Gerente de Operaciones, cargo de una absoluta especificidad técnica, y al cual le reportaban múltiples

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

gerencias y un total de 4000 empleados.

La comprobada injerencia de Tempone en las distintas áreas de su incumbencia es manifiesta y, consecuentemente, su participación indispensable en el hecho habrá de ser convalidada, sin perjuicio de que la cuestión planteada por la defensa en lo inherente a la temporalidad en el cargo de gerente, será revisada a la hora de analizar su grado de culpabilidad por el hecho y, consecuentemente, la dosimetría punitiva.

**3.3.c.** Con relación al suceso nro. 2, como ya vimos, el tribunal entendió que Tempone tuvo a su cargo varias de las creaciones de riesgos jurídicamente desaprobados, que se han producido en el resultado lesivo y por los cuales el acusado debía responder a título culposo.

No habremos de transcribir aquí la totalidad de los factores de riesgo -pues ya han sido suficientemente abordados a la hora de analizar la materialidad del suceso nro. 2-, sino que nos limitaremos a mencionar aquellos que tienen vinculación con las políticas implementadas bajo la órbita de actuación de Tempone o, dicho de otro modo, obedecieron a la negligente ejecución de sus funciones laborales.

Así, podemos mencionar la falta de control sobre el exceso de velocidad en el que a diario incurrían los maquinistas y el desinterés por optimizar los dispositivos con los que contaba la empresa para solucionar tal cuestión. Sobre este aspecto, y tal como lo mencionara el tribunal, no podemos perder de vista que entre las distintas gerencias que reportaban a Tempone, se encontraba la Gerencia de Transporte Centralizado y, a través de ella, el Departamento de Control Trenes que encabezaba Julio César Pastine.

Recuérdese que el Puesto de Control Trenes advertía casi en directo los excesos de velocidad a la que circulaban las formaciones. No obstante, la tecnología con la que ya contaban se continuó empleando únicamente con miras a realizar controles formales de diagrama, pero sin implementar un sistema de alertas por radio a los conductores o, incluso, un sistema de GPS que informara directamente a los motorman la velocidad de circulación y los previnieran para el caso de superar el máximo permitido.

De igual modo, bajo su ámbito de actuación se verificaban ciertos factores que hacen a la seguridad del servicio y que contribuyeron al aumento de pasajeros trasladados en la formación: la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas, así como las continuas cancelaciones y suspensiones de servicios producto de la falta de mantenimiento del material rodante. Esa ausencia de una debida manutención también incidió en el avanzado estado de corrosión que presentaba la formación, lo cual, a su vez y como ya hemos visto, se vio reflejado en el proceso de acaballamiento producido que fue determinante a la hora de evaluar la magnitud del resultado, especialmente las víctimas fatales.

También cabe mencionar la comprobada falta de ejecución de las tareas de alistamiento previas, circunstancia que, a su turno, incidió en las particulares características de frenado de la formación, impidiendo que el fenómeno de "freno largo" fuera debidamente detectado. Téngase en cuenta que dichas tareas estaban a cargo del Jefe del Depósito Castelar Pedro Roque Raineri, quien a su vez dependía de la Gerencia de Material Rodante y, en última instancia, del

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Gerente de Operaciones Tempone.

Nuevamente aquí resulta necesario recomendar la lectura de los distintos correos electrónicos precisados en la sentencia, los cuales -tal como lo señalara el *a quo*- reflejan acabadamente la estructura vertical que caracterizaba al sector operativo de la empresa, a punto tal que las distintas incorrecciones llevadas adelante por alguno de sus dependientes eran conocidas y motivadas por el Gerente de Operaciones y, a la postre, por quienes detentaban la voluntad social de la firma.

De este modo, la especial posición que Tempone ocupaba en la empresa y de la que ya hemos dado suficiente cuenta, nos conduce a sostener que aquel permitió que las formaciones, y en particular la que aquí nos ocupa, sean puestas en servicio sin alcanzar siquiera un mínimo estándar de seguridad. Así las cosas, y estando absolutamente al tanto de tal situación, no adoptó medida o diligencia alguna tendiente a modificar el ruinoso estado en el que se encontraba la flota y, por añadidura, para mejorar y optimizar el servicio. En tales condiciones, entendemos que Tempone favoreció el aumento de los riesgos mencionados que se concretaron en el siniestro y en su resultado.

Para finalizar, y con relación al principio de confianza invocado por la asistencia técnica, por cuestiones de brevedad, nos remitimos a cuanto sostuviéramos a la hora de analizar la responsabilidad del Directorio de TBA (ver punto 3.1.b). Sólo habremos de agregar aquí la improcedencia de aplicar tal principio a casos como el del *sub examine*, al haberse verificado que el acusado efectivamente inobservó el cuidado debido, lo cual -en definitiva- se materializó en el

suceso y en la terrible extensión del resultado.

### **3.4. Gerente de Material Rodante y Nuevos Servicios.**

**3.4.a.** La defensa de Roque Ángel Cirigliano ha postulado que en la sentencia puesta en crisis se habría confundido el vínculo que unió a su asistido con la empresa concesionaria. Proclamó, en concreto, que el mencionado no fue gerente sino empleado de la firma, que sus funciones no derivaban de ninguna ley, sino de una decisión societaria y que no tenía injerencia ni en el manejo ni en el cuidado de los bienes o intereses pecuniarios ajenos.

Ahora bien, adversamente a lo sostenido por la esforzada defensa, entendemos suficientemente acreditado que Roque Ángel Cirigliano se desempeñó como Gerente de Material Rodante y Nuevos Servicios de la concesionaria. En efecto, los distintos elementos valorados en la sentencia, especialmente correos electrónicos y declaraciones testimoniales, permiten observar que el mencionado Cirigliano se ubicaba jerárquicamente por debajo del Gerente de Operaciones Tempone, y que se encontraban dentro de su órbita de actuación cuestiones tales como la seguridad en la prestación del servicio, y el mantenimiento y alistamiento diario de las formaciones. Sobre tales aspectos, profundizaremos en lo que sigue.

**3.4.b.** El tribunal consideró al mencionado Cirigliano partícipe secundario de la administración fraudulenta llevada adelante por sus consortes de causa, en el entendimiento de que el nombrado se limitó a ejecutar las políticas de mantenimiento que eran delineadas por sus superiores y, con ello, realizó un aporte no necesario a la destrucción del material rodante dado en concesión.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Efectivamente, ya hemos mencionado hasta el hartazgo la maniobra ideada y desplegada por los directivos de la compañía -ello con la necesaria colaboración del Gerente de Operaciones Tempone-, que culminó con el deterioro del material rodante dado en concesión y la disminución de su vida útil, y, consecuentemente, con la afectación del patrimonio estatal. Veremos ahora entonces en qué ha consistido y cuáles fueron los alcances de la colaboración brindada por Roque Ángel Cirigliano.

Con ese norte, no podemos olvidar que la Gerencia de Material Rodante a su cargo estaba principalmente abocada a diagramar y ejecutar los planes anuales de mantenimiento en donde se detallaban las tareas que realizaría cada uno de los depósitos y talleres que de él dependían.

Ciertamente, el mencionado Cirigliano era responsable técnico de TBA ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte por el área de material rodante y, en tal carácter, presentaba dichos planes anuales ante el organismo de control. Repárese que cada especialidad -una de ellas era material rodante- debía tener su responsable técnico, quién avalaba los planes remitidos así como toda la actividad relacionada con el mantenimiento y la seguridad en la circulación de los trenes y en el transporte de pasajeros y bienes (anexo A de la resolución 1770/08 CNRT).

En este sentido, ilustrativo resulta el expediente administrativo citado por el tribunal, donde no sólo se observa la intervención del nombrado, sino que además se verifica que en el año 2011 la mayor parte de las reparaciones que se llevaron a cabo fueron las que se identifican como "A" y "AB", tratándose de revisiones superficiales que sólo tienen

por objeto prolongar el tiempo de circulación de los coches.

De este modo, siendo el acusado responsable técnico ante el organismo de control, lógico es concluir que estaba absolutamente al tanto de cuál era el estándar exigido en la materia que dirigía. Pero no sólo eso. El gerente de material rodante también conocía el deteriorado estado en que se encontraba la flota, producto de la deliberada falta de mantenimiento a la que fue sometida.

Los diversos elementos rendidos en la sentencia avalan aquella conclusión y revelan cabalmente el efectivo conocimiento que Cirigliano tenía de las nefastas secuelas que la falta de mantenimiento trajo aparejadas. En especial mencionamos el esclarecedor mail de fecha 17 de febrero de 2012 (pocos días antes de la tragedia), el cual se encuentra transcrito en su totalidad en la sentencia (página 1195/1200) y se trata de la respuesta brindada por el acusado cuya responsabilidad aquí analizamos frente a un requerimiento del Gerente de la Línea Sarmiento Daniel Guido Lodola. La misiva comienza de la siguiente forma: *“Estimado Daniel: Evidentemente como te pude comentar cuando nos vimos personalmente, **las condiciones general[es] de la flota y del desempeño laboral de toda la grilla del personal operativo de las distintas áreas no es la mejor, y dudo mucho que podamos cambiar las cosas, para la próxima temporada fuerte que arrancaría en el mes de Marzo venidero. No obstante y para ser mas concreto podemos analizar la evolución esperada de las cuatro causas mayoritarias destacadas por Leonardo Cipollina, estimando que todas las incidencias indicadas en el cuadro, tienen relación directa con falencias del material rodante (no siempre es así). 1- Problema de freno: las contingencias sobre***

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

el circuito neumático de freno se vieron agravadas en los meses de altas marcas térmicas por los siguientes factores. (...)".

Continúa más adelante diciendo: "...Lo mencionado precedentemente a modo de resumen, y que **en la actualidad esta condenando a la inactividad de dos formaciones completas (Chapa N° 9 y 16) no se podrá resolver rápidamente** y se ira atenuando con el ingreso de compresores suplementarios, la disminución de las marcas térmicas, la normalización gradual de perdidas, y la buena voluntad y colaboración de todos (cosa bastante escasa por estos tiempos) (...) Resumiendo lo indicado en párrafo de origen, la resolución de la eventualidad, requiere de la implementación de una campaña totalmente agresiva en lo que respecta a la reparación de motores de tracción, **la que debe ser acompañada por un desembolso importante de recursos económicos, los que se encuentran sustancialmente recortados en el presupuesto del ejercicio en ejecución, por lo que resultará poco probable revertir a corto plazo la situación imperante**".

Para finalizar sosteniendo: "Independientemente a lo indicado, tenés la libertad y jerarquía para involucrarte en cuanto tema de Material Rodante estimes corresponder, y nuestra mejor predisposición para informarte sobre lo que requieras conocer. Atte Roque Cirigliano" (sic, el destacado nos pertenece).

Hemos transcripto las partes que, a nuestro entender, resultan sustanciales a los fines de graficar que el Gerente de Material Rodante estaba cabalmente al tanto de la desesperante situación en la que se encontraban los coches de la línea Sarmiento, escenario que -según sus propias palabras-

no se podía “resolver rápidamente”, debido justamente a la política de ajuste y ahorro implementada en esa órbita, tal como se desprende del mismo texto.

Lo dicho hasta aquí es suficiente para avalar la responsabilidad de Roque Ángel Cirigliano: era el encargado directo sobre el estado de mantenimiento del material rodante, puesto que la dependencia que dirigía era la encargada de esquematizar y llevar a cabo las reparaciones a las que se había obligado contractualmente la compañía. Y precisamente esos programas de mantenimiento eran sistemáticamente incumplidos, con la consecuente afectación a la vida útil del material rodante y al patrimonio estatal, según ya lo hemos explicado suficientemente al tratar la materialidad del suceso nro. 1 (ver punto 1 del presente acápite).

Así, y sin perjuicio de la amplia intervención que en el hecho registró el coimputado Tempone, entendemos que incluso la colaboración del acusado Roque Ángel Cirigliano fue determinante en la política implementada por sus consortes de causa, al materializar un programa de mantenimiento exiguo, insuficiente y limitado a aquellas reparaciones que garantizaran el -acotado- cumplimiento del diagrama. Sin embargo, atento a la falta de recurso acusador sobre el punto y a fin de no menoscabar la garantía de la *reformatio in pejus*, corresponde confirmar el carácter de partícipe secundario asignado en el fallo cuestionado.

**3.4.c.** Como ya hemos anticipado, el tribunal también asignó responsabilidad a Roque Ángel Cirigliano en el suceso nro. 2. Ello así, pues se consideró que la negligencia e impericia con la que ejecutó sus funciones laborales justificaban atribuirle -a título culposo- el resultado







## *Cámara Federal de Casación Penal*

ocasionado.

Efectivamente, teniendo en cuenta el área que Cirigliano gobernaba, se encontraba dentro de su órbita de actuación -como ya dijimos en los puntos que anteceden- cuestiones tales como la seguridad en la prestación del servicio, y el mantenimiento y alistamiento diario de las formaciones. Así, era una de las autoridades superiores de las dependencias donde se realizaban las revisiones, precisamente en una de ellas -el Depósito Castelar- fue donde la noche anterior al trágico 22 de febrero de 2012 se realizaron las tareas de alistamiento previas, con las particularidades ya mencionadas al tratar la materialidad de este suceso.

Insistimos, dicho depósito estaba a cargo del coimputado Raineri (cuya responsabilidad será analizada más adelante) y dependía, en última instancia, de Roque Ángel Cirigliano. Y justamente el limitado e insuficiente alistamiento de las formaciones que allí se realizaba, era una práctica habitual y sistemática, ampliamente conocida por el acusado, según se colige fácilmente de los elementos probatorios valorados en la sentencia.

Precisamente, ese deficiente mecanismo fue el que, en definitiva, permitió que no se advirtiera el fenómeno de "freno largo" que presentaba la formación chapa 16 y que condicionó sus posibilidades de detención.

La falta del adecuado mantenimiento de las formaciones incidió, a su vez, en la gran cantidad de cancelaciones y suspensiones de servicios y la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas. Ello se tradujo en menos trenes, más demora y, por ende, más gente que se acumulaba y viajaba en deplorables condiciones en las

formaciones que continuaban en servicio.

Esta situación se vio fielmente reflejada el día del hecho: una enorme cantidad de pasajeros fue trasladada en el convoy, con las graves consecuencias ya vistas.

Por supuesto que el estado de corrosión que presentaba la formación -circunstancia que favoreció el proceso de acaballamiento-, también se vincula con la falta de mantenimiento y, por ende, de igual modo se relaciona con el ámbito de actuación funcional del imputado.

En suma, más allá de los intentos de la parte por excluir su responsabilidad y asignarla exclusivamente al maquinista de la formación, entendemos que ha quedado sobradamente demostrado que el acusado incrementó los riesgos aludidos *ut supra*, los que fueron mencionados someramente, pues han sido analizados en detalle en los puntos respectivos a los que remitimos. Dichos factores se encontraban bajo su órbita y competencia funcional, y claramente se vieron cristalizados en el siniestro y en su colosal resultado, motivo por el cual habremos de convalidar el criterio sustentado por el *a quo*.

### **3.5. Gerente de la Línea Sarmiento.**

**3.5.a.** Daniel Guido Lodola estaba, al momento del siniestro y desde el 19 de diciembre de 2011, a cargo de la Gerencia de la línea Sarmiento, la cual, a su vez, dependía del Gerente de Operaciones Tempone. Recuérdese que previamente este puesto había sido ocupado por el coimputado D'Abenigno, quien posteriormente y una vez que Lodola asumió esta posición, se hizo cargo de la Gerencia de Tecnología.

Ya hemos dicho que el tribunal absolvió a Lodola del delito de administración fraudulenta -cuestión no objetada por





## *Cámara Federal de Casación Penal*

los acusadores y, por ende, ajena a esta revisión-, motivo por el cual pasaremos directamente a analizar la intervención del nombrado en el suceso nro. 2.

**3.5.b.** Adelantamos que no compartimos, en este punto, lo decidido por el tribunal de juicio. Repárese que, a resumidas cuentas, el a quo entendió que la Gerencia de la Línea Sarmiento a cargo de Lodola *"tenía injerencia, determinación y supervisión sobre determinados ámbitos de actuación que, por el imprudente actuar del imputado, aumentaron el riesgo propio de la actividad por sobre el tolerado normativamente"*, refiriéndose concretamente a lo atinente *"a la inutilización del sistema hidráulico del paragolpes instalado a fin de vía del andén nro. 2 contra el que embistió la formación chapa 16, por un lado, y a las cancelaciones, demoras y exceso de pasaje que se registraron el día de la tragedia, por el otro..."* (página 1215).

Pues bien, aún sin dejar de reconocer que Lodola era el Gerente de la Línea Sarmiento y que de la gerencia a su cargo dependía el Departamento de Infraestructura que, a su vez, tenía competencia respecto del mantenimiento del paragolpes ubicado a fin de vía del andén nro. 2, no advertimos de qué modo el acusado hubiera podido adoptar una conducta diferente que, a la postre, revirtiera el curso de los acontecimientos, teniendo en cuenta no sólo el escaso lapso temporal transcurrido desde su asunción en el cargo, sino además la caótica situación a la que, desde hacía mucho tiempo, había sido condenada la línea.

En este orden de ideas, llevamos dicho que para poder determinar la infracción al deber objetivo de cuidado en el delito imprudente y, con ello, afirmar la tipicidad de una

conducta, debe compararse la actitud que habría de asumir un hombre medio y prudente con los conocimientos concretos del autor al momento del hecho, respecto del comportamiento efectivamente desplegado por el imputado en el caso. Ese análisis de la situación debe efectuarse desde una perspectiva *ex ante* (ver en este sentido cuanto se consignará en el acápite dedicado al juicio de subsunción legal, considerando sexto punto 2).

Así, toda conducta que coincida o supere el nivel de diligencia respecto de aquella que pudiera desplegar el hombre medio, resultará atípica. Por el contrario, aquellas que queden por debajo de ese baremo habrán violado el deber de cuidado que en ese ámbito se debía observar.

Ahora bien, aplicando tales lineamientos y teniendo especialmente en cuenta que Lodola había asumido el puesto gerencial tan sólo dos meses antes del siniestro, no vislumbramos que estuviera en condiciones de realizar otros comportamientos, más allá de los efectivamente desplegados, como así tampoco que estuviera a su alcance la posibilidad cierta de modificar el escenario con el que se encontró al asumir la conducción de la línea.

Que quede claro: no sólo se trata de valorar el poco tiempo del que dispuso Lodola para implementar un plan de acción concreto que optimizara el diagrama de servicio vigente y las tareas de mantenimiento que realizaba el Departamento de Infraestructura (únicos dos aspectos endilgados por el tribunal), sino que además de ponderar que efectivamente Lodola adoptó diversas medidas -conforme los mismos sentenciantes parecieran reconocer-, que si bien evidentemente no resultaron suficientes para prevenir el siniestro, lo

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

cierto es que se mostraron cuanto menos razonables de acuerdo a la situación con la que se encontró al asumir el cargo y que por ende impiden hablar de una desatención o desinterés de su parte para corregir, enmendar o mejorar cuestiones que se encontraban dentro de su ámbito de actuación.

En este sentido, advertimos cierta paradoja en el análisis formulado por el tribunal, puesto que si bien se sostuvo que Lodola había asumido el cargo unos dos meses antes del hecho y que, no obstante ello, *"...ese tiempo fue suficiente para demostrar una activa y enérgica predisposición para modificar el cuadro situacional con el que se encontró al momento de asumir..."*, se concluyó que las medidas dispuestas tuvieron menor impacto operativo, condenándose al nombrado por el siniestro de autos (página 1218).

Sobre este aspecto, entendemos que justamente si la actitud de Lodola denotó tanta voluntad e inclinación por transformar la coyuntura descrita, aún cuando se juzgue que las medidas implementadas fueron de menor envergadura, no parece razonable pensar en su gestión como desaprensiva, imprudente y violatoria del cuidado debido.

Pretender que en tan sólo dos meses estuviera en manos de Lodola -reiteramos- modificar la caótica situación que, desde hacía mucho tiempo, padecía la línea, parece ser una exigencia excesiva y prácticamente de imposible cumplimiento.

Insistimos, apenas asumió el cargo Lodola efectuó una serie de diligencias que se encuentran descriptas en la misma sentencia: solicitó detallados informes de cada una de las formaciones y las fallas registradas, requirió que se modifique el modo de confección de los partes diarios y de los

partes cualitativos, y pretendió imponer la modificación de las planillas de trabajos realizados por sobre las formaciones y quién debía suscribirlas.

De este modo, teniendo en cuenta el breve lapso que estuvo a cargo de la línea, que en esa corta gestión adoptó medidas concretas, que la deficitaria e insegura forma en que se prestaba el servicio venía gestándose desde mucho tiempo antes y que, en definitiva, no se comprobó respecto del nombrado una violación al deber de cuidado determinante del resultado, entendemos que corresponde casar en este punto la sentencia impugnada y absolver a Lodola por el suceso nro. 2.

La solución que propiciamos nos exime del tratamiento de los restantes agravios traídos por la defensa, por haber devenido abstractos.

### **3.6. Jefe de Depósito Castelar.**

**3.6.a.** Tal como lo señala el tribunal de juicio, Pedro Roque Raineri era, al momento del siniestro, Jefe del Depósito Castelar, jefatura que, a su vez, dependía del Gerente de Material Rodante Roque Ángel Cirigliano.

En tal carácter, podemos válidamente sostener que Raineri era el encargado de la seguridad operativa de las formaciones que eran puestas en circulación, pues entre sus principales funciones se encontraban las de verificar la operatividad y seguridad del material rodante, esto es, que el material rodante cumpliera con las condiciones exigidas por la normativa vigente y atender las inspecciones que a tal efecto realizaba la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

El tribunal absolvió al nombrado por el suceso nro. 1 -decisión no objetada por las partes-, razón por la cual pasaremos a analizar su intervención en el suceso nro. 2.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**3.6.b.** La asistencia técnica del nombrado postula que su defendido era empleado de la concesionaria -no accionista, director ni gerente-, sin injerencia en los recursos que se le asignaban al sector. Añadió que Raineri no participó directa ni indirectamente del alistamiento efectuado a la formación.

Ahora bien, teniendo en cuenta las específicas funciones a su cargo entendemos que Raineri fue el responsable del deficiente alistamiento realizado la noche previa al fatídico 22 de febrero de 2012, aspecto que si bien hemos tratado en profundidad en acápites precedentes, habremos aquí de recordar someramente. Veamos.

Las tareas de alistamiento que, a diario y previo a ser puesto en servicio, debían practicárseles a un tren no quedaban a discreción sino que estaban específicamente reguladas por las planillas de Ferrocarriles Argentinos y el "Manual de Instrucciones Para el Dispositivo de Contralor Modelo MPE para los Coches Eléctricos de E.F.E.A. Argentina", elaborado en 1964 por la firma Toshiba (en concreto, punto 2, sección I, "Detalles de la Revisión Diaria").

Ha quedado suficientemente demostrado en el debate que el tren chapa 16 registraba una particularidad en su sistema de detención -el denominado "freno largo"-, fenómeno que ya había presentado la formación desde el día anterior a la tragedia. Efectivamente, los maquinistas Raúl Chiampan, Leonardo Ariel Andrada y el propio acusado Córdoba estuvieron al mando de la formación entre el 21 y el 22 de febrero de 2012, y fueron contestes en este sentido.

Si bien Raineri alega que la formación no tenía déficit de frenado alguno, a esta altura del análisis ya se encuentra por demás evidenciado que el tren chapa 16

registraba esta peculiaridad que, como ya vimos, tuvo incidencia en sus posibilidades de detención.

Pues bien, también ha quedado acabadamente comprobado que los operarios Cavallone y Ferrari fueron los encargados de realizar las tareas de alistamiento la noche anterior al siniestro, revisión que -como era usual- fue realizada de modo limitado y superficial, directamente en la vía.

Justamente, ese ligero examen fue el que impidió que se advirtiera la particularidad que registraban los frenos de la formación, fenómeno que a la postre -insistimos- influyó en la colisión.

Pero eso no es todo, puesto que también hemos visto que en la planilla de alistamiento incautada consta que aquella noche (del 21 al 22 de febrero de 2012) sobre el chapa 16 se habrían llevado a cabo la totalidad de las verificaciones impuestas por las planillas de Ferrocarriles Argentinos, incluso las detalladas en el punto 3 que incluían la comprobación de la capacidad de frenado del tren. No obstante, ya sabemos que ello no fue así.

Dicha planilla fue suscripta por el acusado Raineri y la mendacidad de lo que allí se consignara luce evidente. Insistimos, los testigos Cavallone y Ferrari fueron claros y concordantes en cuanto a que dicho alistamiento se llevó a cabo en vía, y no en fosa, limitándose a una comprobación desde la cabina, que no permitió constatar el funcionamiento del sistema de detención del tren y, por ende, tampoco advirtió el "freno largo" que presentaba el convoy.

Con relación a las alegaciones introducidas por el acusado Raineri en su recurso, vinculadas a que dicha planilla habría sido realizada con posterioridad al siniestro y en base







## *Cámara Federal de Casación Penal*

a la información proporcionada por quienes alistaron la formación, no cabe más que decir que justamente quienes efectuaron dicho alistamiento previo fueron claros en cuanto al tipo de revisión que se realizó a la formación siniestrada, la cual -reiteramos- no incluyó la comprobación de los frenos del chapa 16. A ello debemos adunar que ese superfluo examen del material rodante constituía la forma habitual en la que se emprendía la verificación de las unidades, lo que precisamente permitía o favorecía la circulación de trenes con semejantes falencias, todo lo cual -en definitiva y sin perjuicio de lo que se dirá a la hora de determinar la concreta sanción que corresponde asignarle- no hace más que evidenciar una negligencia relevante del Jefe de Depósito Castelar al supervisar el cumplimiento de las tareas del personal a su cargo.

De ese modo, asiste toda razón al tribunal de juicio al concluir que Raineri con su firma habilitó a que el tren chapa 16 fuera puesto en línea y prestara servicio aquel día, sin reunir las condiciones mínimas de seguridad y operatividad que eran necesarias y que estaban dentro de su ámbito de actuación verificar.

Si bien Raineri alega no haber participado del alistamiento, lo cierto es que la deficiente forma en que el taller se manejaba era una práctica cotidiana y habitual, consintiéndose este tipo de revisiones livianas y superficiales, dejándose de lado comprobaciones profundas sobre elementos esenciales como lo era el sistema de frenado de la formación. Y fue precisamente su rúbrica la que, en definitiva, posibilitó que el tren fuera puesto en servicio en esas condiciones, con las trágicas consecuencias ya tantas

veces mencionadas.

### **3.7. El maquinista de la formación.**

**3.7.a.** Marcos Antonio Córdoba ingresó a trabajar en la empresa concesionaria el 21 de septiembre de 2006 y era el conductor a cargo de la formación chapa 16 que colisionó contra el paragolpes instalado a fin de vía del andén nro. 2 de la Estación Once de Septiembre.

Como ya hemos anticipado, el tribunal de grado entendió que el motorman violó las reglas de la buena conducción ferroviaria y la normativa que rige tal actividad, básicamente por los siguientes motivos: **a)** superar los límites de velocidad máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, **b)** disponer la anulación del freno de emergencia conocido como "hombre muerto" y **c)** aplicar en forma tardía y sin los recaudos que ameritaba el sistema de detención de la formación que presentaba el fenómeno de "freno largo". Todo ello se concretó en el resultado causado, esto es, en el impacto de la formación con el paragolpes, causando las lamentables consecuencias ya conocidas.

Ciertamente, hemos visto en detalle en los acápites precedentes que a lo largo del trayecto Córdoba superó en reiteradas ocasiones las velocidades máximas permitidas, circunstancia que también se verificó, en concreto, al ingresar a la estación Once de Septiembre. Con ello no sólo se incumplió con el itinerario fijado, sino que, además, se incurrió en una clara vulneración de la normativa que rige la materia y que se encuentra ampliamente enunciada en la sentencia que aquí se revisa.

Pero Córdoba no sólo circuló durante el recorrido y, en particular, al ingresar a la estación terminal, a una





## *Cámara Federal de Casación Penal*

velocidad excesiva, sino que además se advierte otra incorrección de su parte al anular el sistema de "hombre muerto", cuestión que fue reconocida por el propio maquinista.

Más allá de que pudiera considerarse que se trataba de una práctica común en los conductores de la línea, y que, en el particular caso de autos, tuvo una incidencia causal relativa, lo cierto es que es innegable que dicha maniobra claramente contraría la normativa que regula el oficio y que imponía al conductor sostener presionado el hongo de hombre muerto durante todo el recorrido.

Por lo demás, y teniendo particularmente en cuenta las peculiares características de frenado de la formación -que eran conocidas por el acusado- y la enorme cantidad de pasajeros que trasladaba (lo que ocasionaba, lógicamente, que el peso del convoy fuera mayor), entendemos acertada la conclusión del tribunal en cuanto a que el maquinista debió haber adoptado los recaudos propios de su oficio, disminuyendo la velocidad de ingreso a la estación Once de Septiembre y aplicando maniobras de frenado con una mayor antelación.

Nada de ello ocurrió. Córdoba ingresó a la estación terminal a una velocidad superior a la permitida y aplicó en forma evidentemente tardía el sistema de detención de la formación para finalmente impactar contra el paragolpes de la estación.

Cabe señalar que los planteos de la defensa vinculados a que en virtud de la ausencia de velocímetros aquel no podía medir la velocidad a la que circulaba, no pueden ser sino desechados. Es que dicha circunstancia, si bien atenúa su responsabilidad, no resulta suficiente para excluirla por completo. Ello así, pues el acusado sabía que

estaba al mando de una formación que registraba una peculiaridad en su sistema de frenado, así como la desmesurada afluencia de público que ese día estaba transportando. En esas condiciones -insistimos, cabalmente conocidas por Córdoba- debió haber extremado los recaudos que su oficio le imponían, no sólo disminuyendo la velocidad de ingreso a la estación Once de Septiembre, sino también aplicando maniobras de frenado con mayor antelación, máxime cuando -como ya hemos visto- había desactivado el sistema de "hombre muerto" y, con ello, privado al tren de una de las posibilidades que poseía para detenerse totalmente.

Cabe reiterar finalmente que en los distintos factores atribuidos a Córdoba, observamos -como contrapartida- un aporte determinante también de la empresa concesionaria y es por ello que la violación a las reglas de cuidado por parte del motorman, en modo alguno dispensa o excluye la responsabilidad de los directivos y gerentes de la compañía, tal como se viene explicando a lo largo de esta ponencia.

Es que la sistemática violación de las velocidades máximas permitidas era una situación que en forma inmediata, casi en vivo, era advertida por el Puesto de Control Trenes de la Gerencia de Transporte Centralizado que, no obstante, nada hacía. A su vez, las formaciones no contaban con velocímetros y, pese a las advertencias formuladas al respecto por el organismo de control, la empresa no adoptó recaudo alguno para revertir esa situación ni se ocupó de implementar un sistema satelital que alertara a los conductores si excedían la velocidad o, al menos, de optimizar la tecnología de la que ya disponían. Tampoco adoptaban medida alguna frente a la arraigada práctica de los maquinistas de anular el sistema de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

emergencia de "hombre muerto", entre muchos otros factores valorados en la sentencia, que justifican sobradamente la atribución de responsabilidad también a la plana directiva y gerencial de la firma.

Como lo hemos sostenido en distintos pasajes de este voto, cada uno desde su rol y su actividad infringió los deberes a su cargo y contribuyó a la concreta configuración de este desgraciado evento multicausal.

**3.7.b.** En este punto, finalmente, nos interesa responder al cuestionamiento de las defensas de Schiavi y Roque Ángel Cirigliano, quienes postularon que el siniestro se habría producido por un estado transitorio de disminución o falta de conciencia del maquinista.

Sobre este aspecto, advertimos que la cuestión no es novedosa sino que ya en la instancia que nos precede se introdujeron una diversidad de planteos vinculados con el estado de salud del conductor de la formación aquel fatídico día. Múltiples fueron los factores alegados para justificar el pretendido estado de inconciencia: alcohol, epilepsia, sueño blanco, hipotiroidismo.

No obstante, y pese a la insistencia de las asistencias técnicas en sus recursos, consideramos que los magistrados sentenciantes analizaron con absoluto detalle y detenimiento los exámenes, evaluaciones y estudios médicos -físicos, psíquicos y psiquiátricos-, análisis de sangre y orina, entre otros elementos valorados en la sentencia, descartándose en suma todas y cada una de las conjeturas trazadas por las defensas en torno a la salud del maquinista.

Los fundamentos vertidos por el tribunal en este punto sobran y ya han sido transcriptos, de manera resumida,



en el acápite respectivo (hecho nro. 2, punto n "El estado de salud de Marcos Antonio Córdoba"). Por ello, a fin de no sobreabundar y teniendo en cuenta que los embates de los recurrentes no logran revertir lo decidido, convalidamos el criterio sustentado por el *a quo*.

### **3.8. Secretarios de Transporte.**

Previo a analizar en detalle la situación de Jaime y Schiavi, habremos de detenernos en la pretendida falta de competencia de los nombrados, insistentemente alegada por sus defensas, especialmente durante la audiencia de informes del 14 de diciembre de 2017. Recuérdese que ambas asistencias técnicas plantearon, en resumen, que la ley 26.352 habría excluido a la Secretaría de Transporte de todo lo relacionado al transporte ferroviario y, por añadidura, sostuvieron que sus defendidos no eran competentes para controlar lo relativo al estado del material rodante y la prestación del servicio ferroviario.

Liminarmente, y sobre el particular, cabe decir que en el contrato de concesión celebrado el 19/05/1995, se estableció que la autoridad de aplicación en orden a los servicios ferroviarios que allí se concedían, era el Ministerio de Economía y Obra y Servicios Públicos, el cual podía actuar por sí o a través de organismos específicos (artículos 2 y 6.4.1. del convenio).

En dicho acuerdo se estableció específicamente que la Autoridad de aplicación debía: *"a) Controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario; (...) d) Fiscalizar el cumplimiento de las condiciones impuestas al Concesionario para la prestación de los servicios, su comercialización y el cumplimiento de los Programas de*






## *Cámara Federal de Casación Penal*

*Inversiones y de mantenimiento de la infraestructura y del equipamiento; e) Controlar el cumplimiento de las normas de seguridad y operativas de los servicios concedidos; (...) g) Requerir información y realizar inspecciones y auditorías; h) Aplicar las penalidades a que se refiere el artículo 16 del presente Contrato..." (artículo 6.4.2.).*

Ahora bien, la materia que nos ocupa fue asignada a lo largo de los años a distintos ministerios. En lo que aquí nos importa, mediante decreto n° 1283/2003 del 24/05/2003, se creó el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, al cual le fue transferido -entre otras cuestiones- todo lo atinente al sector de transporte. Allí se dispuso que en particular el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios habría de tener a su cargo: **"...1. Entender en la determinación de los objetivos y políticas del área de su competencia; (...) 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 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; (...) 20. Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte aéreo, fluvial, marítimo y terrestre, así como en su regulación y coordinación; 21. Entender en todo lo relacionado con el transporte internacional, terrestre, marítimo y fluvial; 22. Entender en la supervisión, el fomento y el desarrollo técnico y económico de los sistemas de transporte terrestre; (...) 25. Entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte terrestre, marítimo y fluvial..." (artículo 4).*

Dada la amplia competencia asignada a este importante Ministerio -cuestión sobre la que volveremos luego-, sólo hemos transcripto aquellas funciones que se encontraban vinculadas al transporte y, en particular, al transporte terrestre. De la reseña efectuada, puede observarse que no sólo se encontraba a su cargo entender en la determinación de las políticas del área de su competencia, sino también ejercer las funciones de Autoridad de aplicación de las leyes que regulan las actividades dentro de su órbita y la supervisión de los organismos y entes de control de los concesionarios de servicios públicos, entre otras cuestiones.

Pues bien, posteriormente y a través del decreto n° 1142/2003 -del 26/11/2003-, se aprobó la estructura organizativa de dicho Ministerio, el cual naturalmente y teniendo en cuenta las múltiples áreas y sectores bajo su competencia, habría de contar con una serie de secretarías y subsecretarías afines. En lo específicamente concerniente al área de transporte, claro está, se encontraba la Secretaria de Transporte. 







## *Cámara Federal de Casación Penal*

En efecto, surge de la planilla anexa al artículo 1 de dicho decreto que formaban parte del órgano ministerial, la Secretaría de Obras Públicas (la cual incluía a su vez la Subsecretaría de Obras Públicas, la Subsecretaría de Recursos Hídricos, y la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda), la Secretaría de Minería, la Secretaría de Energía (que abarcaba la Subsecretaría de Energía Eléctrica y la Subsecretaría de Combustibles), la Secretaría de Comunicaciones y, finalmente, la Secretaría de Transporte (que comprendía a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, la Subsecretaría de Transporte Automotor y la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial).

Con relación a los objetivos de la Secretaría de Transporte, se mencionan en el decreto aludido, entre otros: **"1.- Entender en la elaboración, propuesta y ejecución 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. (...)** 3.- Entender en el funcionamiento de un sistema integrado de transporte elaborando las medidas y coordinando las acciones que permitan el desarrollo de los modos aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, así como del transporte multimodal, en condiciones de eficiencia, de conformidad con la legislación y la normativa vigente. Promover los estudios y acciones que tiendan al perfeccionamiento del sistema. (...) **5.- 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.** 6.- Asistir en lo vinculado con regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas de las áreas privatizadas o concesionadas de su competencia. (...) 8.- Ejercer las facultades de supervisión respecto del funcionamiento de las empresas de cuyo capital social el ESTADO NACIONAL tiene participación accionaria: FERROCARRIL GENERAL BELGRANO SOCIEDAD ANONIMA; NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA; FERROEXPRESO PAMPEANO CONCESIONARIA SOCIEDAD ANONIMA; FERROSURROCA SOCIEDAD ANONIMA; FERROCARRIL MESOPOTAMICO URQUIZA SOCIEDAD ANONIMA; BUENOS AIRES AL PACIFICO SAN MARTIN SOCIEDAD ANONIMA; BELGRANO CARGAS SOCIEDAD ANONIMA; INTERCARGO SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL y LINEAS AEREAS FEDERALES SOCIEDAD ANONIMA (L.A.F.S.A.). 9.- Entender en la aprobación de los pliegos de bases y condiciones para llamados a concursos y/ o licitaciones, así como también entender en los procesos licitatorios que se efectúen con motivo de las acciones vinculadas al área de su competencia. (...) **15.- Coordinar las relaciones entre el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) y el PODER EJECUTIVO NACIONAL"** (el destacado nos pertenece).

Vemos entonces que de lo dicho hasta aquí puede concluirse sin demasiado esfuerzo que la competencia asignada al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios era de lo más variada y heterogénea. No sólo tenía a su cargo todo lo vinculado al transporte (lo cual incluía el transporte terrestre, aerocomercial, fluvial y marítimo), sino que además le competían las obras públicas, la política hídrica, minera y de energía a nivel nacional, los programas

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

habitacionales y de desarrollo urbano, y lo atinente a las comunicaciones y actividades postales de la Nación. Lógico es, entonces, que para un adecuado desarrollo de las actividades a su cargo, contara con secretarías y subsecretarías específicas.

Ahora bien, mediante la ley 26.352 (sancionada el 28/02/2008, promulgada el 25/03/2008 y publicada en el Boletín Oficial el 27/03/2008) y con el objeto de reordenar la actividad ferroviaria (conforme surge del artículo 1), se crearon dos sociedades estatales: "Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado" (ADIF SE) y "Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado" (SOF SE), ambas bajo la jurisdicción del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A través del decreto n° 752/2008 del 6/05/2008 se instruyó al Ministerio para que proyectara la totalidad de las normas reglamentarias y dispusiera las medidas necesarias para la implementación de las previsiones establecidas en dicha ley, así como también se aprobaron los estatutos de las sociedades en cuestión. En los considerandos de este decreto, se explicó que la ley 26.352 introdujo el concepto de separación horizontal del sistema ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios de transporte de pasajeros y de cargas.

Hemos visto que esta ley 26.352 es la norma que a criterio de las defensas de Jaime y Schiavi habría excluido a la Secretaría de Transporte de la supervisión del área ferroviaria. Incluso, la defensa del primero de los nombrados afirmó que dicha ley desplazó a la Secretaría de Transporte y trasladó lo referido al transporte ferroviario a la ADIF.

Veamos si es tan así.

En primer lugar, debemos puntualizar que la ADIF SE tenía a su cargo "...la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes" (artículo 2 de la ley 26.352); en tanto que competía a la SOF SE "...la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante" (artículo 7 del plexo normativo citado).

Las funciones y competencias de dichas sociedades se encuentran enunciadas en los artículos 3 y 8 de la mencionada ley. En lo que aquí importa, la ADIF SE tenía asignada, entre otras cuestiones, **"a) La administración de la infraestructura ferroviaria, de los bienes necesarios para el cumplimiento de aquella, de los bienes ferroviarios concesionados a privados cuando por cualquier causa finalice la concesión, o se resuelva desafectar de la explotación bienes muebles o inmuebles. Asimismo, administrará el patrimonio ferroviario que se encuentre en jurisdicción del ORGANISMO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE BIENES el que se transferirá a la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, en el plazo y bajo el procedimiento que el PODER EJECUTIVO establezca a tales fines..."**; mientras que la SOF SE tenía a su cargo **"a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al ESTADO NACIONAL, así como nuevos servicios que se**

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

creen..." (la negrita es nuestra).

Vemos entonces que en ambos casos la competencia asignada a dichas sociedades del Estado -que actuaban en jurisdicción del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios-, en lo que a los bienes ferroviarios concesionados o a la prestación de los servicios ferroviarios concesionados se refiere, **siempre habría de estar sujeta a que finalizara la concesión o que por cualquier causa aquellos revirtieran al concedente**; lo cual a todas luces no fue lo que sucedió en la especie, no -al menos- hasta que se produjera la tragedia de autos, cuestión sobre la que volveremos más adelante.

Ello es lógico a poco que se advierta cuál era la finalidad última de dicha ley. En palabras del propio Schiavi: *"...la sanción de la Ley N° 26.352 constituye una clara manifestación de la política pública propuesta por el Estado Nacional, y el instrumento necesario para el reordenamiento de la actividad ferroviaria, **creando dos sociedades del Estado, que tienen a su cargo la misión de recuperar y desarrollar la infraestructura ferroviaria y garantizar el acceso a los servicios de transporte en cuestión.** La creación de ambas sociedades del Estado denota la fuerte decisión y compromiso del Gobierno Nacional, a dar cumplimiento al mandato del Legislador que ordenó que la totalidad de la infraestructura ferroviaria vuelva al Estado como garante del servicio público, sin desmedro de los derechos adquiridos de los concesionarios previstos en los respectivos contratos de concesión sujetos a renegociación"* (nota ST n° 5648 suscripta por Schiavi que se encuentra agregada en el Anexo III de la Actuación AGN n° 303/09, el destacado nos pertenece).

Más allá de eso, y aún cuando se entendiera otra cosa, lo cierto es que por expresa previsión legal ambas sociedades estatales actuaban dentro de la jurisdicción del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (art. 10 de la ley 26.352) y, por tanto, también bajo la órbita de la Secretaría de Transporte.



Por si todo esto fuera poco, no podemos dejar de mencionar que a través del decreto n° 631/2008 del 14/04/2008 se designó al ingeniero Schiavi como Presidente de una de las sociedades en cuestión, en concreto de la ADIF SE. Por Acta de Directorio n° 13 del 8/07/2009 se comunicó su licencia sin goce de haberes en dicho puesto (recuérdese que Schiavi fue designado Secretario de Transporte el 1/07/2009 -decreto n° 823/2009-), en tanto que por decreto n° 2086/2009 del 17/12/2009 se aceptó su renuncia como Presidente de la ADIF SE a partir del 9 de noviembre de 2009.

Advertimos entonces que quien se pretende presentar como absolutamente ajeno a la cuestión ferroviaria no sólo ostentó el cargo de Secretario de Transporte de la Nación -con todas las obligaciones que ello acarrea-, en cuya órbita actuaban aquellas sociedades estatales creadas con el específico objeto de reordenar la actividad ferroviaria, sino que, incluso, previo a ello, fue Presidente de una de ellas.

Amén de lo expuesto, y por si alguna duda quedara, surge del decreto n° 2086/2009 -que, reiteramos, aceptó la renuncia de Schiavi como Presidente de la ADIF SE- que dicha sociedad estatal actuaba en el ámbito de la Secretaría de Transporte. En efecto, en los considerandos del decreto específicamente se consignó que "...el Artículo 2° de la Ley N° 26.352 creó la **ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS**





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (A.D.I.F. S.E.), organismo actuante en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, la que tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes"** (el destacado es nuestro).

Pues bien, retomando el análisis de la ley 26.352, debemos mencionar que en su artículo 14 se puntualiza específicamente la competencia del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, en lo que al transporte ferroviario se refiere. Como se trata de la norma sobre las que las partes hicieron especial hincapié, habremos de transcribirla íntegra y textualmente. Así, el artículo aludido reza que: **"En virtud de las disposiciones de esta ley, el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS tendrá asimismo las siguientes competencias en materia de transporte ferroviario: a) La planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo. b) La ordenación general y regulación del sistema y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento. c) La supervisión de las funciones que desempeñen la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, teniendo en cuenta para ello las previsiones estatutarias en materia de selección e idoneidad profesional de los directores que integrarán el Consejo de Administración de ambas sociedades. d) La determinación del régimen de aportes del Estado para la financiación de la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y para la sociedad OPERADORA**

FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO. e) La continuación de los contratos pendientes, los contratos en curso de ejecución y los compromisos contractuales contraídos por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en su carácter de concedente existentes a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, pudiendo proponer las modificaciones, respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario de personas y cargas, sus addendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, así como para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la contratación original y que han surgido durante su vigencia. f) La aplicación y el cumplimiento de los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa respectiva. g) La habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto no afecte a la seguridad ferroviaria. h) La autorización correspondiente para el supuesto de disposición de bienes inmuebles ferroviarios. i) La creación de unidades administrativas por sistemas lineales o regionales con el objeto de asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las provincias y en el caso del área metropolitana la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el desarrollo de los proyectos ferroviarios, de corto, mediano y largo plazo. Las unidades administrativas estarán integradas por consejos de gestión en los que participarán las provincias integrantes de la región. La participación de las provincias, en las unidades administrativas, está sujeta al aporte de recursos por parte de las mismas. El PODER EJECUTIVO NACIONAL

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

ordenará el texto de la Ley de Ministerios en atención a las competencias asignadas" (el destacado es nuestro).

Tras esta extensa cita, y para recapitular lo que venimos diciendo hasta aquí, corresponde consignar que: **a)** todo lo vinculado a la materia de transporte fue transferido al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, cuestión que no fue modificada ni alterada tras el dictado de la ley 26.352; **b)** dicho Ministerio se encontraba conformado por múltiples secretarías, entre ellas y para la materia que aquí nos interesa, la Secretaría de Transporte; **c)** la ley 26.352 fue dictada con el objeto de reordenar la actividad ferroviaria, introduciendo un concepto de separación horizontal del sistema y en miras de que la infraestructura ferroviaria y la operación del servicio retornara al Estado, asignando puntuales competencias a la empresas "ADIF SE" y "SOF SE" pero sólo para los supuestos en que por cualquier motivo se revocara la concesión, de lo cual se infiere que mientras ello no sucediera la competencia seguía asignada a la Secretaría de Transporte; y **d)** esas dos sociedades del estado creadas a tal efecto, de todas maneras, dependían del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y, por ende, actuaban en el ámbito de la Secretaría de Transporte.

De este modo, y adversamente a lo pretendido por las defensas, de un cotejo global del marco legal aplicable y de las distintas probanzas colectadas, no podemos sino concluir que lo atinente al transporte ferroviario continuaba, aún con posterioridad a la ley 26.352, claramente bajo la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, cuyo brazo ejecutor -en esta materia- era la

Secretaría de Transporte, comandada en su momento y sucesivamente por Jaime y Schiavi.

Las múltiples y variadas funciones que estaban a cargo del Ministerio (recuérdese: obras públicas, minería, energía, comunicaciones y transporte) eran ejercidas a través de las distintas secretarías específicas, que en la materia que aquí nos ocupa, no era otra sino la Secretaría de Transporte.

Pretender negar su competencia en lo concerniente al transporte ferroviario no sólo contradice el marco normativo legal aplicable, sino que además se da de bruces con el plexo probatorio recabado durante el debate.

Efectivamente, de la prueba rendida por el tribunal sentenciante ha quedado por demás evidenciado que los múltiples expedientes labrados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en el ejercicio de sus funciones, eran elevados a la Secretaría de Transporte, sin que hayan merecido las respuestas exigibles y legalmente esperables en la actuación de dicho organismo, pese a las graves situaciones que allí se les advertían.

Ciertamente, ha quedado claro que las actuaciones llevadas adelante por la CNRT, donde constan sus reiteradas sanciones, recomendaciones y requerimientos efectuados a la empresa concesionaria, eran giradas a la Secretaría de Transporte, la cual lejos de generar los trámites necesarios y pertinentes, generalmente adoptaba una posición de absoluta inacción en lo atinente a asegurar el estricto cumplimiento del contrato de concesión, en términos de procurar la prestación segura y eficiente del servicio de trenes.

En este sentido, debemos aclarar que no desconocemos





## *Cámara Federal de Casación Penal*

-ni tampoco lo ha hecho el tribunal de juicio- las concretas funciones de fiscalización y control que la CNRT tenía a su cargo (ver decreto n° 1388/1996 del 29/11/1996 y artículo 15 de la ley 26.352); no obstante, de las distintas probanzas recabadas y valoradas en la sentencia, surge claramente que esa supervisión por parte del organismo de control interno efectivamente existió y que precisamente los expedientes labrados en consecuencia fueron elevados a la Secretaría de Transporte. Fue allí donde las actuaciones fueron condenadas a la inactividad absoluta en algunos casos, o, en otros, a diligencias innecesarias que obstaculizaban el trámite que, a la larga, terminaba quedando en la nada.

Es importante remarcar aquí que si los funcionarios estimaban que carecían de competencia para actuar en aquellos legajos, una conducta diligente de su parte hubiera impuesto devolver las actuaciones, haciéndolo saber expresamente al organismo de origen a fin de evitar que en lo sucesivo continuaran remitiéndose las actuaciones a esa sede supuestamente incompetente; máxime teniendo en cuenta la gravedad de lo que allí se informaba y la imperiosa necesidad de que se adoptaran medidas urgentes para revertir una situación que claramente ponía en riesgo la seguridad de todos los usuarios que día tras día utilizaban este medio de transporte.

No obstante, nada de ello ocurrió. Los expedientes administrativos que daban cuenta de la paupérrima y peligrosa forma en que se prestaba el servicio fueron enviados una y otra vez a la Secretaría de Transporte, donde -claro está- no se evidenció más que un absoluto desinterés por adoptar diligencias o decisiones que restablecieran la coyuntura que

se presentaba con el servicio de trenes. Si bien alguna actuación pudo haber sido remitida a la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), lo cierto es que tampoco se efectuó un mínimo seguimiento de lo sucedido ni se adoptó diligencia alguna para paliar, al menos momentáneamente, las graves inconsistencias que una y otra vez se ponían de manifiesto con relación a la manutención de los bienes y a la forma de prestación del servicio ferroviario en condiciones de extremo y notorio peligro.

No muy distinto fue su accionar frente a los contundentes informes labrados por la Auditoría General de la Nación. Si bien profundizaremos la cuestión más adelante, adelantamos aquí que efectivamente, se le remitió a Jaime una copia del Proyecto de Informe de Auditoría AGN n° 467/06 (mediante nota nro. 327/07-AG2 del 23/10/2007), a fin de que formulara las consideraciones que estimara pertinentes. Pese a la gravedad de lo que allí se informaba, aquel no efectuó presentación alguna al respecto (cfr. página 72 de la referida Actuación).

Por su parte, y si bien el proyecto de informe de Auditoría AGN n° 303/09, que le fue comunicado a Schiavi mediante nota 73/11-PCSER del 2 de noviembre de 2011 (ver página 97/98) fue respondido, lo cierto es que se hizo en términos absolutamente complacientes y con beneplácitos para con la incumplidora concesionaria. En efecto, en esta ocasión el funcionario emitió la nota ST n° 5648 -que ya hemos mencionado más arriba-, en la cual en su carácter de Secretario de Transporte efectuó ciertas consideraciones que, como enseguida se apreciará, guardan absoluta similitud con

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

los argumentos a los que continuamente recurría la empresa concesionaria para justificar sus reiterados y sistemáticos incumplimientos. Veamos.

Sostuvo Schiavi en ese documento que: "...a) *En primer lugar, es dable comenzar destacando que el contexto económico, social e institucional que rodeó al período auditado deber ser considerado y analizado, ya que de lo contrario se podría concluir en observaciones abstractas y por ende desvinculadas de la realidad nacional. a.1) En el sentido expuesto, el informe producido por la Auditoría omite analizar el impacto que produjo en el contrato de concesión bajo tratamiento, el agravamiento en las condiciones financieras y económicas generales del país, que motivaron la sanción de la Ley N° 25.453 y la Ley N° 25.561, por la cual se declaró la EMERGENCIA PUBLICA...Es decir, el período 2007 a 2009, auditado en el presente informe, se inscribe en un mismo capítulo: LA EMERGENCIA..."* (cfr. página 162/169 de la referida Actuación AGN n° 303/09).

Puede observarse entonces que frente al contundente cuadro que se le exponía, el Secretario de Transporte no hizo otra cosa más que replicar las excusas y pretextos que TBA solía esgrimir frente a los sucesivos requerimientos que le efectuaba la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Repárese que precisamente la CNRT desechaba esos intentos por justificar la falta de mantenimiento del material rodante, pues justamente la obligación que pesaba sobre los concesionarios de mantener los bienes que le habían sido transferidos, no había sido alterada por la situación de emergencia declarada.

Es decir, que mientras la CNRT desestimaba esos

débiles pretextos e instaba a que TBA ejerciera una adecuada manutención de las formaciones, de forma tal que el servicio se prestara de manera segura, la Secretaría de Transporte hacía todo lo contrario, empantanando las actuaciones que le eran elevadas y hasta llegando al extremo de hacer propios los argumentos vertidos por la empresa para justificar lo injustificable: la absoluta falta de mantenimiento de los bienes concesionados.

Pero además, y como ya lo vimos *ut supra*, en esta nota el Secretario de Transporte hizo expresa alusión a la ley 26.352 y lejos estuvo de interpretar que la norma aludida lo desvinculara de sus obligaciones de contralor en todo lo atinente a la prestación del servicio ferroviario. Repárese que dicha presentación -insistimos, suscripta por el propio Schiavi- data del 7 de diciembre de 2011 (recibida en la Mesa de Entradas de la AGN el 19 del mismo mes y año), esto es, más de tres años y ocho meses después de promulgada la ley en cuestión.

En definitiva, creemos con total convicción que del marco normativo aplicable y de los elementos probatorios recolectados en la encuesta, valorados en su conjunto y sin perjuicio de la responsabilidad que pudiera corresponderle a otros agentes, surge sin hesitación que el deber de supervisión y control del servicio de transporte ferroviario y, por añadidura, la obligación de velar por su prestación segura, estaba a cargo de la Secretaría de Transporte, que formaba parte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Tan es así, que, incluso, tras el lamentable suceso que aquí nos ocupa el Poder Ejecutivo adoptó una serie de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

decisiones vinculadas a la temática del transporte. En primer lugar, el decreto n° 793/2012 del 24/05/2012 a través del cual se rescindió el contrato de concesión suscripto con la empresa TBA SA y se facultó a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a formalizar la toma de posesión respectiva y a convocar a los demás concesionarios del servicio de transporte ferroviario urbano de pasajeros, para gestionar una unidad operativa tendiente a manejar la operación del servicio ferroviario, hasta tanto se determinara la modalidad de prestación del servicio.

Es interesante lo que surge de los considerandos de este decreto. Allí se consignó "*...Que en relación con el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Organo de Control, ha realizado las inspecciones correspondientes y verificado numerosos incumplimientos del CONCESIONARIO, quien fue oportunamente sancionado a través de los Expedientes S01:5529/00; 15174/00; 13961/01; 3843/01; 13650/01; 13177/01; 18683/01; 20032/01; 18868/01; 20588/01; 8445/01; 3338/01; 6178/01; 9676/01; 20827/01; 18978/01; 12279/01; 15410/01; 19469/01; 11276/01; 1560/01; 7501/01; 851/01; 14724/01; 12944/01; 15873/01; 18979/01; 18553/01; 18826/01; 20247/01; 15497/01; 18980/01; 1362/02; 10461/01; 17814/01; 19125/01; 20030/01; 11019/01; 15499/01; 15173/01; 20534/01; 18378/01; 20536/01; 20490/01; 13691/01; 19245/01; 18217/01; 20029/01; 16433/01; 20028/01; 1695/02; 1822/02;*

1026/02; 3202/02; 1013/02; 3476/02; 1249/02; 1646/02; 4499/02;  
2144/02; 1714/02; 1379/02; 1286/02; 5114/00; 1012/02; 3347/02;  
237668/02; 2046/02; 2036/02; 4125/02; 1915/02; 205736/02;  
237672/02; 227072/02; 216965/02; 87/02; 1288/02; 2035/02;  
1916/02; 223389/02; 209621/02; 227073/02; 237149/02; 7826/02;  
215359/02; 237173/02; 281191/02; 209621/02; 269014/02;  
274948/02; 284796/02; 233556/02; 209621/02; 76191/03;  
62969/03; 44890/03; 122258/03; 56149/03; 66785/03; 72733/03;  
104449/03; 125126/03; 144025/03; 140367/03; 134669/03;  
143030/03; 100558/03; 34914/03; 162582/03; 100579/03;  
97176/03; 19213/03; 150267/03; 78005/03; 112483/03; 95512/03;  
117575/03; 100537/03; 145290/03; 146147/03; 176106/03;  
127305/03; 161885/03; 190603/03; 197645/03; 128792/03;  
19216/03; 196718/03; 2484/03; 288821/03; 190182/03; 201074/03;  
146446/03; 216958/03; 221315/03; 243376/03; 226902/03;  
246789/03; 249170/03; 30314/03; 250640/03; 260993/03;  
232552/03; 27476/03; 117588/03; 235733/03; 260628/03;  
260604/03; 1710/2004; 37178/04; 11585/04; 7893/04; 35971/04;  
64037/04; 70618/04; 76455/04; 76459/04; 106863/04; 130067/04;  
81433/04; 57872/04; 81436/04; 25025/04; 53791/04; 128672/04;  
103274/04; 161494/04; 161502/04; 148313/04; 77381/04;  
112214/04; 173957/04; 181749/04; 158859/04; 181761/04;  
192415/04; 166775/04; 177139/04; 183287/04; 192411/04;  
195086/04; 197639/04; 220705/04; 233303/04; 183278/04;  
235848/04; 239267/04; 258468/04; 266802/04; 210903/04;  
313063/04; 213752/04; 313078/04; 348614/04; 348618/04;  
158887/04; 343151/04; 351913/04; 152790/04; 0103274/2004;  
0183287/2004; 0185393/2004; 0128672/2004; 18335/05; 19601/05;  
0137194/2005; 0159334/2005; 0222072/2005; 0233392/2005;  
0273668/2005; 0279719/2005; 0328622/2005; 0335337/2005;

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

0392495/2005; 0402326/2005; 0104712/2005; 0097054/2005;  
0124095/05; 0124848/2006; 0455027/2007; 0294413/2007;  
0420182/2007; 0269047/2007; 0089877/2008; 0314950/2008;  
0274147/2008; 0118366/2008; 0094751/2010; 0084883/2010;  
0220225/2010; 189924/2010 y 0122486/2011, de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) organismo descentralizado actuante en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS. Que por la Resolución CNRT (I) N° 1770 de fecha 19 de septiembre de 2008, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) dispuso la obligación de presentar, con anterioridad al 30 de noviembre de cada año, los planes anuales de mantenimiento correspondientes al año siguiente por parte de todos los prestadores de los servicios ferroviarios de pasajeros y de carga del país, respecto a las especialidades (i) vía y obras; (ii) material rodante (iii) señalamiento y comunicaciones y (iv) energía eléctrica. Que en el marco de la citada Resolución **la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) ha objetado las gestiones del CONCESIONARIO correspondientes a los años 2009, 2010 y 2011, lo que ha motivado la aplicación de sanciones que tramitan por los Expedientes S01:79802/2010, S01:122160/2011 y S01:53797/2012. Que, en particular, por NOTA CNRT (I) N° 246/2012 de fecha 13 de febrero de 2012, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT) remitió un informe elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte, en donde se detalla el grado de cumplimiento a lo establecido por la Resolución CNRT (I) N° 1770/08. Que, dicho informe resalta respecto de la empresa TRENES DE BUENOS AIRES S.A. la falta de mantenimiento adecuado, con lo cual se pone en riesgo la**

**continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados, independientemente de las sanciones pertinentes, por lo que propone que, de considerarlo necesario la Autoridad de Aplicación, se arbitren medidas de remediación y regulatorias adicionales para que se encausen las prestaciones de los servicios involucrados".**

Sin perjuicio de que el tema será abordado en particular al analizar la situación de los imputados absueltos, cabe destacar aquí no sólo que la CNRT labró múltiples actuaciones donde ponía de manifiesto los verificados incumplimientos por parte de la empresa concesionaria -repárese en la enorme cantidad de expedientes mencionados en el decreto-, sino que, incluso, pocos días antes de la tragedia en la nota n° 246/2012 la CNRT remitió un informe elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte, en donde se resaltó que la falta de mantenimiento adecuado ponía en riesgo la continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados, y se proponía que, de considerarlo necesario la Autoridad de Aplicación, se arbitrarán medidas adicionales para que se encausara la prestación del servicio; lo cual lamentable y evidentemente no ocurrió.

Dijimos entonces que tras la tragedia de autos, el Poder Ejecutivo dictó una serie de decretos atinentes a la materia de transporte. Además del mencionado *ut supra*, se encuentra el decreto n° 874/2012 del 6/06/2012, a través del cual se transfirió todo lo vinculado al transporte a la órbita del Ministerio del Interior, el que pasó a denominarse Ministerio del Interior y Transporte, en aquel entonces a cargo de Florencio Randazzo. Ese mismo día y por decreto n°

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

875/2012, se modificó el organigrama ministerial, incorporándose al Ministerio del Interior y Transporte la Secretaría de Transporte, sus objetivos y sus subsecretarías, entre ellas -claro está- la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.

Vemos entonces que en las decisiones administrativas mencionadas suscriptas por la entonces presidente Cristina Fernández de Kirchner pocos meses después de la tragedia de autos, se abordó la temática del transporte y específicamente para atender la cuestión ferroviaria se trasladó al Ministerio de Interior la Secretaría de Transporte y toda su competencia, lo cual refuerza aún más la idea que se viene desarrollando en cuanto a que este era el organismo encargado de la supervisión y control del cumplimiento de las condiciones de explotación del servicio de la Línea Sarmiento.

Tan es así, que de esa forma lo entendían los propios integrantes del Poder Ejecutivo de ese entonces. Nótese que fue a la Secretaría de Transporte a quien específicamente se le encomendó la formalización de la toma de posesión de los servicios de las Líneas Mitre y Sarmiento -saludable aunque tardíamente- rescindidos a la empresa concesionaria.

La totalidad de los argumentos expuestos nos conducen, en suma, a desechar la pretendida ajenidad de los Secretarios de Transporte en el área ferroviaria y, por el contrario, a sostener y reafirmar sin lugar a dudas que la mencionada dependencia tenía a su cargo el control y la supervisión de todo lo concerniente al servicio de trenes en general y, en particular, de la Línea Sarmiento.

**3.8.a.** Como acabamos de ver la autoridad de aplicación era, según la última modificación introducida, el

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, el cual podía actuar por sí o a través de organismos específicos. En concreto, los brazos ejecutores del Ministerio eran la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -cuya responsabilidad se analizará más adelante- y la Secretaría de Transporte.

Las funciones de este último organismo se encuentran acabadamente detalladas en la sentencia, constancias a las que nos remitimos a fin de no sobreabundar. Sin perjuicio de ello, habremos sí de resaltar que de la prueba documental y testimonial recibida en el debate, ha quedado demostrado que más allá de que tanto la Secretaría de Transporte como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte eran los encargados del control y fiscalización de las empresas ferroviarias en lo que al mantenimiento del material rodante y la seguridad en la prestación del servicio se refiere, la primera de las dependencias mencionadas se encontraba en un eslabón jerárquico superior a la última.

Es que, como ya dijimos, los distintos expedientes labrados por la CNRT con motivo de los permanentes y sistemáticos incumplimientos en los que incurría la empresa concesionaria, fueron elevados para su conocimiento y demás efectos a la Secretaría de Transporte, con los nulos resultados que se verán en lo que sigue.

Pues bien, no se encuentra controvertido que la Secretaría de Transporte estuvo a cargo de Ricardo Raúl Jaime entre el 28 de mayo de 2003 y el 1º de julio de 2009, siendo luego sucedido por Juan Pablo Schiavi quien se desempeñó en dicha función desde esa fecha y hasta el 7 de marzo de 2012.

**3.8.b.** Analizaremos en primer término la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

responsabilidad de los acusados Jaime y Schiavi en el suceso nro. 1.

Ya hemos explicado detallada y suficientemente en qué consistió la maniobra fraudulenta desplegada por las autoridades de la concesionaria TBA -cuyo comienzo de ejecución se fijó en el año 2004-, con la participación necesaria de los directivos de la empresa controlante Cometrans y del Gerente de Operaciones Tempone, y la participación secundaria del Gerente de Material Rodante Roque Ángel Cirigliano. También han quedado claras las perniciosas consecuencias que dicha artimaña causó en los bienes concesionados y, a la postre, en el patrimonio estatal. Resta entonces dilucidar si los Secretarios de Transporte han brindado algún aporte -y de qué tipo- durante sus sucesivas gestiones.

En este orden de ideas, no podemos dejar de valorar nuevamente que entre los distintos objetivos asignados a la Secretaría de Transporte, se encontraban los de **entender en la elaboración, propuesta y ejecución 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**, así como también la de **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 1142/2003).

No obstante esos claros propósitos asignados al organismo que, a resumidas cuentas, le imponían velar por una

circulación segura de los trenes y por su debido mantenimiento, adversamente los funcionarios avalaron el incumplimiento de la concesionaria de las obligaciones a su cargo, permitiendo -como se verá- durante ambas gestiones que el Estado Nacional se hiciera cargo de reconstrucciones y restauraciones que, en realidad, correspondían a TBA. Allí reside, precisamente, la sustancial contribución brindada por los funcionarios, quienes siendo la máxima autoridad en materia de transporte y estando absolutamente al tanto de la política de "no mantenimiento" implementada por TBA y, por añadidura, del deplorable estado en el que se encontraba la flota, obstruyeron y entorpecieron las distintas vías por las cuales podría haberse remediado tal cuestión.

Es que son innumerables las alertas, advertencias y recomendaciones que estos importantes funcionarios recibieron tanto de la Auditoría General de la Nación como de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Efectivamente, los distintos informes y expedientes relevados por el tribunal son contundentes y no dejan margen de duda alguna: en sus respectivas gestiones los Secretarios de Transporte tuvieron acabado conocimiento del nefasto estado en el que se encontraban los bienes concesionados, producto -claro está- de la falta de mantenimiento y, por ende, del sistemático incumplimiento de las obligaciones asumidas por TBA en el contrato de concesión.

En este sentido, cabe señalar que los distintos elementos detallados y valorados en la sentencia son elocuentes y abarcan -según el caso- el período de uno u otro Secretario de Transporte: las Auditorías AGN 467/06 y 303/09 y los expedientes tramitados por la Comisión Nacional de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Regulación del Transporte; elementos todos que, en definitiva, permitieron conocer a los funcionarios la gran cantidad de falencias detectadas en la prestación del servicio, como asimismo la falta de cumplimiento por parte de TBA de las tareas de mantenimiento a su cargo.

La defensa de Schiavi -como ya se dijo "*ut supra*"- ha objetado que el tribunal valorara los informes de la Auditoría General de la Nación, pues se referirían a períodos anteriores a que su defendido asumiera como Secretario de Transporte. Recuérdese que, como también dijimos, el nombrado ostentó tal carácter a partir del 1º de julio de 2009.

El planteo es sólo parcialmente cierto, pues como veremos omite considerar que uno de los informes de auditoría sí se corresponde con la gestión de Schiavi y que el nombrado estaba al tanto de ello.

Repasemos pues lo que se probó con relación a las auditorías y demás alertas recibidas por los Secretarios de Transporte.

Sobre esta cuestión, y sin perjuicio de lo que ya sostuviéramos a la hora de analizar similar planteo introducido por la asistencia técnica del coimputado Tempone (ver lo consignado en el punto 3.3.b. del presente acápite), cabe decir que el período auditado por la Auditoría AGN 467/06 (aprobada por resolución 23/08 del 12 de marzo de 2008) corresponde a los controles efectuados durante los años 2005 y 2006, habiéndose detectado que la ausencia del mantenimiento adecuado sobre los bienes concesionados ya se evidenciaba durante el año 2004. Ahora bien, en dichos lapsos -claramente y conforme surge de la propia sentencia- era Jaime -y no Schiavi- quien se encontraba a cargo de este importante

organismo de control.

Efectivamente, como ya vimos, **Jaime fue anoticiado del informe de auditoría respectivo** (nota nro. 327/07-AG2 del 23/10/2007), a fin de que formule las consideraciones que estime pertinentes, **sin que haya efectuado presentación alguna al respecto**, pese a la contundencia y gravedad de lo que allí se comunicaba.

Repárese que en sus conclusiones (punto 7, página 74 y siguientes de dicho informe) se había consignado, entre otras cosas, lo siguiente: *"En cuanto al material rodante, **TBA no realiza un mantenimiento adecuado**. Tampoco brinda respuesta técnica, en tiempo y forma, a las irregularidades detectadas por la CNRT mediante sus inspecciones de seguridad a dicho material; constatándose además, que las unidades que se utilizan para la prestación del servicio, presentan anomalías que afecta[n] el confort de los usuarios. **A juzgar por el deficitario estado general de conservación que presenta el sistema, la gestión del Concesionario puede caracterizarse como ineficaz**, dado que no se observa para el mantenimiento, una respuesta técnica acorde al estado en que se encuentran los bienes concesionados..."* (el destacado es nuestro).

Frente a esta coyuntura, se efectuaron una serie de recomendaciones (ver punto 6, página 72 y siguientes), tales como *"...6.2.- **Intimar a TBA para que de cumplimiento a las tareas de mantenimiento, que garanticen la correcta conservación de los bienes concesionados y la seguridad operativa del sistema** (...). 6.3.- Instar a la realización de tareas programadas, que surjan de una planificación de mantenimiento preventivo contemplando la totalidad de las rutinas establecidas para el material rodante (...)* 6.5.-

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**Constatar, por medio de los procedimientos de verificación necesarios, la efectiva implementación de las medidas correctivas que se informan, o bien, efectuar un seguimiento de las deficiencias detectadas oportunamente a fin de advertir su estado en relación a la seguridad operativa que debe salvaguardar el sistema..."** (el destacado nos pertenece).

De esta manera queda claro que la Secretaría de Transporte -en esta época a cargo del acusado Jaime- estaba absolutamente al tanto de la falta de mantenimiento del material rodante concesionado a TBA y, consecuentemente, de su ruin estado de conservación y de las condiciones deplorables en que era llevada adelante la prestación del servicio.

Ello no sólo surge de las actuaciones labradas por la Auditoría General de la Nación a las que hicieramos referencia, sino también del expediente nro. S01:165.319/2005 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Según consta en la sentencia, dicho legajo estaba vinculado a la evaluación del mantenimiento realizado por la concesionaria durante el año 2004 -período en el que Jaime ya había asumido como Secretario de Transporte- y *"...da cuenta que el concesionario no efectuó las reparaciones en tiempo y forma según lo establecido en el contrato de concesión", situación que podía observarse en la cantidad y grado de falencias detectadas en las inspecciones de seguridad realizadas por el organismo de control"* (página 1277 de la sentencia).

Ahora bien, si bien -insistimos- aquella Auditoría AGN 467/06 corresponde a períodos vinculados exclusivamente a la gestión de Jaime, distinto ocurre con la Auditoría AGN 303/09, la cual abarcó los controles efectuados entre los años 2007 y 2009, ambos inclusive, siendo que las tareas de campo

se desarrollaron entre el 1º de septiembre de 2009 y el 30 de noviembre de 2010, períodos en los cuales Schiavi ya había asumido su mandato.

Téngase en cuenta que si bien la auditoría recién fue aprobada el 2 de marzo de 2012 -con posterioridad al siniestro de autos- a través de la resolución AGN nro. 16, lo cierto es que las tareas de campo, el informe de auditoría y su pertinente comunicación a los organismos auditados, corresponden a un período anterior. Al respecto, advertimos que **las consideraciones preliminares a este informe fueron comunicadas el 2 de noviembre de 2011 a la Secretaría de Transporte (mediante nota 73/11-PCSER), cuya respuesta se encuentra en la nota ST 5648 del 7/12/2011 suscripta por Schiavi,** cuyo contenido ya vimos y enseguida retomaremos.

Por lo demás, y para finalizar la contestación al agravio de la defensa de Schiavi, precisamente debido a la limitación temporal de tales auditorías, el tribunal también se basó en las distintas constataciones efectuadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, las cuales ilustraban y advertían sobre la riesgosa situación imperante, naturalmente sin ningún correlato en la actuación de la Secretaría de Transporte.

En este sentido, resulta absolutamente gráfico el testimonio de César Hernán Begnozzi (integrante del Departamento de Control del sector Transportes de la AGN), quien intervino en ambas auditorías y sostuvo que *"lo que se veía era que la CNRT armaba los expedientes con las penalidades, propiciaba las penalidades, eso era elevado a la Secretaría y no había más movimiento por un tiempo bastante prolongado"* (el destacado es nuestro).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

También son elocuentes las palabras del entonces Presidente de la Auditoría General de la Nación Leandro Ovidio Despouy y de los dirigentes gremiales de la línea Sarmiento Rubén Darío Sobrero y Edgardo Ernesto Reynoso. Estos últimos dieron cuenta de que el acusado Schiavi recorrió con ellos la línea y "quedó horrorizado", pidiéndoles "disculpas a los trabajadores en nombre del Estado". No obstante, ambos testigos refirieron que pese a esas constataciones efectuadas por el propio Secretario de Transporte, nada cambió, sino que todo continuó de la misma manera.

Ni hablar de la actitud asumida por el nombrado frente a los informes elevados por el Gerente de Seguridad en el Transporte, que específicamente ponían en su conocimiento el nefasto estado en que se encontraba el material rodante concesionado: inactividad e indiferencia en algunos casos, o, en otros, diligencias tendientes a obturar y empantanar las actuaciones que, naturalmente, terminaban en la nada.

Es que frente a las inspecciones que realizaba la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, y sus sucesivas sanciones, recomendaciones y requerimientos, la Secretaría de Transporte adoptaba una actitud de pasividad absoluta o, según el caso, obstaculizaba las actuaciones con trámites o diligencias estériles; actitud que se mostró incólume en las gestiones de ambos secretarios hasta que finalmente se produjo el lamentable hecho que nos toca juzgar.

Lo actuado en el expediente nro. S01:0024957/2001 que, a modo de ejemplo, trajo a colación el tribunal de juicio, claramente demuestra el desinterés del Secretario de Transporte Schiavi por adoptar medida o decisión alguna para paliar la problemática que se le presentaba. El trámite allí

impreso (cuya particularidad se encuentra explicada con suficiente detalle en la sentencia -constancias a las que nos remitimos-) revela cómo, frente a una contundente nota del interventor Sícaro donde se solicitaba, más allá de las sanciones pertinentes, que se arbitren medidas regulatorias adicionales frente a que sin el mantenimiento adecuado se ponía en riesgo la continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados, se remitió el expediente a la UNIREN, desatendiéndose del proceso y sin efectuar un seguimiento prudente y diligente de las actuaciones que permitiese encarrilar debidamente la grave situación que allí se ponía de manifiesto.

También es esclarecedora la nota ST 5648 del 7/12/2011 suscripta por Schiavi y transcripta *ut supra*, donde el entonces Secretario de Transporte -como ya vimos- efectuó ciertas consideraciones cuyo contenido guarda absoluta similitud con los argumentos a los que usualmente recurría la concesionaria para justificar sus sistemáticos incumplimientos, pretextos que -vale aclarar- eran desechados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Aun a riesgo de pecar de reiterativos, y para valorar lo expuesto en su justa dimensión, recordemos una vez más que en aquella oportunidad Schiavi afirmó que *"previo a brindar las aclaraciones pertinentes a las observaciones y recomendaciones efectuadas por vuestro órgano de control externo, se considera necesario efectuar las siguientes consideraciones, a saber: a) En primer lugar, es dable comenzar destacando que el contexto económico, social e institucional que rodeó al período auditado deber ser considerado y analizado, ya que de lo contrario se podría*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

concluir en observaciones abstractas y por ende desvinculadas de la realidad nacional. a.1) En el sentido expuesto, el informe producido por la Auditoría omite analizar el impacto que produjo en el contrato bajo tratamiento, el agravamiento en las condiciones financieras y económicas generales del país, que motivaron la sanción de la ley 25.453 y la ley 25.561, por la cual se declaró la EMERGENCIA PUBLICA...Es decir, el período 2007 a 2009, auditado en el presente informe, se inscribe en un mismo capítulo: LA EMERGENCIA. Y es dicho acontecimiento extraordinario que vuestro órgano de control no puede dejar de ponderar al momento de efectuar las observaciones y sus respectivas recomendaciones, ya que de lo contrario, reitero, se arriban a soluciones abstractas desvinculadas de la realidad nacional, tal como acontece en el informe bajo tratamiento...a.2) Como segundo aspecto, no puede escapar al análisis del órgano de contralor, los procesos de renegociación contractual que se encuentran en la actualidad sujetos al régimen previsto en el decreto nro. 311...b) Contextualizando el marco en el cual se desenvuelve la presente auditoría y el cual debe ser tenido en consideración en cada una de las observaciones efectuadas, se pasa a realizar los descargos...".

Es decir, que mientras la Comisión Nacional de Regulación del Transporte desestimaba las excusas basadas en la situación de emergencia económica para justificar el incumplimiento de las tareas de mantenimiento claramente a cargo de la empresa, la Secretaría de Transporte hacía todo lo contrario.

Por otra parte, y con relación a la capacidad individual de acción, ya hemos visto que el tribunal sostuvo

que ambos acusados tenían el suficiente poder de decisión y acción para llevar adelante las tareas de vigilancia en cuestión.

Las defensas de Schiavi y Jaime intentan achacar responsabilidad a la CNRT y sostienen que la Secretaría de Transporte no tenía herramientas para evitar que TBA continuara con la prestación del servicio. En este sentido, entendemos que si bien los acusados no tenían atribuciones suficientes para rescindir el contrato de concesión, frente a la caótica situación que atravesaba la flota y, por añadidura, el riesgo latente para la seguridad en la prestación del servicio, sí podían y debían tomar cartas en el asunto, no sólo adoptando medidas concretas tendientes a darle virtualidad a las tareas de inspección y control llevadas adelante por la CNRT y la AGN, sino además impulsando el procedimiento respectivo.

Sobre el punto, resulta sumamente ilustrativo de la autoridad que en este aspecto tenían los imputados, lo resaltado por el tribunal en cuanto a la activa intervención de ambos en la rescisión de la concesión de las líneas Roca y Belgrano Sur -en el caso de Jaime- y en la reasignación del servicio a la ciudad de Posadas, Misiones -en el caso de Schiavi-.

Ahora bien, conforme lo hemos visto en el acápite correspondiente, el tribunal ponderó que tanto Jaime como Schiavi tuvieron una activa participación en el otorgamiento y redeterminación de precios de la obra de inversión denominada "Reparación de 58 coches eléctricos", en la que el Estado asumió el costo de trabajos que en realidad estaban a cargo de la concesionaria. Así entonces se subsanó con fondos públicos

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

la omisión de realizar las tareas a las que la empresa se había comprometido contractualmente; maniobra de la cual fueron efectivamente alertados ambos acusados en sus respectivas gestiones a cargo de la Secretaría de Transporte de la Nación. Veamos.

Conforme en detalle lo explicara el tribunal de juicio, fue Jaime quien aprobó la pre-adjudicación efectuada por TBA y fijó el monto máximo a abonar en concepto de pago de trabajos y provisiones para dicha obra de inversión (resolución nro. 395/06 del 31/05/2006).

Posteriormente, y a través de la nota nro. 31/09-RC SER del 27/05/2009, fue elevado a Jaime -todavía en funciones- el informe preliminar de la auditoría AGN nro. 504/07. Según lo consignara el *a quo*, en esas actuaciones el órgano de control externo indicó que *"la reconstrucción de estas unidades (más allá de tareas de modernización también previstas en la contratación) no libera al Concesionario del cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento, como las de efectuar las rutinas programadas (por ej. las reparaciones parciales) a medida que las unidades alcancen el kilometraje indicado para cada tipo de intervenciones. En consecuencia, a causa de los incumplimientos de obligaciones de mantenimiento, el Estado ha asumido el costo de trabajos a cargo del Concesionario"* (el destacado es nuestro).

Sin perjuicio de la contundencia de lo que allí se estaba informando, vencido el plazo respectivo y sin respuesta alguna del Secretario de Transporte Jaime, la obra siguió adelante.

Veamos qué sucedió una vez que Juan Pablo Schiavi asumiera en el cargo. En primer lugar, y conforme lo señalaran

los sentenciantes, el Secretario de Transporte tomó conocimiento del informe final de la auditoría antes referida, cuando fue aprobado mediante resolución nro. 206/09 del 13/11/2009.

Pero además, el Secretario de Transporte era anoticiado de los términos de los distintos informes elaborados por el Gerente de Seguridad en el Transporte de la CNRT Horacio Faggiani, en los múltiples expedientes vinculados a las sanciones impuestas a TBA por la verificada falta de mantenimiento.

Ciertamente, los informes del ingeniero Faggiani son rotundos y dan cuenta de la política de no mantenimiento implementada por la concesionaria y las perjudiciales consecuencias que ello acarreó para la vida útil del material rodante. Por cuestiones de brevedad, no habremos de transcribir sus dichos (que se encuentran volcados en la sentencia del tribunal y sobre los cuales volveremos más adelante), aunque sí insistiremos en que el Secretario de Transporte -ahora Schiavi- fue debidamente anoticiado de sus términos.

No obstante todo lo dicho, la obra de reconstrucción de estos coches a los cuales no se les había practicado el debido mantenimiento, siguió su curso también cuando Schiavi estuvo al frente de la Secretaría de Transporte de la Nación. En efecto, según surge de la sentencia Schiavi tuvo intervención personal en el expediente nro. S02:0075912/13 (S01:0165280/10) "Obra: Reconstrucción y modernización de 58 coches eléctricos Toshiba. Redeterminación de precios", donde dispuso la continuidad del trámite de actualización de precios solicitada por Trenes de Buenos Aires (Nota ST nro. 3535 del

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

15 de agosto de 2011).

Todo lo dicho hasta aquí torna evidente la necesaria complicidad brindada por los sucesivos Secretarios de Transporte, quienes pese a que, desde su función, tenían herramientas para detener o impedir el permanente deterioro del material rodante -cuyo menoscabo conocían perfectamente-, no obstante, nada hicieron.

En este sentido, la doctrina sostiene que efectivamente "[l]a complicidad también puede prestarse por omisión en la medida en que el cómplice esté vinculado por un deber de garante (...). La cuestión de la delimitación entre la coautoría y la complicidad no es aquí por lo general problemática, pues junto al dominio del hecho ejercido por el autor sobre un delito de comisión dolosa la contribución no impeditiva del garante sólo posee, básicamente, el significado de complicidad" (conf. JESCHECK/WEIGEND, Tratado de Derecho Penal, Parte General, 5ta Edición, Comares, Granada, 2002, p. 479; en la misma línea, aceptando también la complicidad por omisión del garante que no reúne los requisitos de autor, ver MAURACH/GÖSSEL/ZIPF, Derecho Penal, Parte General, Tomo II, Astrea Buenos Aires, ps. 418/19).

Ambos eran funcionarios públicos y ostentaban -en sus respectivas gestiones- uno de los máximos cargos que a nivel estatal podía ocuparse en la materia. De ahí que su especial posición frente a los bienes concesionados y, en tales condiciones, el indispensable aporte efectuado a la maniobra desplegada por sus consortes de causa al incumplir su deber de controlar y supervisar la actividad del concesionario, sea indiscutible.

**3.8.c.** Veremos en lo que sigue lo atinente al delito

de descarrilamiento culposo agravado. Recordemos que el tribunal desvinculó por este suceso al acusado Jaime, condenando únicamente a Schiavi. No obstante, por el primero de los nombrados se encuentra abierta la jurisdicción a raíz de las impugnaciones del Fiscal y de la querrela nro. 3, las cuales serán tratadas oportunamente en los acápites que siguen.

Analizaremos entonces la situación de Juan Pablo Schiavi, en lo que al suceso nro. 2 se refiere.

De la lectura de la sentencia puesta en crisis y, especialmente, de los distintos elementos allí rendidos y valorados, ha quedado claro que el acusado Schiavi durante su gestión a cargo de la Secretaría de Transporte, recibió múltiples alertas y advertencias sobre distintos factores directamente vinculados con las deficitarias condiciones en que se llevaba adelante la prestación del servicio; factores que, a la postre, se materializaron en el resultado.

Ciertamente, las diversas actuaciones labradas por la Auditoría General de la Nación y, en particular, por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte dieron cuenta de la apremiante situación en que se encontraba el material rodante y establecieron una serie de exhortaciones y recomendaciones tendientes a garantizar una circulación segura de las formaciones, en todos los casos con noticia al Secretario de Transporte.

No tendría sentido transcribir aquí la totalidad de los expedientes, informes y notas ampliamente detalladas en la sentencia. El tribunal fue sumamente gráfico en este sentido, reproduciendo sus aspectos centrales y dando cuenta de lo actuado en cada caso.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Lo importante sí es destacar que los distintos factores de riesgo analizados a la hora de tratar la materialidad del hecho nro. 2, en concreto el desinterés de la concesionaria por controlar la velocidad a la que circulaban las formaciones, la falta de implementación de un adecuado sistema de medición, la omisión de las tareas de alistamiento previas y el incumplimiento de la frecuencia prevista para la línea, así como las graves y riesgosas consecuencias que ello acarrearía en la operación del servicio, fueron todas cuestiones advertidas por los organismos de control interno y externo, y anoticiadas a Schiavi en su carácter de una de las autoridades de aplicación en la materia.

Pese a ese efectivo y comprobado conocimiento, la actitud que en cada caso asumió el Secretario de Transporte deja mucho que desear y claramente se contrapone a las distintas atribuciones y facultades puestas en cabeza de tan importante autoridad (ver decreto 1142/2003).

Es que Schiavi no adoptó temperamento alguno tendiente a lograr que TBA cumpliera las obligaciones que claramente estaban a su cargo. Lejos de eso, efectuó consideraciones vinculadas con la coyuntura económica y la emergencia pública, en su claro afán por justificar los incumplimientos de la concesionaria y apartándose de lo que, desde hacía mucho tiempo, venía sosteniendo la CNRT.

Insistimos, año tras año la situación se agravaba y, adversamente a lo esperable, el acusado nada hacía. Contrariamente a la labor de vigilancia que estaba a su cargo, no sólo no adoptó decisión alguna que modificara el escenario descripto, sino que incluso lo que muchas veces actuó en los expedientes entorpeció su trámite e impidió que las alertas

recibidas y, por ende, las actuaciones labradas, continuaran con el desarrollo legalmente previsto para su debida tramitación.

En suma, la imprudencia desplegada por el acusado en las tareas de control que le eran exigibles en razón de su cargo, es manifiesta. Su inactivo e indiferente desempeño en algunos casos, y esquivo y entorpecedor en otros, contribuyó a la creación de la situación de riesgo en la que operaban los trenes y, por ende, fue también determinante del suceso y de su tremenda extensión, motivo por el cual la autoría asignada en el hecho nro. 2 luce incontestable.

De todas maneras, cabe aclarar que las cuestiones vinculadas al aspecto jurídico de la imputación por imprudencia se analizarán con mayor profundidad en lo sucesivo.

Sin perjuicio de ello, y teniendo en cuenta las objeciones sobre la responsabilidad establecida formuladas por la defensa de Schiavi, cabe aquí adelantar que a nuestro entender, en la evaluación de la atribución de riesgo a la conducta, no debe soslayarse que ello sucede tanto en los casos de creación de un riesgo jurídico penalmente relevante como consecuencia de un comportamiento humano o si no se ha controlado un riesgo existiendo el deber de hacerlo de forma que equivalga valorativamente a su creación (CORCOY BIDASOLO, Mirentxu, "La distinción entre causalidad e imputación objetiva y su repercusión en el proceso -presunción de inocencia e in dubio pro reo-", publicado en "La ciencia del Derecho Penal ante el nuevo siglo", libro Homenaje al Profesor Doctor José Cerezo Mir, Editorial Tecnos, Madrid, 2003, p. 606; doctrina que por cierto hemos seguido en el fallo

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

"Chabán" ya citado, al momento de analizar la responsabilidad de los funcionarios públicos del GCBA encargados de ejercer el poder de policía en el incendio acaecido en el local "República de Cromañón").

En este caso, se ha presentado la situación referenciada puesto que Schiavi como encargado de ejercer la supervisión y control del cumplimiento del contrato de concesión del servicio ferroviario, no observó el cuidado debido en el ámbito que se desempeñaba, lo que en términos normativos significó una creación de riesgo penalmente relevante, motivo por el cual las referencias defensas tendientes a refutar la intervención y relevancia del nombrado en la concreta configuración del siniestro en modo alguno pueden prosperar.

### **SEXTO:**

#### **CALIFICACIÓN LEGAL.**

En el presente acápite abordaremos los agravios vinculados al juicio de subsunción legal efectuado por el *a quo*.

**1.- Hecho nro. 1: Administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública (arts. 174 -inc. 5º- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal).**

**1.a.-** Tal como vimos al repasar los fundamentos del fallo, el hecho identificado como nro. 1 fue calificado en la sentencia como constitutivo del delito de defraudación por administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública.

Nos interesa poner de manifiesto que la defraudación agravada del art. 174 inciso 5º del Código Penal, puede asumir cualquiera de las modalidades de los fraudes previstos en los

arts. 172 y 173 del referido cuerpo legal, pero con la particularidad que el sujeto pasivo de la conducta es el Estado, lo que constituye precisamente la razón de la agravante.

Por ello se ha dicho con razón que para esta figura “[l]a acción deberá contener los elementos típicos correspondientes a la defraudación de que se trate, aplicándose la agravante cuando el ofendido resulte ser la administración pública” (conf. DONNA, Edgardo Alberto, Derecho Penal, Parte Especial, Tomo II-B, Tercera Edición Actualizada, Rubinzal-Culzoni Editores, Santa Fe, 2016, página 638).

Siendo ello así y toda vez que en la sentencia se seleccionó como tipo base a una administración fraudulenta del art. 173 inciso 7º, entendemos que, para brindar una debida respuesta a los agravios de las partes, corresponde, en primer lugar, desarrollar las características de esta figura, para luego puntualizar las particularidades que se presentan cuando el perjudicado es el Estado.

Vale aclarar que la figura base escogida -reiteramos, art. 173 inciso 7º C.P.- no requiere el ardid o engaño propio de la figura del art. 172 del código sustantivo, de ahí que el planteo de las defensas de Sergio Cirigliano, Gariboglio, Lopardo y Astrella vertido en tal sentido, no puede ser sino rechazado. Es que este tipo penal “...es, principalmente, una defraudación por abuso de confianza, ya que no necesita el engaño para que se produzca el perjuicio, sino el abuso de los poderes que el autor ejerce en virtud de un acto anterior preexistente...” (CREUS, Carlos y BUOMPADRE, Jorge Eduardo “Derecho Penal. Parte Especial”, Tomo I, Editorial Astrea, Buenos Aires, 2007, página 537), y que es precisamente aquel

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

que le otorga la potestad de administración, manejo o custodia del patrimonio ajeno.

Con relación a Gariboglio y Lopardo, y en respuesta a su planteo vinculado a que *"no se les puede achacar funciones que son propias y naturales del Directorio de TBA, tales como la política de mantenimiento"*, cabe recordar que los nombrados fueron condenados por su colaboración necesaria a la maniobra ejecutada por los administradores, motivo por el cual sus alegaciones en este punto en nada modifican la responsabilidad establecida a su respecto en el fallo recurrido.

**1.b.-** Sentado lo precedente, entonces, conviene recordar que el artículo 173 inciso 7° del Código Penal reprime a *"El que, por disposición de la ley, de la 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"*.

Esta norma penaliza la denominada administración infiel o fraudulenta y requiere para su configuración que el autor especial previsto en el tipo actúe motivado por una finalidad lucrativa indebida, o con ánimo dañoso. La acción punible se integra con la violación de los deberes impuestos en el acto que fuera causa del carácter de administrador o cuidador de un acervo, y exige que, como consecuencia de ello, resulte un perjuicio o una creación abusiva de obligaciones (conf. nuestro voto en las causas n° 4031 "Panelo, Carlos s/rec. de casación", resuelta el 16/12/02, registro n° 738/02, y n° 6222 "Weretilneck, Osvaldo y otro s/recurso de casación",

del 22/3/2006, registro n° 232/2006; y sus citas).

El término "administración" contenido en el artículo 173 inciso 7° que venimos analizando ha sido interpretado por la doctrina como "la facultad de regir y gobernar el patrimonio de otro, ordenando los medios para su mejor conservación, empleo y ganancia" (conf. "Administración fraudulenta", por Cristina Caamaño Iglesias Paiz, en Revista de Derecho Penal, Tomo 2000-1, Ed. Rubinzal-Culzoni).

Por su parte, sostiene Carlos Creus que autor puede ser únicamente el que maneja, administra o custodia bienes o intereses ajenos (conf. "Derecho Penal-Parte Especial", tomo I, pag. 518, Ed. Astrea, 3° edición actualizada), opinión que también es compartida por Carlos Fontán Balestra (ver "Tratado de Derecho Penal", Tomo VI, parte especial, pag. 132, Ed. Abeledo Perrot, 2° edición actualizada).

En el *sub examine*, es claro que el presupuesto a través del cual la empresa TBA entró en poder de los bienes en cuestión y, consecuentemente, asumió diversas obligaciones, ha sido un acto jurídico: el contrato de concesión y sus posteriores modificaciones. Efectivamente, a través de dicho convenio se otorgó a la firma el material rodante y la infraestructura para la explotación del servicio ferroviario, debiendo -básicamente y conforme lo hemos sostenido tantas veces a lo largo de la presente- mantener los bienes transferidos, conservándolos de manera tal que el servicio se cumpliera siempre en condiciones de eficiencia y seguridad.

Así las cosas, el planteo de la asistencia técnica de Álvarez atinente a que su defendido no reuniría la calidad de sujeto activo pues no formaba parte de TBA ni disponía de los bienes en cuestión, no puede ser sino desechado. Es que sus

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

objecciones confrontan con el plexo probatorio recabado en el debate, habiendo quedado debidamente comprobada su efectiva pertenencia al Comité Ejecutivo que manejaba y dirigía -con la connivencia del Directorio- la marcha diaria de la compañía. Lo propio cabe decir respecto del coimputado Calderón, quien resultó otro de los integrantes del Comité Ejecutivo, tal como se valorara acabadamente en el fallo recurrido y en esta ponencia en los acápites correspondientes a la alegada arbitrariedad en la valoración de los hechos y las pruebas. Por lo demás, sólo nos interesa agregar aquí que en el considerando quinto de este voto (punto 5 "Consideraciones y respuestas pertinentes", apartado 3.1.b.) ya fue respondido el agravio relativo a los "administradores de hecho", a cuyas consideraciones y citas pertinentes nos remitimos.

Continuando con el análisis de la figura, sabido es que la misma prevé dos posibilidades: el abuso y la infidelidad, siendo que en el concreto caso de autos se verifica un claro supuesto de este último. Efectivamente, y adversamente a lo planteado por la defensa de Calderón, entendemos que la empresa concesionaria asumió el cuidado de los bienes concesionados, habiendo instaurado una nefasta y tacaña política que, lejos de cumplir con las obligaciones asumidas, llevó al ruin deterioro de la flota eléctrica y, paralelamente, al menoscabo del patrimonio estatal.

Pues bien, la norma contempla dos acciones: perjudicar u obligar abusivamente. Ambas deben realizarse del modo específico previsto por el tipo penal, esto es, a través de la violación de los deberes. Es así, que para considerar configurado el delito que nos ocupa, se requiere que el autor se haya apartado de las obligaciones que su condición de

mandatario le imponen; **situación que puede consistir en una conducta activa (es decir, que importe un hacer) o en una omisión.** De tal trasgresión deberá derivarse el resultado previsto por la norma, dentro del cual se encuadran tanto los perjuicios directos sobre los intereses confiados (daño emergente) como las lesiones indirectas (lucro cesante). También el resultado típico puede circunscribirse a la creación abusiva de obligaciones contra el titular del patrimonio objeto de la custodia o administración. El delito se consuma cuando cualesquiera de los dos resultados señalados se produzcan, **sin que sea necesario un consecuente incremento del patrimonio del autor** (vid Carlos Creus, obra citada, pag. 518). La figura de violación o defraudación por infidelidad requiere necesariamente, entonces, que la acción del autor perjudique los intereses a su cargo; el perjuicio exigido debe representar un detrimento o daño patrimonial y no un menoscabo de otro tipo.

Ahora bien, como ya hemos anticipado, debemos tener presente que existe conformidad en la doctrina en cuanto a que la figura contenida en el art. 174 inc. 5º del Código Penal no constituye un tipo penal autónomo, sino más bien un fraude agravado por la calidad del ofendido, es decir, en razón de la titularidad del bien que es objeto del delito (Creus, Carlos y Buompadre, Jorge Eduardo, "Derecho Penal. Parte especial", Astrea, Tomo I, página 567).

Así, pues, el tipo penal en cuestión castiga más severamente al que cometiere fraude en perjuicio de alguna administración pública.

Sobre este aspecto, en primer lugar debemos hacer una breve mención al planteo formulado por la defensa de Álvarez,





## *Cámara Federal de Casación Penal*

vinculado a que dicha figura habría sido erróneamente aplicada, pues *"los bienes concesionados en cuanto al manejo, administración o cuidado al ser cedidos ya no forman parte de la esfera de custodia pública"*.

La debilidad del postulado defensorista luce manifiesta, pues justamente los bienes en cuestión eran propiedad estatal y fueron concedidos a la empresa TBA, la cual como contrapartida asumió diversas obligaciones.

Ciertamente, y como ya vimos, la firma TBA asumió la operación y explotación comercial de las líneas Sarmiento y Mitre, obligándose a la realización de las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes afectados a la concesión, como a su custodia y vigilancia.

No obstante esas obligaciones que pesaban sobre la empresa concesionaria, no existe duda acerca de la propiedad estatal de los bienes, los cuales -claro está- debían ser restituidos una vez finalizada la concesión. En efecto, el apartado 11.7 del contrato respectivo reza que *"El Concesionario deberá mantener el buen estado de los Bienes de la Concesión hasta el momento de su devolución al término de aquella, sin diferir las tareas e intervenciones de los ciclos programados de mantenimiento..."*.

Con esto queremos significar que los bienes afectados a la prestación del servicio público y, por ende, objeto del contrato de concesión pertenecen al concedente y habrán de continuar en la esfera del dominio público, pese a que durante el término del convenio se encuentren en poder de los particulares a quienes se cedió la explotación de la actividad.

En este sentido, se ha dicho que *"Los bienes dados*

en concesión integran parte del dominio público del Estado; de allí que tanto el contribuyente (en su calidad de Concesionario), como los terceros que suscribieron los contratos por los que la actora les otorgó el uso de determinados locales y espacios son solamente tenedores de esos espacios y lugares y al integrar parte de la Concesión Pública, se encuentran afectados a la satisfacción del interés público derivado de la prestación del servicio público de transporte objeto del Contrato de Concesión mencionado" (Sala V Cámara Nacional Contencioso Administrativo Federal, 5.425/07 "Metrovías S.A. (TF 24242-I) c/ D.G.I", 24/08/07, Cons. V).

Ahora bien, con relación al perjuicio que demanda la figura entendemos que en el particular caso de autos, y pese a la negativa de algunas defensas, el menoscabo al patrimonio del Estado Nacional es innegable. Durante años la empresa concesionaria implementó una nefasta política de "no mantenimiento" que no sólo condenó a los bienes dados en concesión a un ruinoso estado, sino que además obligó al Estado a solventar diversas reconstrucciones del material rodante, cuya durabilidad, naturalmente y frente a la ausencia del alistamiento debido, resultaba severamente disminuida.

En este sentido, y a modo ejemplificativo, recuérdense las consideraciones efectuadas por el ingeniero Faggiani en uno de los tantos expedientes administrativos citados por el tribunal: "es de práctica y costumbre de Trenes de Buenos Aires Sociedad Anónima invocar supuestos incumplimientos del Estado Nacional, en su carácter de concedente, como eximente de su responsabilidad ante sus incumplimientos contractuales. Esta circunstancia no es la

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

excepción en un claro intento de deslindar sus responsabilidades y justificar los incumplimientos que ellos mismos reconocen en su presentación".

Agregó que "es una falacia querer hacer suponer que antes hacían correctamente el mantenimiento y luego de que el Estado Nacional comenzara con los inconvenientes de pago, de público conocimiento y que devinieron en una declaración de emergencia pública, ya no lo pudieron hacer más. Además hay que señalar que como consecuencia de dicha declaración dispuesta por la ley 25.561 y la emergencia del sector estatuida por el Decreto 2075/02 se tomaron las medidas conducentes a los fines de sostener de manera efectiva las necesidades del transporte, a través de compensaciones por incrementos de costos de las empresas de transporte público de pasajeros, lo cual no puede ser negado por TBA ni abstraerse de ello para interpretar arbitrariamente su marco obligacional... **el grado de deterioro que presentan muchas instalaciones y equipos... reflejan una generalizada y sistemática falta de mantenimiento desde el momento mismo de la toma de posesión...** otros concesionarios, que también sufrieron las dificultades de pago que esgrime TBA, siguieron realizando el mantenimiento en forma seria y responsable, ya que tuvieron el buen criterio de separar las dificultades económicas transitorias, por las que no dejaron de reclamar, de las cuestiones técnicas que hacen a la esencia de la seguridad. **La seguridad solo se puede garantizar con un buen mantenimiento"**.

Destacó allí que TBA posee "una filosofía de hacer los trabajos profundos, las remodelaciones y renovaciones cuando las paga el Estado Nacional. Luego no hace el

mantenimiento con lo cual los equipos e infraestructura decaen rápidamente, hasta el punto de requerir nuevamente reconstrucciones o renovaciones, que reclaman al Estado que pague nuevamente... Así, por ejemplo, si la vida útil de una unidad de material rodante reconstruida, pero bien mantenidos, es de 15 años, con la falta de mantenimiento sistemática que practica TBA, a los 5 años ya requiere una reconstrucción" (página 531/532 de la sentencia, el destacado nos pertenece).

Repárese que las expresiones de Faggiani antes transcriptas -más allá de que a la postre fueran ratificadas en el debate- fueron vertidas por el ingeniero el día 4 de julio de 2011 -antes del siniestro de autos-, justamente a raíz de un recurso de reconsideración interpuesto por TBA contra una de las tantas sanciones impuestas a su respecto. Advertimos entonces que las alegaciones defensasistas tendientes a restarle entidad probatoria a los informes emitidos en los distintos expedientes labrados por la CNRT, no poseen aptitud a los fines pretendidos, pues no sólo se trata de actuaciones previas a la tragedia acaecida el 22/02/2012, sino además -y especialmente- atendiendo a que la situación allí descripta se ha visto corroborada por la totalidad del plexo probatorio recabado.

De este modo, frente a este contundente cuadro, pretender negar el perjuicio patrimonial causado al Estado, aparece, cuanto poco, como un razonamiento alejado de todo criterio de lógica y sentido común, y contradictorio con los diversos elementos rendidos por el Tribunal.

Por lo demás, y en respuesta a los planteos encaminados a minimizar los alcances del perjuicio arguyendo la existencia de una póliza de seguros como garantía de ese





## *Cámara Federal de Casación Penal*

menoscabo, señalamos que no puede perderse de vista que una cosa es plasmar un seguro o garantía en la ejecución de un contrato de terna envergadura, que naturalmente responde a la necesidad de cubrir contingencias de índole civil y/o comercial que pudieran surgir entre las co-contratantes y terceras personas; y otra muy distinta es sostener que dicha póliza sirva de respaldo para eximir los delitos penales que se cometieran durante la gestión. Es más, aun cuando las partes hubieran pactado contractualmente que los ilícitos penales que pudieran acaecer durante la explotación habrían de quedar compensados por el seguro, esa cláusula claramente no tendría validez alguna porque el perdón de los delitos de acción pública no es jurídicamente posible. Brevemente, el derecho penal no es disponible para las partes.

Ello deriva, claro está, del principio de legalidad, del cual fluye a su vez la indisponibilidad de la acción penal pública.

Al respecto, explica Maier que *"Frente a la decisión de oficializar la persecución penal, como regla general, se ha estimado necesario imponer a los órganos del ministerio público -también a los funcionarios de la policía-, por vía de principio, el deber de promover la persecución penal (promoción necesaria), ante la noticia de un hecho punible, en procura de la decisión judicial que, previo esclarecer la verdad acerca de esa hipótesis, solucione el caso por intermedio de alguna de las resoluciones previstas en la ley procesal. De allí que, una vez promovida la persecución penal, ella no se pueda suspender, interrumpir o hacer cesar, sino por el modo y la forma previstos en la ley procesal (irretractabilidad)";* añadiendo luego el autor que *"...ello*

significa que ningún criterio de oportunidad (principio contrario) -político-utilitario por conveniencia práctica, económica, temporal, etc.- autoriza, en principio a prescindir de la persecución penal frente a la noticia de la comisión de un hecho punible. Por mínima que sea la infracción o por inconveniente que aparezca (por ej., apropiación de una moneda perdida, de escaso valor, o necesidad de solicitar la extradición a alto costo de quien cometió un delito menor) la persecución y el procedimiento penal, ellos son necesarios y obligatorios. **En consecuencia, la máxima prohíbe, en principio, la renuncia al ejercicio de la persecución penal, o el desistimiento de la acción intentada, todo acuerdo o transacción con el imputado -según está permitido, ordinariamente, en el ámbito del Derecho privado y también en el del Derecho público (con excepciones)- por parte de los órganos de persecución penal, en fin, cualquier funcionamiento del principio de autonomía de la voluntad, pues los poderes que ejerce el ministerio público son, nuevamente, formales"** (MAIER, Julio B. J. "Derecho Procesal Penal. I. Fundamentos", Editores del Puerto, Buenos Aires, año 2004, páginas 828/829, el destacado es nuestro).

La empresa concesionaria había asumido diversas obligaciones a su cargo, compromisos que -como ya vimos- no habían sido dejados sin efecto a raíz de la emergencia declarada en el año 2002. Efectivamente, las obligaciones que pesaban sobre TBA, en lo que al mantenimiento de los bienes y la protección de los pasajeros se refiere, se mantuvieron incólumes, lo cual resulta lógico atendiendo a la razón de ser de tales deberes: garantizar la dignidad y seguridad en la prestación del servicio y, en especial, de los usuarios.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

En esta coyuntura, el enorme y comprobado deterioro al que fuera sometida la flota de la línea Sarmiento, así como también la falta de durabilidad de las inversiones realizadas por el Estado al solventar las reconstrucciones integrales del material rodante, todo ello -claro está- como consecuencia evidente de la falta de mantenimiento por parte de la firma concesionaria, importó un perjuicio al patrimonio estatal, que si bien no se pudo cuantificar a través de un valor numérico determinado, causó un menoscabo cierto, real, concreto y efectivo a la Administración Pública, por demás suficiente para tener por verificado este requisito del tipo penal.

Por las mismas razones que se vienen desarrollando, menos aún puede tener asidero el argumento esgrimido insistentemente durante la audiencia de informes en torno a que lo sucedido con el proceso comercial relativo a la quiebra de la firma TBA tenga entidad para influir en la relevancia jurídico penal de la conducta.

Es que más allá de lo que allí se pudo haber determinado, en las presentes actuaciones el aspecto que concreta y específicamente se trató, fue aquél relacionado con el mantenimiento de los bienes otorgados en concesión, extremo respecto del cual la prueba relevada por el tribunal no dejó margen de duda sobre el incumplimiento en este punto del deber de conservación por parte de la concesionaria y, por añadidura, de la defraudación al patrimonio estatal por su claro y evidente deterioro.

Hasta aquí entonces ha quedado verificado el aspecto objetivo de la figura en trato: existió un acto jurídico que otorgó a la firma concesionaria el cuidado, manejo y administración de los bienes del Estado; y hubo una violación

de los deberes por parte de los obligados que perjudicaron los intereses confiados causando así un menoscabo cierto al patrimonio estatal.

**1.c.-** Superado lo anterior, notamos que varias asistencias técnicas han cuestionado el tipo subjetivo exigido por la figura, alegando básicamente la ausencia de dolo.

Sobre esta cuestión es dable recordar que tratándose de un delito doloso, el abuso defraudatorio requiere el conocimiento que, en forma perjudicial, se excede la facultad de que se dispone para actuar patrimonialmente por otro; en tanto que en la infidelidad debe conocerse que se viola el deber de cuidado del patrimonio ajeno, en detrimento de los intereses confiados.

Pero además, el dolo debe comprender todas las características objetivas que los conforman. En ese orden, es claro Carrera cuando señala que no se configura el ilícito penal cuando el acusado actuó creyendo erróneamente que la situación quedaba incluso en la relación interna, enmarcada en sus facultades; también cuando se piensa que el poderdante estaba de acuerdo, ya que puede actuarse desconociendo que se lo hace en forma contraria al deber; también si sobre la base de la voluntad y capacidad para compensar, se cree que no se irrogará daño alguno; o si se piensa que el poderdante estaba de acuerdo; o se desconoce que se lo hace en forma contraria al deber (cfr. Carrera "Defraudación por infidelidad o abuso", Ed. Astrea, Bs. As. 1973, págs. 90 y 91).

El elemento subjetivo que integra la figura se refiere a los elementos del tipo objetivo, y puede ser inclusive dolo eventual -con actitud de indiferencia- *"en cuanto al perjuicio patrimonial que se pudiese causar,*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*justamente porque los fines perseguidos conllevan implícitamente la aceptación del resultado lesivo, es decir que el autor, con tal de obtener un lucro, no le importa causar un perjuicio" ("Administración...", op. cit.).*

Al elemento subjetivo "dolo" que debe verificarse en el autor para que se configure el ilícito que venimos estudiando, se añade la necesaria comprobación de que, además, obró motivado por -cuanto menos- uno de los especiales elementos subjetivos de la autoría que la misma norma prevé. Sobre éstos, se ha dicho que "el disvalor de acción del delito doloso, que brinda la materia del tipo subjetivo de estos ilícitos penales, puede no agotarse en el dolo. En ciertos casos, se requiere que, además del conocimiento y voluntad de la realización del tipo, el autor haya realizado el hecho típico con una determinada intención, una determinada motivación o un determinado impulso (...) En un primer supuesto estos elementos subjetivos consisten en una intención especial. En este caso se trata de una meta perseguida por el autor que está más allá de la realización del tipo objetivo" (conf. Enrique Bacigalupo, "Manual de Derecho Penal", Ed. Temis, Santa Fe de Bogotá, 1996, pág. 114).

En similar sentido, Esteban Righi afirma que "mientras en la mayoría de los hechos punibles lo único relevante en el ámbito del tipo subjetivo es el dolo, algunos requieren la concurrencia de elementos subjetivos de la autoría, por lo que en esos casos la tipicidad subjetiva no se agota en el conocimiento por el autor del tipo objetivo, pues se trata de delitos en los que la especial finalidad del autor resulta relevante para caracterizar el contenido de ilicitud de su comportamiento" (conf. "La imputación subjetiva", Ed. Ad

Hoc, Buenos Aires, 2002, pág. 60).

Tal situación se presenta en el artículo 173 inciso 7º del Código Penal, que expresamente requiere que el autor obre *“con el fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido o para causar perjuicio”*. De allí, entonces, que se hubiera afirmado que *“estos animus son elementos subjetivos del injusto que requiere el tipo penal. Ello hace que no baste el mero incumplimiento de obligaciones contractuales, o que se entorpezca la agilidad de la relaciones comerciales, sino que es estrictamente necesario dicho animus”* (“Administración...”, op. cit.).

Es decir, para que se perfeccione el delito de infidelidad defraudatoria, se requiere que el objetivo del autor haya estado estructurado por el fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido o para causar daño, elemento subjetivo, cuyo requerimiento está guiado por el propósito de evitar la incriminación del simple incumplimiento de obligaciones contractuales, y que -por ese mismo motivo- resulta esencial para tener por existente el delito.

Lo expuesto, resulta determinante para precisar los alcances de los requerimientos subjetivos de la figura que nos ocupa, pues como bien es sabido, el dolo se refiere únicamente y debe guardar congruencia con los aspectos objetivos del tipo penal de que se trate. En el caso, **el autor debe conocer que reúne las especiales características exigidas por el tipo penal para ser considerado autor de este preciso delito (es decir, que es administrador o cuidador de bienes o intereses pecuniarios ajenos), que realiza la conducta de perjudicar los intereses confiados u obligar abusivamente al titular de éstos, y que ello lo hace violando sus deberes.** Nada impide

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

-en tales condiciones- que el delito que nos ocupa sea realizado cuando el autor obre con dolo eventual, pues bastará con que alguno de los elementos reseñados se presente en grado de probabilidad en el ánimo del autor (por ejemplo, que no se encuentre seguro de si el mandato subsiste, o ha sido revocado) para que se presente el dolo requerido por la figura.

Sin embargo, y como ya se ha apuntado, resulta insuficiente la mera comprobación de que el autor obró dolosamente; además, debe constatarse ese "plus" subjetivo adicional, es decir, que actuó directamente orientado para satisfacer alguna de las específicas finalidades que la norma prevé: lograr un lucro indebido para sí o para un tercero, o causar un daño en el patrimonio a su cargo. No basta aquí, en consecuencia (y a diferencia de lo que ocurre con el dolo) que el autor se hubiere representado tales resultados como posibles, pues de lo que se trata es de establecer si -con independencia de que hubiera logrado o no su cometido- el agente obró motivado por alcanzar esos ilegítimos objetivos. Si su conducta tuvo un propósito distinto -por ejemplo, emprender un negocio riesgoso pero posible, en cuya concreción no era dable descartar que se generen pérdidas- el delito que tipifica el artículo 173 inciso 7° debe ser descartado, pues lo que la ley busca es castigar a los administradores desleales, y no a los incompetentes.

Pues bien, la conducta desplegada por los imputados -ya sea los directivos y miembros del Comité Ejecutivo de TBA, como los que brindaron una colaboración a la maniobra desplegada por aquellos- no puede ser sino dolosa y portador del plus subjetivo antes referenciado. Es que el artilugio

desarrollado claramente estaba dirigido a obtener un beneficio propio o de terceros, ocasionando, como contrapartida, un detrimento al patrimonio estatal. Por lo demás, los acusados no podían desconocer la titularidad del patrimonio afectado por la defraudación, por la sencilla razón de que ello se desprendía del contrato de concesión que la empresa había suscripto.

Es que el cúmulo de años a través de los cuales se abandonó el debido mantenimiento de los bienes, aunado a las distintas actuaciones administrativas labradas contra la empresa por la CNRT a partir de los constantes incumplimientos, resulta revelador del certero conocimiento de la situación por parte de los acusados, quienes pese a ello continuaron con su política perniciosa con conocimiento y voluntad de las obligaciones incumplidas.

Lo dicho conduce, necesariamente, a desechar lo objetado por la defensa de Pont Verges, relativo a que se habría creado una "defraudación culposa" para responsabilizar a quien omitió controlar a los que detentaban el gobierno de la acción.

Es que dentro de las funciones indelegables de los directivos de la empresa se encontraba el deber de control y vigilancia sobre la actuación del Comité Ejecutivo y los gerentes de cada área, cosa que deliberadamente no hicieron. Sencillamente, se abstuvieron de cumplir con los deberes que derivaban de su cargo, circunstancia que no parece lógica, razonable, ni -mucho menos- atribuible a un descuido accionar, pues no puede pretenderse integrar el Directorio de una empresa concesionaria de un servicio público de esta envergadura, compañía a la cual se confiaba no sólo el manejo

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

y mantenimiento de los bienes estatales, sino también la seguridad de los pasajeros, y paralela y livianamente, dimitir de las obligaciones emergentes de su puesto.

De esta manera, y como ya lo hemos adelantado, somos de la opinión que este desinterés de los miembros del Directorio importó el descuido absoluto -con conocimiento y voluntad- de los bienes objeto de la concesión a cuyo cuidado y manejo se encontraban obligados.

También es evidente la conducta dolosa de los miembros del Comité Ejecutivo, quienes -como ya vimos- manejaban la marcha diaria de la compañía, decidieron la nefasta política societaria implementada y tuvieron una comprobada y activa intervención en el contrato de asesoramiento que resultó ser una de las principales razones por las cuales la empresa concesionaria no cumplió con las tareas de mantenimiento a su cargo y, por añadidura, condujo al menoscabo de los bienes concesionados y a la disminución de su vida útil y, consecuentemente, a la afectación del patrimonio estatal. Y ello con el único fin de procurar un beneficio patrimonial, tal como exige el plus subjetivo de la figura en examen.

De igual modo, los directivos de la firma controlante Cometrans -cuyo aporte, como ya hemos visto, se juzgó sustancial- deliberadamente se sirvieron de las facultades inherentes a su posición societaria, para que el gobierno de TBA quedara en manos de Sergio Claudio Cirigliano y demás miembros del Comité Ejecutivo, a través de la designación de un Directorio sometido a su voluntad. Las razones de esa intencional conducta es evidente: la política implementada por dicho órgano societario, con la connivencia y permisividad del

Directorio, y, especialmente, el peculiar contrato de asesoramiento celebrado, le permitió a la empresa que ellos dirigían percibir importantes ganancias, convirtiéndose en la gran beneficiaria de la maniobra desplegada.

Lo propio ocurre con los gerentes a quienes se les asignó responsabilidad en el suceso nro. 1. En el caso del Gerente de Operaciones Tempone, hemos visto en el acápite respectivo que aquel estaba absolutamente al tanto de las ruinosas condiciones en las que se prestaba el servicio y de las múltiples sanciones que, por ese motivo, había recibido la empresa. Sin perjuicio de ese verificado conocimiento, lejos de intentar revertir tal situación, el acusado prestó una colaboración esencial a la maniobra, pues daba directivas en las cuestiones vinculadas a las tareas de mantenimiento y reparación de las formaciones, favoreciendo que aquellas quedaran reducidas al mínimo posible y siempre relegadas, en pos de lograr un considerable ahorro en los gastos a tal rubro destinados. Su actuar doloso luce, entonces, evidente.

Respecto al Gerente de Material Rodante Roque Ángel Cirigliano, cabe recordar que la dependencia a su cargo era la encargada de esquematizar y llevar a cabo las reparaciones a las que se había obligado contractualmente la compañía, las cuales eran sistemáticamente incumplidas, con la consecuente afectación a la vida útil del material rodante y al patrimonio estatal. Ha quedado debidamente comprobado que el mencionado conocía el deteriorado estado en que se encontraba la flota -naturalmente, producto de esa deliberada falta de mantenimiento- y estaba absolutamente al tanto de cuál era el estándar exigido en la materia que dirigía, pues como ya vimos era responsable técnico de TBA ante la Comisión Nacional de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Regulación del Transporte por el área de material rodante. El elemento subjetivo aparece, pues, manifiesto.

Tampoco puede negarse el conocimiento y voluntad de los Secretarios de Transporte Jaime y Schiavi, quienes ocupaban un importante cargo a nivel estatal en la materia y desde esa especial posición podrían haber detenido el permanente deterioro del material rodante. Pese a las múltiples advertencias efectuadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -de las que tenían efectivo conocimiento-, incumplieron su deber de controlar y supervisar la actividad del concesionario, prestando de ese modo una decisiva e intencional colaboración a la maniobra desplegada por sus consortes de causa.

Incluso, y como prueba evidente de su obrar doloso, debemos recordar que ambos Secretarios de Transporte, en sus sucesivas gestiones, tuvieron una activa participación en el otorgamiento y redeterminación de precios de la obra de inversión denominada "Reparación de 58 coches eléctricos", en la que el Estado asumió el costo de trabajos que en realidad estaban a cargo de la concesionaria, es decir, que se subsanó con fondos públicos la omisión de realizar las tareas a las que la empresa se había comprometido contractualmente.

En este sentido, de los distintos elementos valorados en la sentencia y mencionados en acápites previos, se desprende claramente el efectivo conocimiento que los acusados tuvieron de tal maniobra, pues durante sus respectivas gestiones fueron anoticiados de ello, aunque -claro está- la obra siguió adelante.

En suma, entendemos que se ha verificado en autos una trama delictiva que se extendió en el tiempo -recuérdese que

el tribunal fijó su comienzo de ejecución en el año 2004-, siendo que la determinación criminosa de los acusados claramente comprendía la lesión patrimonial al Estado.

**2.- Hecho nro. 2: estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas, y lesiones en otras setecientas ochenta y nueve (789) (art. 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).**

Resta entonces analizar la calificación legal asignada al suceso nro. 2, esto es, estrago culposo agravado por el resultado causado. Para ello, en primer término entendemos adecuado efectuar algunas consideraciones acerca del delito imprudente.

**2.a.** Es sabido que en su función protectora de bienes jurídicos, el Derecho Penal no castiga únicamente comportamientos dirigidos conscientemente a la producción de lesiones o peligros penalmente relevantes, sino que también reprime aquellas acciones (u omisiones) que, por realizarse de manera descuidada, pueden llegar a producirlos.

En tal sentido, enseñaba la doctrina finalista clásica que *"el ordenamiento jurídico impone que en la realización de toda acción que puede tener como consecuencia (no querida) la lesión de un bien jurídico, se observe el cuidado necesario en el tráfico para evitar dichas lesiones"* (WELZEL, Hans, "El nuevo sistema del derecho penal, una introducción a la teoría de la acción finalista", traducido por José Cerezo Mir, BDF, Montevideo-Buenos Aires, 2001, p. 111).

En la misma línea explica Jescheck que *"toda norma jurídica que declara punibles comportamientos imprudentes exige de cualquier persona el empleo del cuidado objetivamente"*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*debido que resulta necesario para evitar la realización del tipo" (JESCHECK, Hans Heinrich/WEIGEND, Thomas, "Tratado de Derecho Penal", Parte General, traducción de Miguel Olmedo Cardenete, 5º edición, Comares, Granada, 2002, p. 622).*

*Por ello, afirma con razón Mir Puig que "en el delito imprudente el sujeto no quiere cometer el hecho previsto en el tipo, pero lo realiza por la infracción a la norma de cuidado (es decir, por inobservancia del cuidado debido)" (MIR PUIG, Santiago, ob. cit., p. 31).*

Resulta por demás claro, entonces, que la acción u omisión típica de todo ilícito imprudente estará dada por la inobservancia del deber de cuidado que debe existir en el ámbito donde el autor interviene.

La multiplicidad de formas en que una conducta descuidada puede provocar lesiones o peligros para bienes jurídicos resultan inimaginables; es por ello que los tipos imprudentes limitan su descripción a fórmulas genéricas, y reprimen a quien "por imprudencia, negligencia o impericia, etc." produce algún resultado disvalioso.

Ello no implica que el injusto típico esté dado únicamente por el acaecimiento del resultado, pues al igual que en el caso de los delitos dolosos, el objeto de la prohibición está constituido por una conducta (sea acción u omisión) que es lo único que el derecho penal puede sancionar.

De ahí que el primer paso para realizar el juicio de subsunción al tipo penal imprudente de que se trate, sea determinar la tipicidad de la conducta, la cual estará dada, como venimos exponiendo, por la violación al deber objetivo de cuidado que el autor debía observar en el ámbito de relación en que se desempeña.

El problema naturalmente consiste en establecer cuándo existe tal violación al deber de cuidado como primigenio elemento de todo tipo culposo.

Al respecto, enseña Jescheck que *"el primer deber que se deriva del mandato general de cuidado consiste en identificar y valorar correctamente los peligros que acechan al bien jurídico protegido, pues todas las precauciones destinadas a evitar un daño dependen de la clase y medida del conocimiento del peligro amenazante"* (JESCHECK, Hans Heinrich, ob. cit., p. 622).

A este deber de identificar y ponderar los peligros los denomina *"cuidado interno"* y consiste en *"la observación de las condiciones bajo las cuales tiene lugar la acción [u omisión], en el cálculo de su evolución y de las posibles modificaciones de las circunstancias concomitantes así como la reflexión acerca de cómo puede desenvolverse y repercutir en el riesgo identificado"*; en este punto, para el grado de atención exigible *"son especialmente importantes la cercanía del peligro y el valor del bien jurídico puesto en riesgo"* (Ibídem).

Las posibles formas de infringir el deber de cuidado no se agotan en la observancia del denominado *"cuidado interno"*, es decir, de aquel deber general de identificar los peligros que pueden derivarse para los bienes jurídicos, sino que de éste se desprende también *"el deber de desarrollar un comportamiento externo adecuado, con la finalidad de evitar así el acaecimiento del resultado típico"* (Ibídem, p. 624).

Es lo que se conoce como *"deber de cuidado externo"* y que puede tener tres manifestaciones, a saber: 1. deber de abstenerse de desarrollar una acción que es adecuada para la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

realización del tipo imprudente (cuidado como omisión de acciones peligrosas); 2. deber de actuar prudente en situaciones peligrosas, donde la acción peligrosa puede ser llevada a cabo a causa de la utilidad social de la actividad, pero al ejecutarla habrá que tomar todas las medidas necesarias de precaución, control y supervisión para así eliminar el riesgo vinculado a aquella o, al menos, para mantenerlo dentro de sus límites (cuidado como actuación precavida en situaciones de peligro); y 3. deberes de preparación e información antes de la ejecución de una acción peligrosa (cuidado como cumplimiento de un deber de información), donde el autor debe procurarse a tiempo de los conocimientos, experiencias y capacidades sin los cuales la realización de la acción sería una irresponsabilidad a causa del riesgo vinculado a ella (JESCHECK, ob. cit., p. 624/5).

En cuanto al criterio que debe tenerse presente para ponderar esa atención exigible al autor para la identificación del peligro como asimismo en el desarrollo de su conducta, explica Jescheck que es *"el de una persona concienzuda y juiciosa perteneciente al ámbito del que procede el autor y, en verdad, en la situación concreta en la que aquél se ha colocado"* (Ibídem, p. 623).

Para ello *"el tribunal debe indagar la peligrosidad de la situación y basar su decisión desde una perspectiva ex ante, esto es, con anterioridad al acaecimiento del daño"* (Ibídem).

Asimismo, *"en el enjuiciamiento de la identificación de la situación objetiva del peligro hay que tener también en cuenta los especiales conocimientos causales del autor"* (Ibídem).

Esta última afirmación del citado jurista, nos rememora la tradicional discusión que se plantea en la doctrina alemana, en cuanto a si el criterio para identificar la violación al deber de cuidado debía realizarse valorando la conducta del hombre medio y prudente en la situación del autor, o también ponderarse los conocimientos o capacidades individuales del sujeto actuante para determinar el contenido de la norma de cuidado.

Sin entrar en profundidad en el análisis de las argumentaciones esgrimidas para estas posturas, compartimos la posición sostenida por Corcoy Bidasolo, en cuanto a que una concepción de injusto que parte de la base del disvalor de la acción para afirmar la tipicidad del comportamiento, es decir, en el sentido de la peligrosidad *ex ante* de la conducta que hace previsible la producción del resultado lesivo -conocido o cognoscible por el sujeto-, **"exige atender desde el primer momento al poder individual del autor"** (conf. CORCOY BIDASOLO, Mirentxu, "El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado", 2º edición, IBDF, Montevideo-Buenos Aires, p. 106).

Ello así, por cuanto la capacidad como los conocimientos de que pueda estar dotado el autor *"determina ya la propia existencia del peligro creado por la conducta"* (Ibídem). Pensemos si no, en los ejemplos clásicos del conocimiento que tiene el maestro de que el alumno al que golpea es hemofílico o del conductor que conoce que a una hora determinada los niños salen del colegio en forma apresurada.

Es que para la configuración típica es necesario que el peligro sea cognoscible por el sujeto, de forma tal que *"el deber subjetivo delimita el contenido del deber objetivo de*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*cuidado, al mismo tiempo que no puede determinarse el deber subjetivo de cuidado sin atender al peligro objetivo concurrente"; de ahí que "esta interrelación explica la necesidad de acudir a un concepto de previsibilidad que no sea objetivo ni subjetivo, sino individual" (GALLO, Patricia, "Pirotecnia: una fiesta de riesgos. Imprudencia y riesgos concurrentes", publicado en Revista de Derecho Penal y Procesal Penal, Abeledo Perrot, Buenos Aires, vol. 2008-8, p. 1324).*

Resulta evidente entonces que para enjuiciar la infracción al deber objetivo de cuidado y con ello afirmar la tipicidad de la conducta, no puede prescindirse de la situación individual del autor; como así también que esa ponderación debe realizarse *ex ante*, es decir, colocándose en la situación concreta del sujeto al momento del hecho.

En este último sentido, debe tenerse presente que *"la norma de cuidado penal persigue evitar la producción de aquellas lesiones del bien jurídico que, ex ante, el autor tenía la posibilidad de prever y evitar"*, razón por la cual *"en cada supuesto en particular, el deber de cuidado comprende todos aquellos deberes genéricos de cuidado reglados o de común experiencia que, ex ante, aparecen como adecuados para evitar la lesión del bien jurídico"* (CORCOY BIDASOLO, Mirentxu, "El delito imprudente", ob. cit., p. 123/4; en la misma línea ver C.N.Crim y Correc. Sala IV, c. 1269.10 "SLA s/homicidio culposo", rta. 10/9/2010).

Pero además a la hora de establecer ese deber de cuidado *"el autor ha de atender a todas las reglas generales de cuidado que se le exigen en razón del peligro que está creando con su propia conducta, de las que se derivan del*

*peligro que suscitan los factores físicos concurrentes en el hecho (...) y/o por último, de las que proceden del peligro creado por un tercero o por la propia víctima, siempre que todo ello sea conocido o cognoscible por él" (Ibídem).*

*Ahora bien, "una vez establecido el deber objetivo de cuidado, de acuerdo a los riesgos concurrentes en el hecho y la capacidad del autor, hay que ponerlo en relación con la conducta realizada por éste" (Ibídem). Si la acción es coincidente con el cuidado jurídicamente debido no estará prohibida; se trata de un juicio de atribución "que constituye el presupuesto de la imputación objetiva y en el que se comprueba la existencia o no de una realización típica" (Ibídem).*

*Siempre siguiendo a Corcoy Bidasolo, es dable afirmar que "el proceso para la determinación del deber de cuidado puede dividirse en dos fases; en una primera se buscan las reglas generales de cuidado-reglas técnicas- que debería observar el autor, es decir, una medida general de cuidado; en la segunda fase, se ha de preguntar cuál sería la conducta necesaria en el tráfico atendiendo a la capacidad del autor y a las circunstancias exteriores concurrentes" (Ibídem, p. 125).*

*Es que "en el proceso de concreción de la medida de cuidado se ha de atender a los principios de la experiencia que vinculan determinados peligros a ciertas actividades y a las medidas de seguridad que, ex ante, aparecen como adecuadas para evitar dichos peligros" (Ibídem p. 203).*

*Para determinar la contrariedad al deber de cuidado también serán útiles los conceptos de riesgo permitido (el riesgo creado debe ser aquel que la norma infringida pretendía*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

evitar) y, en los casos como el nuestro donde interactúan varias personas, el principio de confianza, cuyos límites fueron trazados en el apartado correspondiente.

Lo que debe quedar en claro es que para todo delito imprudente el primer juicio de imputación y que se valora *ex ante*, tiene por finalidad determinar el carácter de injusto típico de la conducta (sea acción u omisión), pues se trata de la infracción a la norma de cuidado, para lo cual habrá de ponderarse los conceptos que hasta el momento hemos desarrollado.

Ahora bien, una vez establecida la tipicidad de conducta imprudente, corresponde realizar el segundo juicio de atribución, que no es otro que la imputación del resultado al comportamiento, o lo que en palabras de Corcoy Bidasolo se denomina "juicio de imputación objetiva *strictu sensu*" o "relación de riesgo".

Este juicio de imputación, a diferencia del realizado para determinar la tipicidad de la conducta, "es esencialmente *ex post*, ya que sólo puede realizarse una vez producido el resultado y conocidas todas las circunstancias que han contribuido a su efectiva realización" (GALLO, Patricia, ob. cit., p. 1326).

Para ello, se requiere un primer paso, esto es, determinar la clase de riesgo que el autor creó al infringir la norma de cuidado, pues "en definitiva, se trata de probar que la clase de riesgo que se ha clasificado como típico en el primer juicio de imputación es el que se ha realizado en el resultado. O sea, que el riesgo típico creado por la conducta y no otro sea el que se ha realizado en el resultado" (Ibídem).

En este punto, Corcoy Bidasolo propone tener en cuenta a los fines de probar esta relación de riesgo los criterios del incremento del riesgo y del fin de protección de la norma, utilizándolos de modo complementario.

En esa dirección explica que *"cualquier incremento del riesgo, propio del sujeto, del que se pruebe que, ex post, se ha realizado en el resultado, es suficiente para fundamentar la relación de riesgo y, por tanto, eventualmente, la imputación del resultado"* (CORCOY BIDASOLO, Mirentxu, "El delito imprudente", ob. cit., p. 519).

Sin embargo, aquí corresponde evaluar para excluir la imputación del resultado, la consideración del comportamiento alternativo a derecho, el cual resulta admisible a tales fines *"sólo si es seguro, con una probabilidad rayana a la seguridad, que la conducta hipotética hubiera igualmente causado el resultado"* (Ibídem).

Pero además la prueba de esta relación de riesgo *"sólo se puede obtener por medio del criterio del fin de protección de la norma"* (Ibídem, p. 520), lo cual significa que *"para poder imputar el resultado también es necesario que el riesgo que se ha realizado en éste sea uno de los que el deber objetivo de cuidado trataba de evitar"* (GALLO, Patricia, ob. cit., p. 1326).

Naturalmente a la hora de ponderar la existencia de esta relación de riesgo en el caso concreto, habrá de tenerse presente cómo influyen en su configuración la intervención posterior de terceros, es decir, si éstas comportan una interrupción del nexo de imputación, lo que irá desarrollando en lo sucesivo.

Por lo demás y sin perjuicio de cuanto se analizará





## *Cámara Federal de Casación Penal*

de seguido para responder a los interrogantes formulados por los distintos grupos de defensores, aquí corresponde puntualizar que la cuestión relativa a la autoría en el delito imprudente cuando concurren varios intervinientes ha sido objeto de estudio y análisis en diversos precedentes (causa n° 15.956 "Quispe Mamani, Adrián Martín s/ recurso de casación", reg. 1551/13 del 30/08/13; causa n° 16.516 "Levy, Rafael s/recurso de casación", reg. 1846/14 del 11/9/2014; causa n° 14007455/2010/T01/13/1/CFC1 "Lezcano, Jorge A. s/recurso de casación", reg. 386/16 del 4/4/16; entre otras) y particularmente en la causa n° 11.684 "Chabán, Omar Emir y otros s/ recurso de casación", reg. 473/11 del 20/04/2011.

Básicamente en el último de los fallos, hemos sostenido que la autoría de un delito imprudente no requiere de la existencia de "dominio del hecho" -como en los delitos dolosos-, motivo por el cual todo aquel que, con violación al deber objetivo de cuidado que debía observar en el ámbito en que se desempeñaba, haya contribuido a la realización del resultado, debe ser considerado autor y ello con independencia de que otras personas también puedan responder por el mismo episodio.

Es que, como iremos viendo con las citas de doctrina pertinente, toda co-producción -mediante acción u omisión violatoria del deber de cuidado- de un resultado dañoso previsible, en el marco del delito culposos, es atribuible a cada interviniente a título de autoría, sin que la responsabilidad de unos excluya a la de los demás.

**2.b.** Efectuadas estas consideraciones generales acerca de las particularidades del delito imprudente, habremos entonces de aplicar tales lineamientos al concreto caso de

autos.

Es que, como dijimos más arriba, para poder determinar la infracción al deber objetivo de cuidado en el delito imprudente y, consecuentemente, afirmar la tipicidad de la conducta, debemos comparar la acción que habría de asumir un hombre medio y prudente con los conocimientos concretos del autor al momento del hecho, respecto del comportamiento efectivamente desplegado por los acusados en el *sub examine*.

Ese análisis de la situación -insistimos- se realizará desde una perspectiva *ex ante*, siendo que toda conducta que coincida o supere el nivel de diligencia respecto de aquella que pudiera desplegar el hombre medio en el mismo contexto de relación, resultará atípica, en tanto que aquellas que queden por debajo de ese baremo habrán violado, a nuestro entender, el deber de cuidado que en cada ámbito se debía observar.

En estas condiciones debemos, pues, analizar la situación de cada uno de los imputados, no sin antes recordar -tal como lo dijimos en anteriores acápite- que el siniestro de autos se trata de un hecho complejo y multicausal, esto es, que ha encontrado explicación en una multiplicidad de factores.

Con ello queremos significar que ha quedado sobradamente comprobado que la colisión acaecida aquella trágica mañana no sólo obedeció a la defectuosa conducción del maquinista, sino que, por el contrario, también se debió a una diversidad de riesgos -largamente explicados y desarrollados en esta ponencia- que convergieron en el suceso de marras y en su colosal magnitud.

Después de todo lo comprobado en la sentencia, como





## *Cámara Federal de Casación Penal*

asimismo tras las consideraciones *ut supra* desarrolladas, insistir -como lo hacen muchas defensas- en la pretensión de restringir a esta altura las causas del siniestro a una errónea maniobra de Córdoba o a una mera discusión sobre el frenado del tren -cuestión que también quedó debidamente resuelta en el debate-, aparece, cuanto poco, como un reduccionismo contradictorio con la realidad de los hechos y con el contundente plexo probatorio recabado y cabalmente valorado.

**2.c.** Comenzaremos entonces por los miembros del **Directorio y Comité Ejecutivo** de la empresa concesionaria.

**2.c.1.** Con relación a los primeros ya hemos visto en profundidad las particulares circunstancias que rodearon su designación y, a la postre, la conformación de un directorio inactivo, pasivo, permisivo, permeable y sometido a la voluntad del Comité Ejecutivo.

También hemos señalado que varios de los directivos asumieron una tarea para la cual no estaban suficientemente preparados y por cuyo cumplimiento ni siquiera se interesaron, todo lo cual -en definitiva- constituyó una clara violación al deber de cuidado que, insistimos, como titulares de una firma que explotaba un servicio público de estas especiales características, sobre ellos pesaba.

Es que dentro de las funciones indelegables de la empresa y, por añadidura, de sus directores, se encontraba en primer lugar el deber de cumplir el contrato de concesión, particularmente pesaba sobre ellos la obligación de brindar un servicio de transporte ferroviario en condiciones reglamentarias de eficiencia y seguridad. Sin embargo, tal como lo acreditamos a lo largo de este voto, en consonancia

con las apreciaciones del tribunal de juicio, los trenes operaban día a día muy por debajo de un estándar mínimo de seguridad, lo que llevaba a que la vida y la integridad física de los pasajeros se hallara en permanente peligro.

En ese sentido, hemos visto en detalle la diversidad de riesgos que coadyuvaron e incidieron en la colisión: la continua baja de formaciones y cancelaciones de servicios y, por ende, la mayor cantidad de pasajeros que se acumulaban en aquellas que permanecían en funcionamiento; el rediseñamiento de los coches Toshiba para que admitieran mayor cantidad de usuarios parados; la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas (recuérdese que el exceso de pasajeros tuvo una brutal incidencia en la magnitud del resultado, pues su excesivo peso incidió en el sistema de frenado, en la capacidad de absorción del paragolpes y en el proceso de acaballamiento sufrido por el convoy); el nulo control de la velocidad a la que circulaban los conductores; el absoluto desinterés por adoptar medida alguna frente a las advertencias recibidas por la ausencia de velocímetros en las formaciones; el deficiente sistema de reporte de fallas y la falta de realización de las tareas de alistamiento previas que, incluso, hubieran advertido el "freno largo"; la corrosión en la carrocería (que también facilitó el acaballamiento de los coches donde se verificaron la mayor cantidad de víctimas); y la falta de funcionamiento del sistema hidráulico del paragolpes ubicado a fin de vía del andén nro. 2. Todos estos factores se verificaron el día del hecho, son atribuibles -claro está- a la dirección de la empresa y resultaron determinantes para la producción del siniestro y su lamentable extensión.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Pero además, los directores también tenían, en todo caso, el deber de control y vigilancia sobre la actuación del Comité Ejecutivo y los gerentes de cada área, tarea que los directivos de la firma dejaron de lado con las lamentables consecuencias ya conocidas.

Aun cuando las defensas se escuden en el principio de confianza o aleguen que sus asistidos ocupaban un puesto meramente formal, lo cierto es que se encuentra debidamente verificado que las autoridades de la firma concesionaria inobservaron el cuidado debido, lo cual se materializó en la tragedia de autos y en su luctuoso resultado. Dicha circunstancia, por sí sola, resulta suficiente para descartar la aplicación del principio invocado conforme se explicara anteriormente más en detalle en el acápite dedicado a la responsabilidad de los acusados.

Y más aún, si los imputados no tenían la capacidad técnica suficiente para afrontar las contingencias propias de esta riesgosa y especial actividad, debieron entonces haberse abstenido de asumir el cargo y emprender esas tareas. Rige en este punto lo que Jescheck explicaba -citado *ut supra*- como el deber de información y preparación para la asunción de actividades peligrosas, sin cuyo conocimiento su realización o ejecución resulta en sí misma una irresponsabilidad.

Por su parte, y respecto de los integrantes del Comité Ejecutivo, como ya analizamos, manejaban la marcha diaria de la compañía y decidieron la nefasta política societaria implementada, la cual, en lo que aquí interesa, condujo al sistemático incumplimiento de las tareas de mantenimiento a las cuales la empresa estaba obligada.

En este sentido, recuérdese una vez más que el

contrato de concesión y sus posteriores modificaciones ponía en cabeza de TBA una serie de obligaciones, especialmente dirigidas a garantizar la prestación del servicio en condiciones de eficiencia y seguridad.

No obstante, pese a esa clara responsabilidad que acarrearía la explotación del servicio ferroviario, la empresa se desinteresó de dichas obligaciones, incumplió sistemática y permanentemente con las tareas de mantenimiento a su cargo e hizo caso omiso a las múltiples advertencias y sanciones de las que, por tal motivo, había sido pasible, desarrollándose la actividad, día tras día, sin cumplir con un mínimo estándar de seguridad.

Los innumerables factores que incidieron en la colisión y en la magnitud del resultado (ampliamente desarrollados al repasar los fundamentos del fallo impugnado), obedecen a la política implementada por el Comité Ejecutivo de la empresa concesionaria, con la connivencia de los permisivos directores. De ahí que, entonces, sea evidente la violación al deber objetivo de cuidado que pesaba sobre quienes decidían la política societaria que marcaba la marcha de la empresa y de quienes tenían el deber de control y vigilancia sobre la actuación de aquellos y a través de los cuales se manifestaba la voluntad social de la compañía.

Las verificadas transgresiones de la firma tuvieron absoluta incidencia en la colisión del tren chapa 16 y que acabamos de referenciar son atribuibles también a estos imputados que, insistimos, manejaban por sí mismos la marcha de la empresa concesionaria y determinaron que la actividad ferroviaria de la línea Sarmiento se desarrollara en estas condiciones, sin adoptar medida alguna frente a las reiteradas

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

y claras intimaciones y sanciones que había recibido, favoreciendo con su absoluta desidia e indiferencia por la prestación segura del servicio, que el tren circulara en las condiciones verificadas aquel 22 de febrero de 2012.

Por cierto que el resultado finalmente acaecido era previsible para los acusados y además es objetivamente imputable a las violaciones a los deberes de cuidado verificadas de acuerdo a la doctrina que anteriormente hemos desarrollado y que identificamos como "relación de riesgo".

Debemos puntualizar que la previsibilidad individual como elemento del delito culposo es simplemente la posibilidad de prever el evento dañoso y no su concreta previsión. Es decir, basta que el autor esté en condiciones de preverlo y no hace falta que efectivamente lo haya previsto.

En el caso, las múltiples alertas recibidas sobre el incumplimiento en las condiciones de prestación del servicio aunadas al transcurso del tiempo en que éstas tuvieron lugar, resultan elementos que permiten razonablemente deducir que los responsables de la firma tuvieron la posibilidad cierta de prever que efectivamente un hecho como el estudiado podía llegar a producirse.

Hemos dado sobradas razones para sostener que los responsables de la concesionaria estaban al tanto de la caótica situación en que operaban los trenes. Todo aquel que de alguna manera tenía contacto con el servicio del Sarmiento lo sabía: los pasajeros ilustraron las condiciones en que a diario tomaban el tren; los motorman también explicaron las deficiencias que presentaban las unidades; y, además, las autoridades de la Auditoría General de la Nación y la CNRT alertaron sobre las condiciones inseguras en que se explotaba

el servicio.

Más aún, bastaba leer los diarios o prender la televisión para saber que la prestación del servicio de trenes se efectuaba en circunstancias ineficientes y de extremo peligro.

De allí que ninguno de los responsables de la empresa se encuentre a nuestro juicio en condiciones de alegar la falta de previsibilidad individual de un resultado como el finalmente acreditado, cuando ellos eran precisamente los encargados de evitarlo y conocían la marcha diaria de la compañía.

Lo dicho hasta aquí no sólo corre para los Directivos e integrantes del Comité Ejecutivo, sino que también vale para aquellos gerentes que desde su función tenían frente a la vista el peligro que día a día comportaba la prestación del servicio en las condiciones apuntadas. Ni hablar de Schiavi, quien tenía como responsabilidad primaria la de velar por el cumplimiento del contrato de concesión.

Pero además de esa previsibilidad individual, también se ha verificado la relación de riesgo de la que habla la doctrina para conectar el resultado a las conductas comprobadas.

Es que no solamente el daño producido fue un claro producto de todas las violaciones a los deberes de cuidado que hemos identificado, sino que además es evidente que, por un lado, una conducta alternativa conforme a derecho lo hubiese evitado -esto es, prestar el servicio en condiciones reglamentarias-. Y, por otro, que ese resultado fatal producido era precisamente uno de aquellos abarcados por el fin de protección de las normas violadas -léase contrato de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

concesión y reglamentaciones referentes al servicio de trenes, etc.-, puesto que es claro que la finalidad que perseguían las reglas que imponían una prestación segura del servicio no era otra que evitar desastres como el ocurrido, esto es, la colisión del tren y sus consecuencias necesarias -muertes y lesiones-.

**2.c.2.** Cabe señalar, por último, que la defensa de Pont Verges postuló con relación al delito de estrago culposo agravado por el que su asistido fuera encontrado autor (figura que, a su criterio, sí contempla la participación culposa), que se habría incurrido en una interpretación penal analógica o extensiva que atenta contra el derecho de defensa en juicio, puesto que *"equivale a sostener que quien produce un estrago por impericia o negligencia es autor del delito, y quien dejó de controlarlo por culpa o negligencia, también"*.

Varias cuestiones habremos de mencionar sobre este pretendido agravio. En primer lugar, se dice que por analogía *"debe entenderse la aplicación de una regla jurídica a los casos que ciertamente no se ajustan a su tenor literal, pero que son similares al que se ha regulado por lo que parece conveniente darles el mismo tratamiento. La analogía es la utilización de una proposición de derecho sobre una circunstancia no comprendida y en la cual hay un vacío en la legislación"* (DONNA, Edgardo Alberto, "Derecho Penal, Parte General, Fundamentos- Teoría de la ley penal", Tomo I, Rubinzal-Culzoni, p. 374).

Teniendo por cierto que el principio de legalidad veda la aplicación analógica de la ley penal *"in malam partem"* o *"contra reo"*, ésta no debe confundirse con la necesaria interpretación que los jueces deben realizar para la

aplicación de toda norma jurídica, inclusive los tipos penales.

Debe tenerse presente que *“la analogía no es propiamente una forma de interpretación de la ley, sino de aplicación de la misma; de lo que se trata en la analogía es de que, una vez interpretada la ley (es decir, una vez establecidos los supuestos que contiene), se extienden sus consecuencias (se aplican) a otros supuestos no contenidos, pero similares o análogos”* (MUÑOZ CONDE, ob. cit., p. 122).

En ese sentido se afirma con razón que *“la diferencia entre interpretación (siempre permitida si es razonable y compatible con los valores constitucionales) y analogía (prohibida si perjudica al reo) es la siguiente: mientras que la interpretación es búsqueda de un sentido del texto legal que se halle dentro de su sentido literal posible, la analogía supone la aplicación de la ley penal a un supuesto no comprendido en ninguno de los sentidos posibles de su letra, pero análogos a otros sí comprendidos en el texto legal”* (MIR PUIG, ob. cit., p. 124).

Desde esta óptica, parece claro que mientras la interpretación del tipo no rebase el sentido literal posible del texto será siempre lícita y no estaremos ante analogía prohibida por el principio de legalidad, puesto que lo que se pretende evitar es la ampliación ilegal de la incriminación y no la interpretación de la norma.

Ahora bien, cuando hablamos de la literalidad del enunciado del precepto como límite de la interpretación, no nos estamos refiriendo a *“una cuestión de mera textualidad, sino de comprensión de significado”* (YACOBUCCI, Guillermo, *“El sentido de los preceptos penales. Su naturaleza y funciones en*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la argumentación penal", Abaco, Buenos Aires, 2002, p. 444).

En consecuencia, siempre que en el caso concreto se respeten los márgenes trazados por el tipo en el sentido indicado, la hermenéutica empleada por el juzgador no podría ser descalificada como analogía violatoria del principio de legalidad.

En este punto, debe destacarse que, según el Diccionario de la Real Academia Española, el verbo "causar" tiene como segunda aceptación la fórmula "ser causa, razón y motivo de que algo suceda" y como tercera el "ser ocasión o darla para que una cosa suceda" (conf. Diccionario de la lengua española de la Real Academia Española, Vigésimo primera Edición, Madrid, 1992, p. 313).

En esta línea entonces, parece que el sentido literal posible del texto del tipo penal del artículo 196 del Código Penal en cuanto reprime a quien "por imprudencia o negligencia o por impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas, causare un descarrilamiento", no sólo incluye a aquellos comportamientos que directamente o de mano propia lo provocan, sino que también comprende a los que dan ocasión para que ocurra o suceda.

Desde esta perspectiva, pues, no resulta posible sostener que la inclusión de conductas omisivas exceda "per se" el marco de interpretación posible del tipo penal de acuerdo a su tenor literal. Ello así, pues no es necesario un comportamiento activo para ser o dar ocasión a que algo suceda; en otros términos, esa conducta típica puede configurarse por una omisión.

En este punto desde luego compartimos respetuosamente la posición del Profesor Doctor Silva Sánchez, cuando afirma

que "en realidad cabe decir que los verbos típicos, como en general los predicados del lenguaje ordinario, tienen un sentido mucho más adscriptivo que descriptivo, es decir, adquieren sobre todo un significado de atribución de responsabilidad, y no de descripción de causalidad. Decir <el que matare> significa, pues, por un lado, mucho más que <el que causare la muerte>, por otro lado, algo menos, o mejor, algo diferente a eso. Con tal expresión se pretende, ante todo, ya en el lenguaje ordinario, significar a <aquél a quien se le puede adscribir como propio el proceso de producción de la muerte de otro>. Y para eso la causalidad no sólo no es suficiente (son precisas, además, una relación de imputación objetiva y una relación de autoría -constatación de dominio o pertenencia del hecho al sujeto-) sino que ni siquiera es necesaria. Para constatar esto último, basta con pensar, siempre en el nivel del lenguaje ordinario, en el caso clásico de la madre que deja morir de inanición a su hijo recién nacido por no amamantarlo: no parece posible pensar que el ámbito del sentido posible del término español <matar> no abarque estos casos, que no se le pueda llamar a eso <matar> sin vulnerar las reglas semánticas del español. La interpretación reduccionista-descriptiva-causalista no se corresponde, pues, con un adecuado entendimiento del criterio gramatical semántico como marco de la construcción dogmática de los tipos, sino que constituye una mera secuela de influencia desplegada en su día por la tesis del causalismo naturalista y del concepto unitario de autor; superadas éstas -superación que parece indiscutible- es perfectamente posiblemente prescindir de aquella desde las perspectivas contemporáneas" (SILVA SANCHEZ, Jesús María, El nuevo Código

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Penal: cinco cuestiones fundamentales, JM Bosch Editor, Barcelona, 1997, ps. 60/1).

Las mismas consideraciones resultan aplicables cuando analizamos la fórmula "causar un descarrilamiento", puesto que incluso cuando "el legislador haya preferido formular el texto legal de [esa] manera, en modo alguno suprime su verdadero contenido material, que se encuentra en el tipo en su interpretación"; por tanto "estas pautas de interpretación permiten que ciertas omisiones que provocan un resultado típico se incluyan directamente en los tipos de los delitos de acción" (conf. RIGGI, Eduardo Javier, "Interpretación y ley penal. Un enfoque desde la doctrina del fraude a la ley", Atelier, Barcelona, 2010, p. 160).

Es que la posición que pretende sostener que "un verbo de causación sólo puede ser realizado por acciones", representa "una interpretación deficiente de las reglas de imputación y del sentido de las prescripciones legales"; puesto que "desde el punto de vista de la ley, quien no impide un resultado estando jurídicamente obligado a impedirlo pone una condición negativa como garante responsable, es decir, causa el resultado en el sentido de la ley" (SANCINETTI, Marcelo, "La relación entre el delito de abandono de persona y el homicidio por omisión", publicado en Jurisprudencia Penal de Casación Penal, Análisis de fallos, dirigida por Patricia Ziffer, Hammurabi, Tomo I, 1era. Ed., Buenos Aires, 2009, p. 291).

En este contexto, de la simple lectura del fallo impugnado, no se advierte que se haya recurrido a la analogía, sino que la aplicación del tipo al supuesto de hecho se realizó en el marco de la necesaria interpretación que se debe

hacer de toda norma jurídica.

En este sentido, entendemos que en el fallo se efectuó una razonable interpretación de la norma aplicada y, por ende, constitucionalmente válida.

Si esto es así, queda descartado por añadidura que se haya incurrido en una interpretación penal analógica o extensiva que atenta contra el derecho de defensa en juicio -como sugiere la defensa de Pont Verges-, pues en definitiva los magistrados se limitaron a realizar el juicio de imputación de la conducta a un tipo penal dictado por ley formal, sin exceder su sentido, habiendo quedado debidamente acreditado que el acusado infringió el cuidado debido que le era exigible.

Por otra parte, y como ya lo hemos señalado *ut supra*, el delito imprudente reprime aquellos comportamientos que por realizarse de manera descuidada, produzcan lesiones o peligros penalmente relevantes, ya sea por medio de acciones u omisiones.

En efecto, más arriba explicamos que la multiplicidad de formas en que una conducta descuidada puede provocar lesiones o peligros para bienes jurídicos resultan inimaginables; es por ello que -como ya vimos- los tipos imprudentes limitan su descripción a fórmulas genéricas, y reprimen a quien "*por imprudencia, negligencia o impericia, etc.*" produce algún resultado disvalioso.

En ese contexto, ya hemos sostenido que el comportamiento violatorio al deber de cuidado se puede expresar, tanto por acción o por omisión, siempre y cuando claro está, al autor le haya sido previsible el peligro que generaba a través de su conducta (ver causa nro. 16.516 "Levy,







## *Cámara Federal de Casación Penal*

Rafael s/recurso de casación", reg. nro. 1846/14, rta. el 11/9/2014).

Y si esto último es así, la tarea del intérprete queda limitada a subsumir el comportamiento en una norma legal que ya prevé como formas de comisión tanto a la acción como a la omisión (conf. causa nro. 14007455/2010/T01/13/1/CFC1 "Lezcano, Jorge A. s/recurso de casación", del 4/4/16, reg. nro. 386/16); por lo que no se advierte la existencia de reparos legales o constitucionales que aquí resulten atendibles. Tanto más cuando los aquí imputados eran sujetos jurídicamente obligados -por el contrato de concesión- a prestar el servicio en condiciones de eficiencia y seguridad, extremo que evidentemente no cumplieron.

**2.d.** Superado lo anterior, y con relación al **Gerente de Operaciones Tempone**, cabe señalar que varios de los factores de riesgo que coadyuvaron a la tragedia, obedecieron a la negligente ejecución de sus funciones laborales.

**2.d.1.** En efecto, diversos factores que incidieron en el resultado guardan vinculación con las políticas y prácticas implementadas bajo la órbita de actuación del acusado.

Téngase en cuenta que, como vimos, Tempone se encontraba jerárquicamente por encima de las restantes gerencias y participaba activamente, entre otras cuestiones, en la toma de decisiones de las cuestiones vinculadas a la operatoria del servicio ferroviario, y del material rodante y de su mantenimiento, pues la Gerencia de Material Rodante -a cargo de Roque Ángel Cirigliano- dependía de Tempone y a él le rendía cuentas.

También le reportaba la Gerencia de Transporte Centralizado y, a través de ella, el Departamento de Control

Trenes que encabezaba Julio César Pastine. Y el Jefe del Depósito Castelar Pedro Roque Raineri dependía de la Gerencia de Material Rodante y, en última instancia, del Gerente de Operaciones Tempone.

Es así que, entonces, la falta de control de la -excesiva- velocidad a la que circulaban las formaciones; el desinterés por optimizar los dispositivos con los que contaba la empresa para solucionar tal cuestión; la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas, así como las continuas cancelaciones y suspensiones de servicios, producto de la falta de mantenimiento del material rodante; el avanzado estado de corrosión que presentaba la formación; y la comprobada falta de ejecución de las tareas de alistamiento previas -que impidió que el fenómeno de "freno largo" fuera debidamente detectado-; son todas cuestiones vinculadas a su ámbito de competencia funcional.

De la misma manera, Tempone también tenía injerencia en el mantenimiento de la infraestructura afectada al servicio. De allí que también se le achacuen los incrementos de peligro derivados de la inutilización del sistema hidráulico del paragolpes instalado a fin de vía del andén nro. 2.

De este modo, y como ya dijimos, la especial posición que Tempone ocupaba en la empresa, avala sostener que aquel permitió que las formaciones, y en particular el chapa 16, sean puestas en servicio en estas deficientes condiciones, sin alcanzar siquiera un mínimo estándar de seguridad.

Tempone era, por debajo del plano directivo, el máximo responsable de la firma y ostentaba un protagónico rol en la concesionaria en distintos aspectos, entre ellos todo lo

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

vinculado a la operación del servicio. En esta coyuntura, es claro que el acusado no cumplió con el cuidado debido -circunstancia por demás suficiente para echar por tierra la aplicación del principio de confianza invocado, tal como hemos desarrollado dogmáticamente en apartados previos- pues no adoptó medida o diligencia alguna tendiente a modificar el ruinoso estado en el que se encontraba la flota, ni para subsanar las múltiples falencias antes señaladas que afectaban gravemente la seguridad del servicio. Contrariamente, y para colmo, implementó una política de reducción de horas extras en el sector que llevaba adelante las tareas de alistamiento, disposición absolutamente adversa y contraria a toda intención de que se ejecutaran la totalidad de las tareas y comprobaciones que una correcta y exhaustiva revisión de los trenes hubiera demandado.

Es así que, entonces, Tempone también favoreció con su negligente accionar a la producción del siniestro y su tremendo resultado.

**2.d.2.** Cabe efectuar algunas consideraciones acerca de la prohibición de regreso alegada por la defensa del nombrado. Sobre el particular, debemos destacar, en primer lugar, que esta fórmula estuvo dirigida a excluir la responsabilidad por imprudencia en el resultado de un primer actuante cuando con posterioridad a su intervención aparecía un segundo sujeto que aprovechando esa situación previa cometía el hecho dolosamente. En las presentes actuaciones es claro que la fórmula -aún en su primigenia concepción- no tiene ningún asidero, pues aquí se trata de un cúmulo de autores imprudentes, lo que permite descartar de plano el agravio de la defensa de Tempone.

Sin embargo, y a fin de explicar dogmáticamente el instituto y dar una mayor precisión a la cuestión, habremos de poner de manifiesto que la prohibición de regreso en la actualidad ha sido superada pudiéndose inclusive responsabilizar a un autor imprudente, detrás de uno doloso.

Al respecto, dijimos entonces que en su formulación más remota y antigua la teoría de la prohibición de regreso afirmaba que es impune el aporte de una intervención imprudente en la realización dolosa de un tipo penal.

En efecto, la primera elaboración fue llevada a cabo por Frank a comienzos del siglo XX y tuvo como idea central establecer una limitación a la responsabilidad penal sobre la base de que un garante no debía responder por todas las posibles afectaciones que pueda sufrir el bien jurídico que le ha sido encomendado. En ese contexto desarrolló la idea de que *"no pueden tenerse por causa las condiciones previas a una condición que libre y conscientemente es dirigida a la causación de un resultado"* (REYES ALVARADO, Yesid, "Imputación objetiva", 3º edición, Temis, Bogotá, 2005, p. 332 y 339). En definitiva, se entendía que quien colocó esa condición previa sólo podía ser considerado un partícipe, pero como la participación criminal imprudente no se encontraba prevista legalmente, resultaba impune.

En la etapa en la que la teoría de la equivalencia de las condiciones fundaba los juicios de responsabilidad, resultaba en cierta medida esperable que se alegara que la intervención posterior de un tercero interrumpiera el nexo causal inicial y, por consiguiente, el primer autor no podía responder.

Sin embargo, esta concepción se demostró equivocada,





## *Cámara Federal de Casación Penal*

ya que desde el punto de vista de las leyes naturales la causalidad existe o no existe, sin que pueda alegarse que el posterior aporte de otro sujeto modifique esa realidad empírica y, por tanto, interrumpa la relación de causalidad. Es que como dice Enrique Gimbernat Ordeig *"la teoría de la interrupción del nexo causal, además de operar con criterios confusos y contradictorios, no tiene nada que ver con el problema causal"* (en *"Delitos cualificados por el resultado"*, Madrid, 1966, p. 93).

También se ha tratado de explicar el fundamento a través del concepto de dominabilidad o conducibilidad del suceso, sosteniendo que el primer autor no tiene dominio sobre el curso por él desencadenado debido a la intervención de un tercero que es quien debe responder por el resultado producido.

Ahora bien, estas formulaciones estrictas de la prohibición de regreso que, con distintas razones, nos conducen a la imposibilidad de atribuir responsabilidad penal al primer causante cuando media la intervención dolosa posterior de un tercero, actualmente se han flexibilizado a partir de los postulados de la teoría de la imputación objetiva.

Recordemos que un resultado es objetivamente imputable a un agente cuando por su acción fue creado un riesgo jurídicamente reprobado y éste último se realiza efectivamente en el resultado.

Así, pues, explica Reyes Alvarado que para la correcta solución de los problemas planteados como consecuencia de la aplicación estricta de la prohibición de regreso hay que comenzar por la determinación de los riesgos

jurídicamente desaprobados que hayan sido creados en la situación concreta y terminar con el análisis de si alguno de dichos riesgos desaprobados se realizó en el resultado o si éste fue producto de un riesgo tolerado (ob. cit., p. 365).

Este criterio es compartido por Bernardo Feijóo Sánchez, quien explica que *“La `teoría de la prohibición de regreso´, al igual que todas las teorías que parten de una visión causal del tipo objetivo, intenta solucionar problemas de imputación que no se pueden resolver con meras consideraciones causales (`interrupción del nexo de causalidad´). E intenta resolverlas mediante criterios subjetivos. Pero si se parte de un tipo objetivo más rico que la pura causalidad como hace la moderna `teoría de la imputación objetiva´, los problemas se pueden solucionar sin tener que hacer referencia al carácter doloso o imprudente de un hecho”* (en *“Límites de la participación criminal ¿Existe una `prohibición de regreso´ como límite del tipo en derecho penal?”*, 1º edición, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2001, p. 35/6).

Esto nos conduce a sostener que no es válido afirmar genérica y simplemente que cada vez que un tercero interviniente en el desarrollo del suceso lo haga en forma dolosa se excluye necesariamente la imputación al primer autor, puesto que, el principio de confianza autoriza a confiar -valga la redundancia- en que nadie se valdrá del accionar de otro para cometer un delito, pero sólo en cuanto no existan circunstancias especiales que invaliden ese principio general de confianza (REYES ALVARADO, Yesid, ob. cit., p. 363/4).

En esa misma línea encontramos a Roxin quien entiende





## *Cámara Federal de Casación Penal*

que el principio de confianza ha de regir también en cuanto a que por regla general se puede confiar en que otros no cometan delitos dolosos, puesto que de lo contrario la vida social moderna sería imposible. Así la venta de cuchillos, cerillas, mecheros, alcohol de quemar, hachas y martillos y la transmisión de tales objetos no serían posibles si se hubiera de contar con la comisión de delitos dolosos por los compradores o por los demás receptores. En esta medida, según su parecer, se trata también de un caso de riesgo permitido, en el que los peligros evitables se soportan en atención a las ventajas individuales y sociales que el principio de confianza ofrece también en este terreno.

Así, pues, sostiene que "[a]quí radica el núcleo correcto de la antigua teoría de la prohibición de regreso, aún defendida en la actualidad con distintas fundamentaciones, según la cual la cooperación no dolosa en delitos dolosos es impune. No es desde luego que, como a menudo se suponía antiguamente, el hecho doloso del ejecutor inmediato interrumpa el nexo causal o que, en virtud de la impunidad de la participación imprudente, no pueda hacerse responsable en ningún caso al tercero imprudente. Pues no es posible concebir un nexo causal simultáneamente como existente e `interrumpido'; y, dado que en los delitos imprudentes rige el concepto unitario de autor, en el supuesto de causación imprudente de un hecho doloso no se trata de una participación, sino de autoría imprudente. Tampoco se puede negar sin más el nexo de antijuridicidad o de imputación aludiendo a la propia responsabilidad del autor doloso, pues cuando un sujeto que actúa sin dolo ha creado el peligro intolerable de un delito doloso, no hay razón alguna para excluir la posibilidad de una

*imputación imprudente junto al delito doloso. La solución no consiste por tanto en una prohibición absoluta de regreso, sino que se trata de trazar los límites del principio de confianza y por tanto del riesgo permitido" (ROXIN, Claus, "Derecho Penal Parte General", edición 1997, reimpresión 2007, Civitas, Madrid, p. 1006/7). De lo expuesto se sigue que la prohibición de regreso admite excepciones pues "el principio de confianza no puede regir ya cuando una conducta fomenta la perceptible inclinación o propensión al hecho delictivo de un potencial autor doloso" (Ibídem, p. 1007).*

En consonancia con lo que hemos expuesto, y con relación a este principio, Frister señala que "[n]i siquiera la mayor responsabilidad de un autor doloso impide imputar lesiones de bienes jurídicos, adicionalmente, a aquel que las ha causado en forma mediata por su propia conducta. Por ello, la así llamada prohibición de regreso, según la cual -dejando de lado los casos de participación- el posibilitar hechos dolosos de otros no configuraría, en forma general, un riesgo no permitido de que se realice el tipo, es rechazada, con razón, por la opinión dominante. Al menos cuando el potencial autor doloso ya se ha inclinado a cometer el hecho de modo reconocible, el posibilitarle a otro un hecho doloso debe ser valorado como riesgo no permitido" (FRISTER, Helmut, "La imputación objetiva", publicado en "Causalidad, riesgo e imputación", compilación de Marcelo A. Sancinetti, 1º edición, Hammurabi, Buenos Aires, 2009, p. 509).

Pero además, como veremos, Frister va aún más lejos y para desarrollar su posición, explica el famoso caso tratado en los manuales del sujeto que en una taberna cuelga su arma en el perchero, sin prestar mayor atención, aunque allí







## *Cámara Federal de Casación Penal*

precisamente, un huésped, ha amenazado de muerte a otro en el marco de una acalorada discusión.

Según el citado autor, aquí se crea sin duda alguna un riesgo no permitido para la vida del cliente que ha sido amenazado; en consecuencia, si este riesgo se realiza, el sujeto que dejó colgada el arma deberá responder por homicidio imprudente, más allá de la responsabilidad del autor doloso (Ibídem, p. 509).

Incluso Frister considera que, en el hipotético caso en que aunque todavía no hubiera habido ninguna discusión en el bar, cuando se cuelga un arma en el perchero, *"el riesgo creado por esa acción debe ser valorado correctamente como un riesgo no permitido de que se produzca una muerte"* (Ibídem, p. 510). Ello así, pues según el citado autor, *"el trato con armas de fuego está reglamentado también para que con tales armas no sean cometidos delitos dolosos. Los dueños de armas de fuego están obligados, entre otras cosas por esa razón, a guardar cuidadosamente sus armas y asegurarse que no sean usadas indebidamente (...). Quien al vulnerar esa obligación, le da a otros ocasión de cometer un delito doloso, crea un riesgo no permitido para la vida de sus congéneres, del mismo modo que aquel que le da a otros la posibilidad de un trato imprudente con el arma"* (Ibídem). En pocas palabras, este autor estima que si el riesgo creado por el primer agente se concreta hay que castigarlo por la comisión del delito imprudente sin perjuicio de la responsabilidad del autor doloso.

También Puppe coincide en que la prohibición de regreso no puede regir de manera ilimitada. A su juicio *"la teoría de la imputación objetiva no es el lugar sistemático*

donde se decide la cuestión de la responsabilidad por la contribución imprudente a hechos dolosos de terceros. La cuestión que lógicamente hay que plantearse primero es si -y bajo que presupuestos- existe un deber de cuidado de no exponer a otro al peligro de un delito doloso. Si la prohibición de regreso rigiese ilimitadamente, nunca existiría un deber de cuidado tal. El lugar sistemático del problema del regreso es, por ello, la determinación del deber de cuidado. Esta idea se está imponiendo cada día más en la doctrina jurídico penal, incluso entre los partidarios de la prohibición de regreso. A ella está vinculada la idea adicional de que no existe una vigencia absoluta de la prohibición de regreso, ya que puede que existan precisamente deberes de cuidado para impedir delitos de terceros" (PUPPE, Ingeborg, "La imputación del resultado en Derecho Penal", traducción de Percy García Caverro, 1º edición, Ara Editores, Perú, 2003, p. 214).

Desde una concepción funcionalista moderna, la doctrina española se ha mostrado crítica acerca de la posibilidad de fundar una vigencia irrestricta de la prohibición de regreso, puesto que "del hecho de que un sujeto controle o domine un determinado suceso no se deriva la exclusión de la imputación a otro que no lo controla o domina", en la medida en que "la creación de riesgo de que se realice un suceso que no será dominable puede ser precisamente la razón por la que se prohíba la conducta" (ROBLES PLANAS, Ricardo, "La participación en el delito: fundamentos y límites", Editorial Marcial Pons, Madrid, 2003, ps. 88 y 89).

Entonces, más allá de los diferentes matices que estas posturas pueden denotar, estamos de acuerdo en que la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

denominada prohibición de regreso no puede fundarse de manera universal para todos los supuestos donde exista una actuación dolosa posterior de un tercero. Por el contrario, a los efectos de deslindar la responsabilidad penal del primer causante debe evaluarse su propia intervención en el caso concreto en miras a establecer si el favorecimiento del hecho doloso ajeno constituyó para él una violación al deber de cuidado que comporte un riesgo no permitido y, en su caso, analizar si concurren las reglas generales de la imprudencia para completar el juicio de subsunción.

Efectuadas estas consideraciones acerca de la prohibición de regreso, entendemos que dicho instituto en el *sub examine* no resulta óbice para fundar la responsabilidad por imprudencia de Tempone, pues si para nosotros una interpretación correcta del mismo no permite descartar la existencia de autores imprudentes detrás de los autores dolosos, menos aún podría desecharse la posibilidad de que exista un autor imprudente detrás de otro de la misma índole.

Debe tenerse presente que la autoría de un delito culposo se caracteriza por *"la ausencia de un dominio final del hecho respecto del daño producido en un bien jurídico"*, razón por la cual la acción u omisión dañosa en la imprudencia *"puede ser imputada al autor como propia, cuando ella, (...) caiga dentro de su ámbito de responsabilidad jurídica, es decir, cuando dicho autor haya creado con tal acción [u omisión] y de acuerdo a las reglas vigentes para ella un peligro que se ha realizado en el daño concreto del bien jurídico"* (conf. MAURACH, Reinhart/GÖSSEL, Kart Heinz/ZIPK, Heinz, Derecho Penal, Parte General, Formas de aparición del delito y las consecuencias jurídicas del hecho, Traducción a

la 7ma. Edición alemana por Jorge Bofill Genzsch, Editorial Astrea, Tomo II, Buenos Aires, 1995, p. 320).

Ello ocurre en la especie, pues la violación objetiva al deber de cuidado que Tempone debía observar en su carácter de Gerente de Operaciones de la empresa concesionaria del servicio público, comportó la creación de un peligro para el bien jurídico seguridad pública que se concretó en el resultado, toda vez que permitió que el servicio se prestara en condiciones deficientes sin alcanzar siquiera un mínimo estándar de seguridad, lo que derivó en el siniestro producido. Por ello y sin perjuicio de las responsabilidades de otras personas, habrá de responder como autor del tipo imprudente pues *"es posible que exista autoría en un hecho punible culposo, [aún] cuando la acción del autor conduce a un daño del bien jurídico, mediante la acción complementaria del titular del bien jurídico o de un tercero"* (Ibídem, p. 321).

**2.e.** Nos referiremos ahora al Gerente de Material Rodante y Nuevos Servicios **Roque Ángel Cirigliano**, quien sin dudas coadyuvó al resultado, pues dentro de su ámbito de actuación se encontraban cuestiones tales como la seguridad en la prestación del servicio y el mantenimiento y alistamiento diario de las formaciones.

En efecto, y como ya dijimos, el mencionado era la autoridad superior de los talleres donde se realizaban las revisiones, justamente en uno de ellos -el Depósito Castelar- fue donde la noche previa a aquel 22 de febrero de 2012 se realizaron las tareas de alistamiento del chapa 16, de la peculiar forma *ut supra* desarrollada.

Las revisiones que usualmente se llevaban adelante eran tan limitadas que, precisamente, no advirtieron en la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

formación siniestrada el "freno largo" ya tantas veces mencionado que, a la postre, condicionó sus posibilidades de detención.

La falta del adecuado mantenimiento de las formaciones determinó también otros factores, tales como la gran cantidad de cancelaciones y suspensiones de servicios y, con ello, la gran cantidad de gente que viajaba en las formaciones que continuaban en servicio; la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas, así como el estado de corrosión que presentaba la formación, circunstancia que favoreció el proceso de acaballamiento.

La totalidad de los factores someramente enunciados eran competencia funcional del nombrado y, sin ninguna duda, se vieron cristalizados en el siniestro y en la colosal extensión del resultado; de ahí que, en suma, sea ineludible concluir que también Roque Ángel Cirigliano infringió el deber objetivo de cuidado que le era exigible.

Es que, en definitiva, el nombrado permitió que la flota eléctrica de la línea Sarmiento y, en particular el tren chapa 16, circulara en un estado de conservación alejado de todo umbral de seguridad.

La defensa del nombrado atacó la calificación legal asignada, en el entendimiento de que la formación chapa 16 no descarriló y que la colisión de un tren no se encuentra incluida dentro de los accidentes previstos en el Capítulo II del Título VII del Código Penal.

Al respecto, cabe señalar que conforme acertadamente lo explican Baigún y Zaffaroni, "*...la alusión normativa 'a otro accidente previsto en este capítulo', se dirige con palabras de Fontán Balestra, a hechos que tengan la magnitud necesaria*

*para crear un peligro común...".*

*Agregándose que "En respaldo de la postura, no sólo debe tenerse en cuenta la redacción utilizada en la norma, que parece brindar ejemplos de los accidentes requeridos (descarrilamiento, naufragio), y la mención similar a la del tipo del art. 191 ('descarrilamiento u otro accidente'), sino también los fundamentos dados en el primer proyecto (de 1891) que incorpora el precepto de un modo similar al que estamos estudiando, en el sentido de que es 'obvia la necesidad de reprimir la culpa en estos casos, pues, por las grandes desgracias que cualquier accidente en los trenes o en los buques puede causar, se requiere la mayor atención y prudencia en todo lo relativo a éstos".*

*Concluyéndose que "Va de suyo, en definitiva, que la norma del art. 196 se encuentra dirigida a sancionar aquellos comportamientos culposos que afecten o puedan afectar la seguridad de personas o bienes indeterminados, pero lo que debe resaltarse es que los escogidos por la prohibición son los que mayor afectación ocasionen o puedan ocasionar al bien jurídico, tales como los descriptos en los tipos de los arts. 190, párr. 2º y 191, inc. 2º (que incluyen el desastre aéreo o el choque de trenes)" (BAIGÚN, David y ZAFFARONI, Eugenio Raúl "Código Penal y normas complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial", Hammurabi, Buenos Aires, año 2009, p. 761/762).*

*La debilidad del planteo nos exime de efectuar mayores consideraciones. Es que pretender negar que el suceso de marras -una de las mayores tragedias ferroviarias de nuestra historia- encuentra tipificación en la figura del art. 196 C.P., resulta tan descabellado como irrazonable y carente*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

de sentido común, y se da de bruces con la doctrina que acabamos de referenciar.

**2.f.** Continuando con el análisis, entendemos que sin lugar a dudas, la conducta del acusado **Raineri -Jefe del Depósito Castelar-**, también infringió el cuidado debido. Recuérdese que el mencionado tenía a su cargo la seguridad operativa de las formaciones que eran puestas en circulación, pues entre sus principales funciones -como ya dijimos- se encontraban las de verificar la operatividad y seguridad del material rodante, que el mismo cumpliera con las condiciones exigidas por la normativa vigente y atender las inspecciones que a tal efecto realizaba la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En tales condiciones, teniendo en cuenta la órbita de competencia funcional del nombrado, entendemos que aquel fue el responsable del deficiente alistamiento realizado por sus dependientes la noche previa al trágico 22 de febrero de 2012; examen que, precisamente, fue el que impidió que se advirtiera la particularidad que registraban los frenos de la formación, fenómeno que -como ya tantas veces repetimos- incidió en sus posibilidades de detención.

Es que esa ligera y superficial revisión no se debió a una inconducta o transgresión de sus dependientes, sino que justamente esa deficiente forma en que el taller llevaba adelante tales revisiones era una práctica usual. Efectivamente, era normal que se llevaran adelante este tipo de exámenes livianos y superficiales, en lugar de comprobaciones profundas que incluyeran un elemento tan esencial como el sistema de frenado de la formación.

Pero aún hay más. Como también ya hemos visto en

detalle, Raineri suscribió la planilla de alistamiento donde consta que la noche del 21 al 22 de febrero de 2012, al tren chapa 16 se le realizaron la totalidad de las verificaciones impuestas por las planillas de Ferrocarriles Argentinos, incluso las detalladas en el punto 3 que incluían la comprobación de la capacidad de frenado del tren; lo cual -como debidamente se acreditara- no fue así.

Podemos concluir válidamente entonces que fue precisamente su rúbrica la que, en definitiva, posibilitó que el tren fuera puesto en servicio en esas condiciones, con el luctuoso resultado ya conocido.

En suma, teniendo en consideración el ámbito de actuación del nombrado, la negligente forma en la que usual y habitualmente se emprendía la verificación de las unidades en el taller a su cargo y que su firma habilitó que el tren chapa 16 fuera puesto en servicio aquel día, sin reunir las condiciones mínimas de seguridad y operatividad necesarias, entendemos que también la conducta de Raineri se ha alejado del deber objetivo de cuidado que le era exigido.

**2.g. Respecto al motorman de la formación Marcos Antonio Córdoba,** ya hemos visto que aquel violó las reglas de la buena conducción ferroviaria y la normativa que rige tal actividad, básicamente por los siguientes motivos: **a)** superar los límites de velocidad máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, **b)** disponer la anulación del freno de emergencia conocido como "hombre muerto" y **c)** aplicar en forma tardía y sin los recaudos que ameritaba el sistema de detención de la formación que presentaba el fenómeno de "freno largo".

No hace falta a esta altura del análisis, nuevamente







## *Cámara Federal de Casación Penal*

explicar cada una de esas verificadas incorrecciones por parte del maquinista. En efecto, todas esas cuestiones fueron suficientemente desarrolladas, indicándose en cada caso su mayor o menor incidencia en el suceso. Basta entonces indicar que teniendo en cuenta las particulares características de frenado de la formación -que eran cabalmente conocidas por el acusado- y la enorme cantidad de pasajeros que trasladaba -circunstancia que incidía en el peso del convoy-, claro resulta que Córdoba desatendió las normas de cuidado que su oficio le imponía, pues debió haber adoptado mayores recaudos, disminuyendo la velocidad de ingreso a la estación Once de Septiembre y aplicando maniobras de frenado con una mayor antelación.

La infracción al cuidado debido que como conductor de este transporte público le era exigible y, por ende, su contribución al resultado, resulta evidente.

**2.h.** Lo propio se da en relación a la conducta de quien a la fecha del accidente ostentara el cargo de **Secretario de Transporte**. Naturalmente nos referimos al acusado **Schiavi**.

Hemos entendido debidamente verificado que durante su gestión, el mencionado recibió múltiples alertas y advertencias sobre distintos factores directamente vinculados con las deficitarias condiciones en que se llevaba adelante la prestación del servicio; factores que luego habrían de materializarse en el resultado.

No habremos de mencionar nuevamente aquí la totalidad de elementos que permitieron avalar lo antedicho. En los acápites respectivos hemos aludido a las diversas actuaciones labradas por la Auditoría General de la Nación y por la

Comisión Nacional de Regulación del Transporte (amplia y suficientemente detalladas en la sentencia del tribunal de grado), que dieron cuenta de la concreta e imperiosa situación en que se encontraba el material rodante y establecieron ciertas recomendaciones con miras a garantizar una circulación segura de las formaciones, siempre con noticia al Secretario de Transporte.

Adviértase que Schiavi fue efectivamente anoticiado de varios de los factores de riesgo (ampliamente analizados al tratar la materialidad del hecho nro. 2) que luego se cristalizaron en el resultado.

Ciertamente, y como ya dijimos, el desinterés de la concesionaria por controlar la velocidad a la que circulaban las formaciones, la falta de implementación de un adecuado sistema de medición, la omisión de las tareas de alistamiento previas y el incumplimiento de la frecuencia prevista para la línea, así como las graves y riesgosas consecuencias que ello acarrea en la operación del servicio, fueron todas cuestiones advertidas por los organismos de control y puestas en conocimiento de Schiavi, quien, no obstante, nada hizo.

En esta coyuntura, y teniendo en cuenta las especiales atribuciones y facultades que tan importante autoridad tenía, entendemos que la conducta por él asumida resulta contraria a todo parámetro de debido cuidado. Es que lejos de cumplir con la labor de vigilancia que estaba a su cargo, no sólo no adoptó decisión alguna tendiente a revertir la apremiante situación en que se encontraba el material rodante y que, día tras día, ponía en peligro la seguridad de los pasajeros que utilizaban este medio de transporte, sino que además muchas veces entorpeció el trámite de los

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

expedientes administrativos e impidió que las alertas recibidas y, por añadidura, las actuaciones labradas continuaran con el trámite legalmente previsto.

Lejos de intentar lograr que la firma concesionaria cumpliera con las obligaciones a las que estaba obligada, su actitud fue tan peculiar que, incluso, justificó los incumplimientos de la empresa con ciertas alegaciones vinculadas a la coyuntura económica y la emergencia pública, contrariando la posición que, desde hacía mucho tiempo, había adoptado la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En definitiva, entendemos que la forma en que el acusado llevó adelante las tareas de control inherentes a su cargo, demuestran notoriamente la inobservancia del debido cuidado que le era exigible. Como ya hemos dicho, su inactiva e indiferente actuación en algunos casos, y esquiva y entorpecedora en otros, fue también determinante del suceso y de su tremenda extensión, y evidencia a las claras que su conducta no alcanzó el nivel de diligencia esperable.

**2.i.** Como ha quedado por demás evidenciado a lo largo de la presente, somos de la opinión que todos y cada uno de los acusados desde su rol y su actividad infringieron el deber de cuidado a su cargo y contribuyeron a la configuración de la terrible, lamentable y multicausal tragedia de autos.

En este punto, debe recordarse que "*autor del delito imprudente es todo aquel que, con infracción del cuidado necesario en el tráfico jurídico, coopera a la realización del tipo*" (conf. Jescheck, ob. cit., p. 704/5); pues en la imprudencia lo determinante para su graduación es sólo el grado de infracción del deber de cuidado, algo que se mide con criterios diversos a los que puede suministrar la teoría del

dominio del hecho.

Es por este motivo, además, que no resulta determinante, a los fines de establecer la autoría imprudente de las distintas autoridades, gerentes y jefes de TBA y del funcionario público a cargo de la Secretaría de Transporte, su presencia en el lugar de los hechos en tanto la violación al deber de cuidado determinante del resultado se prolongó durante toda su gestión, y el dominio del hecho no es condición necesaria para atribuir esta clase de responsabilidad.

Debe tenerse presente que existen factores concretos (intimaciones, alertas, sanciones, etc.) que, a nuestro juicio, permiten afirmar, sin lugar a dudas, que la tragedia de autos era previsible para todos ellos. Repárese que cuando hablamos de previsibilidad, no nos estamos refiriendo al conocimiento efectivo del supuesto de hecho, sino a la posibilidad de preverlo, es decir, a la posibilidad individual que los mencionados tenían de prever que, en las condiciones descritas, podía producirse un accidente ferroviario de esta naturaleza.

En suma, y para finalizar, entendemos que en este caso deben responder todos aquellos cuya conducta haya sido considerada violatoria del deber objetivo de cuidado y hayan contribuido a la producción del siniestro y sus tremendas consecuencias.

En este sentido, teniendo en cuenta el concepto unitario de autor para los delitos imprudentes, entendemos que todos aquellos que con su obrar negligente hayan incidido en el resultado, deben responder en carácter de autores

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

materiales penalmente responsables en los términos del artículo 45 del Código Penal.

Es que *"Autor de un delito culposo es todo el que mediante una acción [u omisión] que lesiona el grado de cuidado requerido en el ámbito de relación, produce de modo no doloso un resultado típico. Todo grado de concausación respecto del resultado típico producido no dolosamente, mediante una acción que no observa el cuidado requerido en el ámbito de relación, fundamenta la autoría del respectivo delito culposo. Por esta razón no existe, en el ámbito de los delitos culposos, la diferencia entre autoría y participación. Ello, porque toda clase de concausación en la producción no dolosa de un resultado mediante una acción que lesiona el cuidado conforme al ámbito de relación, es ya autoría"* (WELZEL, Hans *"Derecho Penal Alemán"*, traducción al castellano de la 11ª edición alemana, por Juan Bustos Ramírez y Sergio Yañez Pérez, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, año 1976, página 159).

Finalmente, sólo habremos de mencionar que teniendo en cuenta el resultado producido -la muerte de 52 personas y lesiones a otras 789-, la agravante del segundo párrafo del art. 196 C.P. luce por demás evidente, sin que resulte necesario efectuar mayores consideraciones sobre el punto.

**3.-** Las asistencias técnicas también han objetado arduamente el tipo de concurso escogido por el tribunal de juicio. Recuérdese que los magistrados sentenciantes entendieron que los hechos nro. 1 y nro. 2 se relacionaban de manera material (art. 55 del Código Penal).

**3.a.** Para así decidir, se tuvo en consideración que ambos delitos afectan distintos bienes jurídicos: por un lado,

el patrimonio del Estado Nacional y, por el otro, la seguridad pública, en particular la de los medios de transporte (arts. 174 -inc. 5°- en función del 173 -inc. 7°- y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal de la Nación, respectivamente).

Asimismo, se valoró que uno y otro presentan una manifiesta diferencia en cuanto a su durabilidad en el tiempo. Ello así, pues la administración fraudulenta consiste en un delito continuado cuyo comienzo de ejecución se identificó en el año 2004; en tanto que el siniestro ferroviario calificado como estrago culposo agravado por el resultado causado, se agotó en un único momento.

De este modo, el *a quo* consignó que ambas figuras penales no poseen rasgos comunes, siquiera en el plano subjetivo de análisis, pues *"...nos encontramos ante dos conductas perfectamente escindibles: la ejecución dolosa de una compleja estratagema fraudulenta sostenida en el abandono de las tareas de mantenimiento del material rodante dado en concesión; y, por el otro, el incremento de numerosos y variados riesgos en el marco de la administración del servicio ferroviario que, en conjunto con el aporte del conductor de la formación, confluyeron el día 22 de febrero de 2012 y se realizaron en la producción de la catástrofe objeto de autos"* (página 1345/6).

Así es que -a criterio del tribunal- *"no fue necesaria la realización previa de la administración fraudulenta para la concreción del estrago; sino que, por el contrario, ya se encontraba en plena ejecución al momento de producirse la tragedia. De no haberse causado esta última, igualmente podría enjuiciarse a los responsables por la*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*comisión del primero de los delitos atribuidos".*

*En suma, se concluyó que "...estamos en presencia de dos hechos absolutamente escindibles entre sí, con diferencias ontológicas sustanciales, que configuran delitos independientes, que se ejecutaron con diferencia temporal y espacial y que, únicamente, el resultado del primero de ellos importó la creación e incremento de un riesgo jurídicamente desaprobado que, junto con el aporte fundamental y determinante de otras concausas absolutamente ajenas e independientes al curso causal de ese incremento, permitieron la producción de la tragedia ferroviaria...".*

*Finalmente, y con cita del precedente dictado por esta Sala -parcialmente con otra integración- en la causa "Cromañon", señaló el tribunal que "...no existen inconvenientes dogmáticos en cuanto a la concurrencia material entre un tipo doloso y otro culposo, pues nos encontramos frente a un encuadre jurídico plural, con finalidades escindibles entre sí, que no se neutralizan ni se encuentran comprendidas en supuesto de atipicidad alguno, por lo que pueden coexistir sin mayores inconvenientes".*

**3.b.** *Pues bien, sentados los argumentos del a quo para decidir del modo en que lo hizo, adelantamos que compartimos la conclusión del tribunal de grado en cuanto a que ambas figuras -administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública y estrago culposo agravado- concurren de manera material.*

*Es que en el caso ha mediado una sucesión de acciones ontológicamente diferenciables entre sí y jurídicamente independientes. En efecto, ninguna duda cabe que tanto el delito que lesiona a la administración pública como el que*

afecta a la seguridad pública, conforman dos hechos distintos y susceptibles de doble encuadramiento jurídico, atento que ambas conductas se verificaron en momentos diferentes y que los bienes jurídicos vulnerados resultan diversos (en este sentido, conf. esta Sala, causa n° 11.684, caratulada "Chabán, Omar Emir y otros s/recurso de casación", registro n° 473/11, rta. el 20/04/11).

Ciertamente, es evidente que el suceso nro. 1, esto es, la maniobra constitutiva de una administración fraudulenta en perjuicio del Estado, es un delito continuado, cuyo comienzo de ejecución -como ya tantas veces vimos- se fijó en el año 2004. Todo lo contrario ocurre con la colisión acaecida el 22 de febrero de 2012 (identificada con el nro. 2 y calificada como estrago culposo agravado por el resultado causado), la cual se agotó en un único y puntual momento. Vemos entonces con meridiana claridad que ambos sucesos se verificaron en distintos períodos de tiempo, siendo que al producirse la tragedia, el infiel artilugio desplegado en perjuicio de la Administración Pública ya se encontraba en plena ejecución.

Aun cuando el resultado o consecuencia de la administración fraudulenta -el deterioro del material rodante- claramente coadyuvó a la producción del siniestro (ello -claro está- junto con el decisivo aporte de las otras concausas ya señaladas), lo cierto es que los hechos atribuidos constituyen sucesos absolutamente diversos, escindibles entre sí, que no guardan ningún tipo de similitud o parangón, a punto tal que no sólo lesionan diversos bienes jurídicos, sino que además siquiera comparten o tienen requisitos típicos comunes o afines que permitan suponer que estemos en presencia de un

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

único acontecimiento.

De este modo, insistimos, es evidente que los tipos penales escogidos resguardan bienes jurídicos disímiles -el patrimonio del Estado Nacional en un caso y, en el otro, la seguridad pública- y conminan conductas diferentes, motivo por el cual conceptuamos que corresponde aplicar en el caso las reglas del concurso real.

Por lo demás, tampoco se presenta ninguno de los supuestos de concurso de leyes o concurso aparente, en los cuales las normas que atrapan los hechos investigados presentan una relación de especialidad, subsidiariedad o consunción. En el caso, entre los delitos que resultan aplicables no existe ninguna de esas modalidades, razón por la cual la aplicación de uno de los dispositivos legales no desplaza al otro.

Siendo ello así, somos de la opinión que resulta ajustada a derecho la aplicación de las reglas del concurso real en los términos del artículo 55 del Código Penal, debiéndose convalidar el criterio sustentado por el *a quo*.

4.- No obstante que todo lo dicho hasta aquí resulta suficiente para demostrar el acierto en la significación jurídico penal de los hechos investigados como así también en la asignación de responsabilidad a cada uno de los implicados, entendemos necesario efectuar algunas consideraciones a partir de la insistencia de las defensas sobre ciertos tópicos que a nuestro juicio deben ser debida y particularmente despejados.

En efecto, en sus distintas presentaciones y especialmente en la audiencia de informes celebrada en esta instancia, gran parte de los defensores de los Directores de TBA, se agraviaron indicando que en el fallo sus asistidos

fueron condenados en base a una **responsabilidad** de naturaleza **objetiva**, fundada meramente en el cargo que ostentaban y que con ello **se habría violado el principio de culpabilidad**. Insistieron en este punto que no hubo atribución de conductas individuales y que por ende sus condenas eran incompatibles con los postulados de la máxima aludida.

Sin perjuicio de las múltiples definiciones que en doctrina se ha realizado respecto al mencionado principio, habremos de recordar que nuestro Máximo Tribunal ha sostenido que, básicamente, *"...el principio de culpabilidad exige que para sancionar a una persona por un hecho determinado, éste tiene que poder serle imputado tanto objetiva como subjetivamente (Fallos: 271:297; 316:1190; 321:2558, entre otros), extremo que ha sido explicado como la posibilidad real que tienen las personas de ajustar su conducta a los mandatos de la ley (Fallos: 312:149, entre otros). Esta exigencia forma parte del principio esencial propio de un Estado de Derecho según el cual solo puede constituir objeto de reproche penal un comportamiento individual orientado a quebrantar una norma de tal carácter (Fallos: 329:3680, considerando 12 del voto de la mayoría, 11 del voto del juez Petracchi y 5º del voto de la jueza Argibay)"* (CSJN, 5/02/2013, causa M. 1395. XLII. "Maciel, Marcelo Fabián s/ recurso de inconstitucionalidad", voto de la doctora Carmen M. Argibay, considerando 5º).

Ahora bien, más allá de la específica definición, cada caso debe evaluarse naturalmente en el contexto en que tiene lugar. Ninguno de los dos supuestos de hecho por los cuales fueron responsabilizados los acusados respondió a un evento aislado y puntual cometido por una persona física determinada.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

En efecto, la administración fraudulenta cometida en perjuicio del Estado se produjo a lo largo del tiempo y tuvo su génesis -tal como hemos desarrollado acabadamente- en la decisión adoptada por los responsables legales de cuidar los bienes concesionados de no realizar los mantenimientos a los que estaban obligados.

Por su parte, como largamente se ha explicitado en esta ponencia, el siniestro ocurrido el día 22/2/2012, obedeció a una multiplicidad de factores que explican su acaecimiento, entre ellos, naturalmente, la prestación del servicio en condiciones deficientes de seguridad, es decir, por encima del riesgo propio de la actividad.

En el marco de sucesos tan complejos que se sucedieron en distintos lapsos temporales y que se vinculan con la actuación de varias personas que desde una u otra posición dentro de una empresa tenían la obligación de cuidar los bienes entregados por el Estado y de prestar un servicio público tan delicado en condiciones reglamentarias de seguridad, es claro que no puede esperarse que la responsabilidad de cada uno de los sujetos obligados se determine a través de una sola actuación o conducta puntual y específica, como ocurre, por ejemplo, en los casos donde una persona de mano propia comete un robo o un homicidio.

Pero esa circunstancia, derivada de la propia coyuntura que se presenta en hechos de tamaño complejidad verificados a través de incumplimientos que pesan sobre estructuras societarias, en modo alguno implica que cuando se arribe a un juicio de responsabilidad penal de una persona física en particular nos encontremos necesariamente ante un caso de responsabilidad objetiva violatoria del principio de

culpabilidad; y ello así, pues en definitiva y como se verá de seguido, cada uno habrá de responder por su conducta individual de acuerdo al grado de intervención objetiva y subjetiva de su aporte y en la medida en que haya tenido la chance de adecuar su comportamiento a la norma.

Debe tenerse presente que una empresa consiste en una unidad organizada de modo descentralizada para lograr una finalidad económica. En dicha estructura jerárquica y de división funcional de trabajo -donde se entrecruzan interacciones verticales y horizontales de los distintos sujetos intervinientes- se generan ámbitos de competencia individual para cada uno de ellos (Conf. LASCANO, Carlos "Los delitos socioeconómicos y la responsabilidad del empresario por su posición de garante", publicado en La ley on-line, AR/DOC/9/2014, del 30/4/2014).

En el caso de autos y respecto del hecho identificado como nro. 1, no ha quedado duda alguna que la firma TBA se encontraba obligada contractualmente a mantener los bienes entregados por el Estado en concesión y que de acuerdo a la prueba rendida en el debate ese deber no fue cumplido, habiéndose implementado una política empresarial que en definitiva provocó un daño al erario público por el deterioro del material rodante. Hemos sido ya extensos sobre esto punto, por lo cual nos permitimos efectuar las remisiones del caso.

Ahora bien, es evidente también que esa decisión que resultó ruinoso para el Estado, no fue adoptada por un ente ideal ni fue producto del azar, sino que, precisamente, obedeció a la actuación individual de las personas que la integraban y que sumadas una a una permitieron que esa sea la senda seguida por la concesionaria. Cada uno desde su posición

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

en la firma coadyuvó particularmente a que el deterioro del material rodante se verificara.

Los imputados que de hecho manejaban la firma lo hicieron activamente llevando directamente las riendas de la ruinosa administración -integrantes del Comité Ejecutivo-. Sin embargo, de acuerdo a la propia estructura de la sociedad, esa actitud no hubiera bastado para arribar a semejante resultado, si es que, a la par, aquellos que jurídicamente se encontraban obligados como Directores no lo permitían. Estos últimos tenían el deber legal de buscar la forma de llevar seriamente una administración que no perjudicase los intereses confiados, extremo que evidentemente no cumplieron.

No se trata aquí de alegar si se firmó tal o cual acta individualmente, si tenían o no conocimientos sobre cuestiones vinculadas a la marcha de la firma o si un Director carecía o no de un despacho en las oficinas. Lo determinante es que si un Director, siendo una de las personas jurídicamente obligadas a conservar los bienes del Estado como máximo responsable de la sociedad, abdicó -con conocimiento y voluntad- de ejercer debidamente ese rol, permitió a partir de su comportamiento individual que dichos bienes cuyo cuidado le competía por su rol funcional se destruyeran paulatinamente y, con ello, coadyuvó junto con los demás a perjudicar los intereses confiados, tal como lo reclama el tipo penal seleccionado.

En este marco, no puede esgrimirse como excusa válida la ensayada en la audiencia de informes por alguno de los imputados en relación a que éstos sólo concurrían a firmar un balance y se retiraban sin saber siquiera lo que suscribían; ello así, pues, precisamente, gracias a esa decisión

individual, es que fue posible que la empresa obrara de la forma en que lo hizo, esto es, decidida una y otra vez a omitir el mantenimiento de los bienes y con ello a realizar el tipo de administración fraudulenta en perjuicio del Estado.

En esta coyuntura, cada uno responderá por su propia actividad y a consecuencia de actos voluntarios contrarios a las normas y deberes asumidos y es justamente por este motivo que no se ha verificado lesión alguna al principio de culpabilidad; ello, sin perjuicio, claro está, de que en cada caso particular deberá ajustarse la dosimetría punitiva de acuerdo a la mayor o menor injerencia de cada uno.

Por otra parte y en lo tocante con el hecho 2, muchos de los defensores también han insistido en el desconocimiento de sus pupilos sobre las cuestiones referentes al transporte ferroviario y en la inexistencia de conductas individuales que podrían haber provocado el resultado fatal del 22/02/2012, vinculando esta última alegación nuevamente con una supuesta atribución de responsabilidad objetiva lesiva del principio de culpabilidad.

Sin perjuicio de las consideraciones que ya hemos efectuado con relación al delito imprudente y la clara conducta violatoria a los deberes de cuidado que en uno y otro caso se verificaron y que resultaron a nuestro criterio suficientes para que los integrantes de la firma TBA - Directores, Comité Ejecutivo- respondieran por el trágico evento investigado, advertimos que, incluso, aún cuando pueda alegarse que los responsables de la firma no realizaron ningún aporte activo a la configuración del suceso porque no se dedicaban a las cuestiones relativas al transporte ferroviario, entendemos que, de todas maneras, su responsabilidad

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

individual resulta indubitable si se aplica a su respecto la teoría de la "comisión por omisión" para el tipo imprudente del art. 196 del CP.

En este orden de ideas -y amén de lo ya dicho en el precedente "Chaban" citado- esta Sala desde antaño ya había reconocido expresamente la posibilidad de aplicar los delitos de "comisión por omisión" y de cuáles son sus elementos, a saber, *"la capacidad de evitación de la lesión del bien jurídico implicado...[la que]... junto con la posición de garante y la producción del resultado [resultan necesarias y determinantes] para asignar al imputado responsabilidad penal en esta clase de delitos"* (Conf. "D'Aquila, Natalio s/rec. de casación" causa 4517, rta. 9/12/03).

Cabe recordar que en esa ocasión tuvimos en cuenta la obra del catedrático español Santiago Mir Puig, concretamente en cuanto sostiene que *"...en los delitos de comisión por omisión es preciso que el autor hubiese podido evitar el resultado, de haber interpuesto la acción indicada. (...) Lo que sucede en los delitos de comisión por omisión es, pues, que para que sea posible la imputación objetiva del resultado producido no es necesario afirmar una verdadera relación de causalidad naturalística, sino que basta que el sujeto hubiera podido evitar dicho resultado cuando se hallaba en posición de garante..."* (conf. MIR PUIG, Santiago, "Derecho Penal, Parte General", 5ta. Edición, Tecfoto SL, Barcelona, 1998, ps. 305 y siguientes).

En el precedente "Raffaelli, José Julio Ángel y otros s/recurso de casación" (causa nro. 6514, rta. 13/09/06) hemos admitido de igual forma la comisión por omisión como forma de atribución de la responsabilidad penal, ocasión en la que

recurrimos, además de la obra citada, a la posición sustentada por el Profesor doctor Jesús M. Silva Sánchez en "Comentarios al Código Penal", Tomo I, Director Cobo del Rosal, Edersa, 1999, pp. 455/7, en cuanto sostuvo que "comisión activa y comisión por omisión aparecen como dos formas diversas ontológicamente pero que, desde una perspectiva normativa, se hacen idénticas en su estructura y en su configuración material como modos de dominio (control) sobre el riesgo típico. Por lo que se refiere a si un mandato y una prohibición pueden integrarse bajo una única descripción típica, esto es, en definitiva, bajo una única norma secundaria, también parece posible una respuesta normológica adecuada. La norma primaria que subyace a los tipos de la Parte Especial del CP, es, por regla general, una norma de prohibición de conductas que entrañen riesgos relevantes para esferas de bienes jurídicos ajenos. Pues bien, tales conductas de riesgo pueden adquirir una configuración ontológica doble: por un lado, la creación por medio de un movimiento corporal (de causalidad eficiente) de ese riesgo (comisión activa); por otro lado, la asunción del compromiso material de actuar a modo de barrera de contención de determinados riesgos que amenazan a una esfera jurídica ajena, unida a la vulneración del compromiso adquirido. En la descripción de esta segunda forma de realización típica se advierte el carácter complejo de la 'commissio per omissionem'; ésta es omisión, en cuanto supone la vulneración del compromiso de actuar concretamente adquirido; pero es, por otro lado, comisión, en tanto que la asunción del compromiso mas su vulneración implican un control de riesgo idéntico al que se tiene por la vía de la creación activa del mismo. Dicho de otro modo, en la comisión por

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

omisión, el riesgo que tiene un origen externo al sujeto activo, se hace típico por y para él en virtud del compromiso infringido que genera en él un dominio normativamente idéntico al que pudiera tener un sujeto que creara activamente dicho peligro. En suma, en la comisión por omisión es una omisión (dado que no hay en ella creación causal del riesgo, sino ausencia de control del mismo) que, por la situación en que se produce (vulneración del compromiso específico de contención de riesgos) deviene asimismo comisión (injerencia en la esfera de organización jurídica ajena)" (conf. también "Revista de Derecho Penal y Procesal Penal", Ed. Lexis-Nexis, fascículo 15, noviembre de 2005, artículo publicado por Gustavo F. Trovato "Incorporación legislativa de la comisión por omisión. ¿Más costos que beneficios? A propósito del análisis de Jesús M. Silva Sánchez al art. 11 del C.Pen. español", p. 1699/1710).

También la Sala II de esta Cámara igualmente ha posibilitado la aplicación del tipo de comisión por omisión siempre que concurren dos presupuestos, esto es, "a) en primer lugar, la obligación de un deber de actuar o, en otras palabras, la existencia de un deber jurídico de evitar el resultado" lo que "sucederá cuando el omitente se encuentre en posición de garante respecto al bien jurídico protegido"; y "b) en segundo término, que la no evitación de ese resultado equivalga a su realización mediante la modalidad activa (comisión). Es decir, debe verificarse la correspondencia entre la omisión y la acción que causaría el resultado" (in re, "Escalera, Ana Victoria s/recurso de casación", rta. 30/6/05).

En cuanto a los elementos de la denominada comisión

por omisión, destaca Mir Puig que *"el tipo de comisión por omisión muestra en su parte objetiva la misma estructura que el de omisión pura; a) situación típica; b) ausencia de la acción determinada; c) capacidad para realizarla; pero completada con la presencia de tres elementos particulares necesarios para la imputación objetiva del hecho: la posición de garante, la producción de un resultado y la posibilidad de evitarlo"* (MIR PUIG, ob. cit. p. 317).

La situación típica es reconocida en forma unánime por la doctrina como primer elemento de todo delito de omisión y comporta la situación de peligro para el bien jurídico que exige la intervención de parte del garante.

Asimismo, cuando hablamos de ausencia de determinada acción, nos estamos refiriendo a la no realización del comportamiento esperado de parte del omitente, es decir, aquél tendiente a la evitación del resultado típico. Naturalmente esa acción debe ser posible para el garante, esto es, debe estar en condiciones de realizarla.

Por su parte, *"si el segundo momento de la estructura típica de todo delito de omisión es la ausencia de la acción debida, a ella debe seguir en los delitos de comisión por omisión la producción del resultado"* (MIR PUIG, ob. cit., p. 328).

Además *"junto con la capacidad de realizar la acción debida, en los de comisión por omisión es preciso que el autor hubiese podido evitar el resultado de haber interpuesto la acción indicada"* (Ibídem).

Estas últimas consideraciones nos introducen a la cuestión inherente a la imputación objetiva del resultado típico a la omisión del garante. Va de suyo que la disputa





## *Cámara Federal de Casación Penal*

doctrinal tuvo su génesis en la imposibilidad de verificar una verdadera relación de causalidad entre la omisión y el resultado típico, pues resulta evidente que un resultado positivo no puede haber sido "causado", en el sentido de las ciencias de la naturaleza, por un mero "no hacer".

Sin embargo, y como anteriormente lo explicamos -con cita de Mir Puig-, en los delitos de comisión por omisión *"para que sea posible la imputación objetiva del resultado producido no es necesario afirmar una verdadera relación de causalidad naturalística, sino que basta con que el sujeto hubiera podido evitar el resultado cuando se hallaba en posición de garante"* (Ibídem, p. 329).

Es que, en definitiva, en los delitos de comisión por omisión hay que distinguir la relación de causalidad como cuestión de las leyes naturales (que para esta clase de figuras no resulta necesaria), de la imputación objetiva del resultado como cuestión claramente normativa.

Por tanto, en la omisión debemos hablar de una "causalidad hipotética" en donde lo decisivo es si la acción indicada hubiera podido evitar el resultado típico de haber sido interpuesta por el garante.

Ahora bien, sentada la sustancia y los elementos de la denominada comisión por omisión, corresponde profundizar sobre el concepto central que la distingue y que no es otro que la denominada posición de garante.

En efecto, no toda persona que omite impedir la producción del resultado típico con capacidad de hacerlo, es responsabilizada como si hubiera realizado por sí misma el hecho punible.

Hay que demostrar un fundamento jurídico especial si,

excepcionalmente, alguien va a ser responsabilizado por haber omitido la protección de bienes jurídicos ajenos; y ello se verifica cuando el sujeto sea garante de la evitación del resultado.

Todos los deberes de impedir el resultado descansan sobre la idea básica de que una persona determinada está llamada de un modo especial a la protección del objeto del bien jurídico puesto en peligro (conf. JESCHECK/WEIGEND, ob. cit., pág. 668).

Esta estrecha relación que debe existir entre el autor de la omisión y el bien jurídico tutelado, es lo que comúnmente se ha denominado posición de garante.

El origen de esta teoría, que fue denominada teoría formal de las fuentes del deber, la encontramos en Feuerbach, quien sostenía que *"el ciudadano no está originariamente obligado a actuar, razón por la cual un delito de omisión presupone siempre un fundamento jurídico (ley o contrato), mediante el cual se fundamente la obligación de actuar"* (citado por BACIGALUPO, Enrique, en Derecho Penal, Parte General, ob. cit. pág. 543).

Así, las primeras fuentes de la posición de garante se encontraron en la ley y el contrato, añadiéndose posteriormente el actuar precedente peligroso y las especiales relaciones de vida (JESCHECK/WEIGEND, ob. cit, pág. 668/9).

De acuerdo a esta concepción, entonces, sólo entraba en consideración como fuentes de la obligación de evitar la lesión de un bien jurídico una causa jurídicamente reconocida, quedando excluidos los deberes meramente morales (Ibidem, pág. 669).

Explica Jescheck que esta división no permitía



## *Cámara Federal de Casación Penal*

suministrar ninguna fundamentación de contenido para los deberes de garante y que intentó ser remediada por la nueva teoría fundada por Armin Kaufmann, de que los deberes de garante se determinan de acuerdo a puntos de vista materiales. Esta última visión, distingue entre deberes de garante que desarrollan una función de protección para un bien jurídico determinado -deberes de custodia- y aquellos otros que obligan al garante a la supervisión de una fuente de peligro -deberes de aseguramiento o de dominio- (Ibidem, pág. 669).

Es decir que existirían dos grandes grupos de posiciones de garantía bien diferenciadas. Por un lado, aquellas donde el sujeto omitente debe ocupar una posición de protección de un bien jurídico determinado contra todos los ataques que pudiera sufrir, cualquiera sea el origen de los mismos. Y, por otro, la posición de garante puede consistir en la vigilancia de una determinada fuente de peligro en relación a cualquier bien jurídico que pueda ser amenazado por ella (BACIGALUPO, Enrique, Derecho Penal, Parte General, ob. cit. pág. 546/7).

En los casos de deberes de garante derivados de la evitación de las amenazas que provengan de una fuente de peligro determinada (garantes de control o aseguramiento), Stratenwerth identifica la posición de garantía respecto a lo que se llama el "ámbito de dominio" y se refiere tanto a los deberes legales dirigidos al control de una fuente de peligro, como al deber jurídico civil general de no generar riesgos en el tráfico jurídico. Se trata del ámbito de dominio del sujeto. Al respecto, dice el referido autor que un primer principio se formula afirmando que el propietario o poseedor de cosas, establecimiento, máquinas, etc, está obligado a

“controlar los peligros que de ellos emanen y a evitar que de ellos se deriven daños a bienes jurídicos ajenos”. Ciertamente, aquél que ejerce el dominio sobre un ámbito determinado de materiales, debe ocuparse de neutralizar los peligros que se generen de él, sea hacia afuera del ámbito, o hacia adentro en la medida en que otros tengan acceso a él (STRATENWERTH, Günther, “Derecho Penal. Parte General I, Ed. Hammurabi, 4ta Ed., año 200, ps. 472/473).

Aquí vemos como el control de una fuente de peligro del que deriva una posición de garantía también se relaciona con “el deber de actuar prudentemente en situaciones peligrosas” del que hablaba Jescheck a la hora de explicar las formas de violar el deber de cuidado en los tipos imprudentes. En ambos casos, se remiten a situaciones en que puede existir una conducta peligrosa base que sólo puede estar permitida en la medida en que se realicen determinadas acciones que mantengan el nivel de riesgo dentro de los límites jurídicamente permitidos.

Puede ocurrir el caso de que la acción peligrosa puede en sí misma ser realizada porque a causa de su utilidad social en la vida moderna no puede prescindirse de ella, como sucede con la utilización de medios de transporte rápidos (en este caso de trenes), el empleo de máquinas peligrosas de la industria y el uso de medicamentos tóxicos en la medicina.

Sin embargo, aquí el deber de cuidado obliga a aplicar todas las medidas necesarias de prudencia, control y supervisión al realizar la acción, para así descartar o mantener dentro de ciertos límites los peligros implicados (cuidado como actuación prudente en situaciones peligrosas) -cfr. Sala IV CFCP, causa n° 12.260 caratulada “Deutsch,





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Gustavo Andrés s/ recurso de casación", registro n° 14.842.4 del 3/05/2011- .

En estos supuestos nos encontramos una conducta peligrosa cuyo control asume el sujeto y la no realización de la acción indicada para evitar que la peligrosidad desborde los límites autorizados genera la responsabilidad penal. Pero además, la realización de la conducta peligrosa también es fuente de una posición de garante que da lugar a un deber de actuar de determinada manera: esta actuación, debida a consecuencia de ostentar una determinada posición de garante, es, por su parte, constitutiva del "cuidado debido". Deber de cuidado y deber de garante tienen, pues, el mismo objeto: la realización de una acción que mantenga la conducta peligrosa dentro del marco de lo socialmente tolerable.

Precisamente, en el caso que nos ocupa, vimos que la empresa TBA tenía el deber jurídico y legal de prestar el servicio de trenes en condiciones reglamentarias de eficiencia y seguridad, extremo que surge de manera inequívoca del contrato de concesión, obligación que por cierto fue asumida de manera voluntaria por la sociedad.

En este marco, es evidente que los Directores e integrantes del Comité Ejecutivo de la empresa que individual y voluntariamente asumieron los cargos jerárquicos con aptitud para conformar la voluntad social de la firma, se encontraban en posición de garante respecto de los peligros que para las personas la explotación diaria del servicio de trenes podía acarrear.

Se trata nada más ni nada menos que la asunción voluntaria del control de una fuente de peligro y que acarrearía para los garantes el deber de evitar la producción

de un resultado como el acaecido el fatídico 22/2/2012.

Sin embargo y pese a que -por la posición y en el marco del referido contrato- cada acusado se encontraba individualmente obligado a mantener el riesgo dentro de lo permitido y a evitar los daños que de la explotación del servicio se podían producir para la vida y la integridad de las personas que utilizaban ese servicio, no hicieron lo necesario, suficiente, imprescindible y exigible para impedir que el evento del 22/2/2012 tuviera lugar.

Sea que algunos evidenciaron la falta de control de las cuestiones inherentes a la actividad de la empresa por decisión propia, sea que otros participaron de forma activa en la gestión de la firma con total desatención de las condiciones de seguridad del servicio, lo cierto es que todos y cada uno de los garantes de manera individual y voluntaria, en ningún caso realizaron las acciones debidas tendientes a impedir la producción del resultado y a las que se encontraban jurídicamente obligados. Acciones que no eran otras que realizar las tareas necesarias para que en definitiva los trenes operaran en condiciones reglamentarias de seguridad y que de haberse ejecutado, sin duda alguna, habrían impedido la realización del luctuoso resultado. Hemos sido amplios ya en este punto, por lo que nos remitimos a los acápites correspondientes.

La conclusión antedicha, no queda excluida por la mera circunstancia de que no hubieran sido los imputados los que manejaban la formación siniestrada; pues la situación de peligro concreto que desembocó causalmente en el fatal accidente ya había sido por ellos configurada, como se dijo, de modo tal que, si sus respectivas conductas se hubiesen

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

adecuado al efectivo ejercicio de los deberes que les correspondían, el trágico resultado provocado a partir de esa concreta situación de peligro, no se hubiese producido, con una probabilidad rayana en la seguridad.

Es menester recordar que, en relación a los deberes de aseguramiento, el deber de evitación alcanza no sólo a los peligros derivados directamente de la cosa, sino también a los que derivan de la actuación de otras personas. Y es en este sentido que es posible hablar de la existencia de una omisión penal desde el momento en que el sujeto lleva a cabo una conducta distinta a la típicamente indicada como prestación positiva de salvaguarda de aquel bien; entendiéndose por acción indicada aquella que se estima apropiada para la evitación del resultado lesivo al bien jurídico mediante una prestación positiva -cfr. Sala IV CFCP, causa n° 12.260 caratulada "Deutsch, Gustavo Andrés s/ recurso de casación", registro n° 14.842.4 del 3/05/2011-.

En definitiva, lo expuesto hasta aquí revela que aplicando la teoría de la comisión por omisión al tipo imprudente del art. 196 del CP, también se llega a la conclusión de que los representantes de la firma resultan responsables por el resultado producido, pues era sobre ellos que pesaba el deber de evitar el resultado a partir de la asunción voluntaria por parte de cada uno del control de una fuente de peligro. Y que esta responsabilidad no es meramente objetiva, pues se basa en la posibilidad individual que cada acusado tuvo de comportarse de un modo diferente, por lo que no existen las invocadas lesiones al principio de culpabilidad que insistentemente han mencionado las defensas en sus exposiciones orales.

**SÉPTIMO:**

**Situación de Ricardo Raúl Jaime en relación al delito de descarrilamiento culposo agravado.**

1. Hemos visto y adelantado que el tribunal de grado dispuso absolver a Ricardo Jaime por el hecho nro. 2, valorando particularmente que el nombrado ocupó el cargo de Secretario de Transporte de la Nación entre el 28 de mayo de 2003 y el 1º de julio de 2009, extremo que -según el *a quo*- evidenciaba una distancia insuperable entre su alejamiento de la función y el resultado lesivo aquí investigado (concretamente habían transcurrido dos años y siete meses a la fecha del hecho) que conducía invariablemente a excluirlo de la posición de garante que -de otro modo- podría haberse sostenido a su respecto.

Entendieron entonces los sentenciantes que sólo en la medida en que el imputado ocupara ese cargo, y de ese modo tuviera en sus manos la posible realización de las tareas de control y vigilancia, correspondería hacer un juicio de comparación entre lo debido y lo realizado.

Sin embargo, el tribunal explicó que entre la dimisión del cargo por parte de Jaime y el 22 de febrero de 2012, habían tenido lugar un gran número de alertas, cuya consideración el nombrado no se hallaba en condiciones de atender simplemente por haber cesado en su función y en la posición de garante que de esta resultaba.

*Así, "...ante la ausencia de estos avisos, al menos a julio de 2009, no era previsible la producción del resultado que aquí juzgamos. Si el ejercicio de la función pública es lo que conduce a sostener jurídicamente la estrechez entre el bien jurídico y el deber de actuar, no puede atribuírsele a*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*quien no cumplía ese cometido las consecuencias de lo sucedido dos años y siete meses después".*

En suma, al no poderse aseverar su posición de garante ni capacidad individual de evitación del resultado lesivo ya que no estaba a su cargo el control de la fuente de peligro, se entendió que aquel no le era atribuible, cuestión objetada por el Ministerio Público Fiscal y la querrela 3.

2. Pues bien, llegada la hora de evaluar la situación de Jaime frente al luctuoso suceso del día 22 de febrero de 2012, debemos recordar una vez más la doctrina fijada por este Tribunal en relación a que los artículos 123 y 404 inciso 2° del Código Procesal Penal de la Nación, reconocen la necesidad de motivar los pronunciamientos judiciales, y la exigencia que el juzgador consigne las razones que determinan la resolución, expresando sus propias argumentaciones de modo que sea controlable el *iter* lógico seguido por él para arribar a la conclusión (conf. causas N° FPA 91002271/2012/T01/CFC1 "*Lamas, Emanuel Augusto Carin y Otros s/rec. de casación*" Reg. N° 621/15 del 23/4/15; N° CCC 64290/2013/T01/1/CFC1 "*Baez Gómez, Jonathan Gabriel s/rec. de casación*" Reg. N° 1389/15 del 26/8/15; N° FRE 75555/2014/T01/CFC1 "*Quiroz, Darío Nicolás s/rec. de casación*" Reg. N° 696/16 del 3/6/16; N° FMZ 93003252/2012/T01/CFC1 "*García Centurion, Luís Eduardo y Otros s/rec. de casación*" Reg. N° 739/16 del 8/6/16; N° FTU 21346/2014/T01/CFC1 "*Luna, Patricia de los Ángeles s/rec. de casación*" Reg. N° 826/16 del 23/6/16, todas de esta Sala III, entre muchas otras).

Debe tenerse presente que, para cumplir con este deber de fundamentación, corresponde realizar un análisis crítico, razonado y circunstanciado de las constancias del

proceso, sin omitir la evaluación de todas aquellas cuestiones que sean conducentes para el desenlace del caso.

No podemos olvidar en esa línea que un análisis parcial de los hechos, circunstancias y elementos de convicción obrantes en el legajo puede traer aparejado el apartamiento de la solución legal prevista para el caso y, por ende, configurar un supuesto de arbitrariedad normativa de la sentencia (conf. Sala III CFCP, causa n° CFP 7927/2012/T01/CFC2 "Yucra Coarite, Víctor y otros s/recurso de casación, del 20/8/2015, reg. 1359/15; causa n° 3544/2013/2/1/CFC1 "Kicillof, Axel y otros s/recurso de casación", del 19/11/2015, reg. 1996/15; y causa n° FMP 31006155/2013/3/CFC1 "Hooft, Pedro Cornelio Federico s/recurso de casación", del 20/9/2016, reg. 1258/16).

Y aquí es donde, precisamente, reside la arbitrariedad del fallo recurrido, pues si bien el tribunal, por un lado, tuvo por acreditado a lo largo de su sentencia la caótica situación que presentó durante años el servicio de transporte ferroviario y el incumplimiento por parte de Jaime de su función de control y supervisión, lo cierto es que, por otro, omitió ponderar una circunstancia determinante para la solución del caso, esto es, que fue precisamente el riesgo que generó el nombrado con su inactividad aquél que en definitiva se realizó en el fatídico resultado del 22/2/2012; ello así, más allá de que a la fecha del siniestro no se encontrara formalmente en funciones y de la posterior intervención de terceras personas. Veamos.

Tanto el fallo recurrido como en esta misma ponencia se ha explicado largamente el cúmulo de falencias con las que operaba el servicio público de transporte ferroviario de la

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

línea Sarmiento a partir de la nefasta política empresarial de los explotadores de la concesión, y cómo eso fue posible a través de la actitud pasiva en que incurrieron Jaime y su sucesor Schiavi, incumpliendo sus deberes legales de fiscalización.

Vimos que en la sentencia se detalló, en base a la prueba testimonial, documental y pericial rendida en el debate, cómo la actividad en cuestión se desarrollaba al margen de los estándares mínimos y exigibles de seguridad y eficiencia; extremo que hacía que día a día los pasajeros viajaran en condiciones prácticamente inhumanas, por encima del riesgo permitido, es decir, superando los márgenes de peligro propios y tolerables del servicio.

Esa deplorable situación, claramente, representó la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado en el desarrollo de esa actividad, respecto del cual Jaime resultó una pieza fundamental, al incumplir por el lapso de 6 años su deber de control y fiscalización.

Debemos tener presente en este punto que, a nuestro entender, en la atribución de un riesgo a la conducta no debe soslayarse que ello sucede tanto en los casos de creación de un riesgo jurídico-penalmente relevante como consecuencia de un comportamiento humano o si no se ha controlado un riesgo existiendo el deber de hacerlo de forma que equivalga -valorativamente- a su creación (conf. Corcoy Bisadolo, Miretxu, "La distinción entre causalidad e imputación objetiva...", ob. cit., p. 612).

Aquí está justamente la relevancia jurídico penal de la desidia de Jaime y la consecuente violación al deber de cuidado que como Secretario de Transporte se encontraba

llamado a observar. Es que él tenía la obligación legal de velar por el cumplimiento de la prestación del servicio en las condiciones reglamentarias y exigibles de seguridad y eficiencia; sin embargo, como ya hemos visto, lejos de cumplir con ese mandato, dejó que la concesionaria siguiera año tras año operando los trenes en las condiciones de peligro ya expuestas, lo que representó en el caso la falta de control de un riesgo típicamente relevante, tal como si él mismo lo hubiera causado.

Es claro entonces que a partir de la inacción de Jaime, el servicio de la línea Sarmiento operaba sin las condiciones mínimas de seguridad, extremo que denotaba la posibilidad cierta de que en algún momento se produjera un resultado como el finalmente verificado el día 22/2/2012.

Ahora bien, cierto es también que Jaime, al momento de producirse finalmente el pernicioso evento, ya se encontraba fuera de la función pública y que con posterioridad a su renuncia lo sucedió otro funcionario; también se ha comprobado la existencia de conductas continuas y posteriores -tanto de los empresarios y gerentes como del propio maquinista de la formación- violatorias de deberes de cuidado que coadyuvaron y determinaron el resultado finalmente acaecido.

Cabe entonces preguntarse y analizar, si la posterior sucesión de conductas de terceros, tras la ausencia de cumplimiento por parte de Jaime de su deber de controlar y vigilar el servicio ferroviario, lo exime de responsabilidad por el siniestro, cuando durante toda su gestión se fue generando -por encima del riesgo permitido- el escenario propicio para el acaecimiento de un resultado lesivo como el

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

finalmente producido. Brevemente, establecer si la intervención defectuosa de terceros con posterioridad a su renuncia, lo exime de responder por el fatídico resultado, pese a que fue una de las personas que a través del incumplimiento de sus deberes contribuyó a que la actividad se desarrollara en las condiciones de peligro ampliamente referenciadas a lo largo de esta ponencia.

Más allá que al respecto resultan aplicables las consideraciones que ya efectuáramos al tratar la calificación legal, específicamente en lo atinente a la intervención de varios sujetos en el delito imprudente, nos interesa aquí traer a colación una autora de doctrina que ya hemos seguido en otros precedentes (conf. nuestros votos *in re* "Haidemann, Alejandro Daniel y otro s/recurso de casación", causa nro. 4925, del 27/12/2004, reg. nro. 855/04 y también "Chabán, Omar Emir y otros s/recurso de casación" oportunamente citada) y que ha sabido visualizar correctamente la cuestión inherente a la múltiple intervención defectuosa de sujetos en la realización de riesgos. Así, Ingeborg Puppe (en su obra, "La imputación del resultado en Derecho Penal", Ara Editores, 2003, p. 202/3), entiende que para estos supuestos resulta trascendente analizar *"como elemento adicional de la realización del riesgo prohibido (...) el requisito de la continuidad..."*, según el cual *"...la infracción al deber de cuidado debe estar unida causalmente al resultado a través de una cadena de estados prohibidos. Si esta cadena se interrumpe porque a partir de determinado momento de la cadena causal son necesarias sólo consecuencias permitidas del comportamiento del autor para explicar el siguiente curso causal, el requisito de la continuidad no se cumplirá. Se habrán*

realizado en el curso causal del resultado finalmente sólo los riesgos de las consecuencias permitidas del comportamiento del autor y no el riesgo de sus consecuencias prohibidas”.

Por el contrario, cuando se realizan en el resultado las consecuencias prohibidas del comportamiento contrario a deber del primer sujeto, mediando una actuación defectuosa del segundo interviniente (sea dolosa o imprudente), se verifica el requisito de la continuidad que impide la exclusión de la responsabilidad penal del causante del primer riesgo (conf. también nuestro voto *in re* “Quispe Mamani, Adrián Martín s/ recurso de casación”, causa n° 15.956, registro n° 1551/13 del 30/08/13).

Es que en estos supuestos, se verifica en el caso, respecto de los distintos actuantes, el necesario desvalor intersubjetivo de sus conductas, siendo el resultado comprobado, la realización incuestionable del riesgo típico co-creado por los distintos intervinientes.

Y ello, precisamente, ocurre en la especie, en tanto la violación del deber de cuidado de parte de Jaime derivada de la falta de control fue coetánea al aprovechamiento de la situación por parte de los empresarios, quienes explotaron la actividad en las condiciones de peligro ya conocidas, las que se extendieron en el tiempo, lo que sumado a la inactividad de su sucesor -Schiavi- y la impericia del maquinista (requisito de la continuidad de estados prohibidos), derivaron a la postre en el acaecimiento del resultado final que todos conocemos, el cual -como ya dijimos anteriormente e insistiremos de seguido- era previsible para los encargados de ejercer el poder de policía en la materia.

Es que, conforme a esta altura ha quedado sobradamente







## *Cámara Federal de Casación Penal*

acreditado, quienes cumplían este importante rol de contralor tuvieron efectivo conocimiento del estado en que se encontraba el material rodante concesionado, producto -claro está- de la política de "no mantenimiento" deliberadamente implementada por la empresa TBA.

En este sentido, no podemos dejar de mencionar que las múltiples alertas emitidas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Auditoría General de la Nación son elementos por demás contundentes y elocuentes para avalar lo que venimos diciendo: Jaime sabía la precaria situación en que se encontraba la flota y conocía las alertas y advertencias que, por tal motivo, habían efectuado los organismos referidos; sin perjuicio de lo cual nada hizo para modificar la preocupante situación que aquejaba a la línea Sarmiento.

En efecto, y con relación a la Actuación AGN n° 467/06, cabe señalar que conforme surge del propio documento (ver puntualmente página 72), mediante Nota n° 327/07-AG2 del 23 de octubre de 2007, se remitió al Secretario de Transporte -en ese entonces Jaime- una copia del proyecto de informe de auditoría en cuestión.

Las distintas falencias allí señaladas, como las conclusiones, intimaciones y recomendaciones efectuadas (en algunos casos ya desarrolladas a lo largo de este voto) hablan por sí solas y revelan inequívocamente que Jaime estaba absolutamente al tanto de la falta de mantenimiento de los trenes y, por añadidura, de los peligros que ello acarrea para una prestación segura del servicio.

Lo propio ocurre con las diversas actuaciones labradas por la Comisión Nacional de Regulación del

Transporte. Son múltiples los expedientes llevados adelante por dicho organismo, que daban cuenta de la falta de mantenimiento por parte de la concesionaria, mientras Jaime se encontraba a cargo de la Secretaría de Transporte. Así por ejemplo, y según surge de la sentencia, en el expediente nro. S01:165.319/2005 se evaluó el mantenimiento realizado por TBA, refiriéndose que *"...el concesionario no efectuó las reparaciones en tiempo y forma según lo establecido en el contrato de concesión", "situación que podía observarse en la cantidad y grado de falencias detectadas en las inspecciones de seguridad realizadas por el organismo de control"* (página 1277).

Las inobservancias por parte de la empresa concesionaria eran de tal entidad que, incluso, en el año 2004, Ochoa Romero -en ese entonces Interventor de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte- elevó a la Secretaría de Transporte a cargo de Jaime un régimen de penalidades para ser aplicado a los concesionarios ferroviarios (tanto metropolitanos -de superficie y subterráneos- como de cargas y pasajeros de larga distancia) ante incumplimientos contractuales sobre cuestiones de mantenimiento, seguridad y accidentes; propuesta que, naturalmente, no prosperó pues Jaime siquiera se expidió sobre tal requerimiento.

Sin perjuicio de ese fallido intento, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte entre los años 2003 y 2007 tramitó 217 expedientes de sanciones, en lo que aquí interesa, 65 de ellos correspondientes a TBA, todos los cuales fueron enviados a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario *"para que definiera cómo sancionar todo ello, habida cuenta que no existía un régimen establecido, que se había propuesto*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

uno concreto que no fue aceptado ni rechazado, y todo el marco legal vigente que declaraba y complementaba la emergencia ferroviaria" (ver el informe efectuado por el ingeniero Faggiani a fs. 11.173/11.201, en concreto fs. 11.188/11.189).

Recuérdense en este punto las esclarecedoras palabras de César Hernán Begnozzi (como ya vimos, integrante del Departamento de Control del sector Transportes de la Auditoría General de la Nación), quien explicó que "lo que se veía era que la CNRT armaba los expedientes con las penalidades, propiciaba las penalidades, **eso era elevado a la Secretaría y no había más movimiento por un tiempo bastante prolongado**" (el destacado nos pertenece).

Vemos entonces que el total y absoluto descuido y abandono al que fue condenado el material rodante no era una cuestión ajena al Secretario de Transporte, sino que, por el contrario, era una situación hartamente conocida que se patentizó a lo largo de los años durante su prolongada gestión.

Téngase presente que Jaime asumió en el puesto el 28 de mayo de 2003 (tres días después de que el doctor Néstor Carlos Kirchner asumiera la presidencia), habiendo permanecido en el cargo durante seis años, en concreto hasta el 1º de julio de 2009.

No obstante su extensa permanencia al mando de la Secretaría de Transporte, lejos de adoptar una conducta diligente y proactiva, lo que caracterizó su gestión fue la absoluta desidia e indiferencia por modificar y encarrilar la caótica situación imperante en la línea. Repárese que un obrar expeditivo, prudente y acorde al importante puesto estatal que el acusado ostentaba, hubiera demandado asumir una conducta

enérgica y eficaz, tomando intervención en los múltiples expedientes labrados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y adoptando medidas concretas tendientes a enderezar la nefasta y peligrosa forma en que se llevaba adelante la operación del servicio ferroviario.

En definitiva, no se trataba, ni más ni menos, que de cumplir de manera seria, real y efectiva con los deberes de control que legalmente estaban a su cargo, y que negligentemente Jaime inobservó. De modo que al haberse verificado también de su parte la violación del cuidado debido, lo cual, a la larga, coadyuvó a la producción del lamentable suceso de marras, su autoría imprudente en los hechos parece irrefutable.

Es que en la coyuntura ya tantas veces descripta, la eventual producción de un siniestro como el aquí investigado era una cuestión predecible e imaginable para el funcionario que tenía a su cargo la supervisión del control y fiscalización del servicio de transporte.

Debe tenerse presente -una vez más- que cuando hablamos de previsibilidad, no nos estamos refiriendo al conocimiento efectivo del supuesto de hecho, sino a la posibilidad de preverlo, es decir, a la posibilidad individual que los funcionarios -en este caso Jaime- tenían de prever que al avalar la circulación de los trenes en este deficiente estado, podía ocurrir una tragedia como la finalmente acaecida.

En este caso entonces, y en virtud de los elementos citados, entendemos que existen factores concretos que a nuestro juicio permiten afirmar, sin lugar a dudas, que esa previsibilidad se encuentra presente.

Con relación a la capacidad de evitación, si bien es





## *Cámara Federal de Casación Penal*

cierto que Jaime a mediados de 2009 se retiró de la función, no lo es menos que durante los 6 años que duró su gestión tuvo tiempo más que suficiente para encarrilar debidamente las cosas y bregar para que el servicio de trenes operara en condiciones de seguridad y eficiencia. Es decir, si Jaime hubiese realizado su tarea durante el lapso que se desempeñó como Secretario de Transporte, el lamentable suceso del 22/2/2012 se hubiera evitado, pues resulta evidente que de haber cumplido correctamente con sus funciones, el servicio de trenes hubiera operado en condiciones reglamentarias, y los riesgos que se comprobaron y determinaron el hecho no se habrían presentado la mañana en que se produjo el choque del chapa 16.

Aquí está la capacidad de evitación que tuvo Jaime y que el tribunal erróneamente descartó. Él tuvo la posibilidad real y concreta de lograr que el servicio de trenes se explotara de manera segura por la sencilla razón de que ostentó el cargo pertinente durante 6 años; de haber cumplido con ese cometido, el trágico final no habría sucedido.

Por cierto que para excusarse por la renuncia, debió en ese momento mostrar una actitud razonable y prudente que le permitiera a su sucesor encuadrar debidamente la situación. Ello hubiera ocurrido, si al cesar en el cargo, se hubiera tomado el trabajo de realizar algún tipo de informe o programa con la descripción de la situación del servicio de trenes y las medidas necesarias para mejorarlo hasta alcanzar el nivel mínimo de seguridad. Pero ni siquiera eso hizo y tal como se caracterizó durante su gestión, presentó la renuncia dejando el riesgo latente que, por lo demás y tal como se ha valorado anteriormente, su sucesor tampoco se encargó de encarrilar con

el resultado que todos conocemos.

Aun pecando de reiterativos y a fin de despejar cualquier objeción que se nos quisiera formular, corresponde aclarar que el principio de *prohibición de regreso* no resulta óbice para fundar la responsabilidad por imprudencia de Jaime, pues si para nosotros una interpretación correcta de dicho principio no permite descartar la existencia de autores imprudentes detrás de los autores dolosos, menos aún podría desecharse la posibilidad de que exista un autor imprudente detrás de otro de la misma índole.

Cabe recordar de nuevo en este punto que la autoría de un delito culposo se caracteriza por la ausencia del dominio final del hecho respecto del daño producido al bien jurídico. Es precisamente por dicho motivo que la acción u omisión dañosa imprudente puede ser imputada al autor como propia -aun cuando haya mediado la acción complementaria del titular del bien jurídico o de un tercero-, siempre y cuando aquel haya creado con su comportamiento un peligro que se haya realizado en el resultado (conf. en este sentido la doctrina ya referenciada de MAURACH, Reinhart/GÖSSEL, Kart Heinz/ZIPK, Heinz, ob. cit., p. 320/321).

Es que en la prueba de la relación de riesgo lo determinante es comprobar si el riesgo creado con la conducta inicial es el que efectivamente se ha realizado en el resultado o no, y ello, con independencia de lo grave que resulte el comportamiento de quien interviene con posterioridad (*in re causa* "Chabán" ya citada).

Ello sucede en el *sub examine*, pues la violación objetiva al deber de cuidado que Jaime debía observar como funcionario a cargo de la Secretaría de Transporte, comportó





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la creación de un peligro para el bien jurídico seguridad pública que se concretó en el resultado, toda vez que con su obrar desaprensivo e indiferente, incumplió sus deberes legales de fiscalización, permitió que la empresa concesionaria no realizara las tareas de mantenimiento a las que estaba obligada y, en definitiva, avaló que los trenes continuaran circulando en deficiente estado, lo que a la postre derivó en el siniestro producido aquella trágica mañana.

En tales circunstancias, su responsabilidad deriva de la comprobada relación entre su conducta y el resultado. Es que su deficitario comportamiento generador de un riesgo o peligro del que derivó el deterioro del material rodante y las pésimas condiciones de prestación del servicio de trenes -que no controló, estando jurídicamente obligado a hacerlo-, sumado a los otros factores ya extensamente ponderados en esta ponencia, se vieron finalmente cristalizados en el luctuoso evento.

En virtud de todo lo expuesto, entendemos entonces que corresponde hacer lugar parcialmente a los recursos de casación deducidos a fs. 17.353/17.379 y 18.041/18.087 vta. por el representante del Ministerio Público Fiscal y por la querrela identificada con el nro. 3 respectivamente; casar parcialmente los puntos dispositivos XVII, XVIII y XIX de la sentencia impugnada; y condenar a Ricardo Raúl Jaime por resultar partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas, y lesiones a otras setecientas ochenta y nueve (789), en calidad

de autor.

**OCTAVO:**

**GRADUACIÓN DE PENAS.**

1. En el presente acápite abordaremos los agravios vinculados a la mensuración de la pena efectuada por el tribunal de juicio.

Aclaremos que para una mejor claridad expositiva, comenzaremos por recodar la doctrina que esta Sala III ha seguido sobre la materia, ello a fin de establecer el marco teórico sobre el cual habrá de sustentarse nuestra decisión.

Luego de ello, haremos algunas consideraciones sobre agravios comunes que hemos leído y escuchado en la audiencia deducidos por las defensas y que conceptuamos que no pueden tener asidero en el marco de los hechos de las características de los que nos toca juzgar.

Finalmente, habremos de analizar la situación de los condenados en particular, tratando de encontrar un justo equilibrio a la hora de determinar concretamente las sanciones, partiendo naturalmente de la magnitud del injusto y la culpabilidad por el hecho cometido por los distintos imputados -guardando una correlación interna acorde a cada grado de intervención-; pero sin desatender las condiciones personales de cada uno de ellos.

2. Pues bien, para resolver los planteos vinculados a la determinación de las penas, comencemos por destacar la posición que sobre el punto tenemos acerca de la necesidad de los jueces de motivar sus decisiones y cuáles son los alcances de la revisión.

En este sentido, hemos sostenido que *"...los jueces tienen el deber de motivar las sentencias y ello se realiza*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*cuando se expresan las cuestiones de hecho y derecho que los llevan a concluir en un caso concreto de determinado modo. Se cumple así un principio que hace al sistema republicano que se trasunta en la posibilidad que los justiciables, al ser absueltos o condenados" y aquí agregamos a que tipo y monto de pena, "puedan comprender claramente por qué lo han sido" (conf. causa n° 941 "Ruiz Karina Valentina s/recurso de casación", reg. 120/97, rta. el 4/4/97).*

*En esa inteligencia no puede soslayarse que "la motivación de la decisión judicial que impone una pena debe permitir conocer de manera concreta cuáles son las razones por las que el tribunal ha escogido la sanción que aplica y no otra"; razón por la cual "ese conocimiento no debe ser logrado mediante un esfuerzo de intuición, sino que ha de quedar claramente a disposición de quien lea el fallo, de manera de que no sólo se advierta el marco legal aplicable, sino el uso particular que se ha hecho de él" (conf. FLEMING, Abel/LÓPEZ VIÑALS, Pablo, "Las penas", 1° Edición, Ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 1999, p. 27/8).*

*Pero además, entendemos que específicamente en lo referido a la determinación de la pena, el deber de motivación no sólo viene impuesto por la Constitución Nacional y las normas del Código Procesal Penal de la Nación (artículos 123 y 404 inc. 2do. de ese cuerpo normativo), sino que la propia existencia de los artículos 40 y 41 del Código Penal implican "un deber de fundamentación explícito que permita un control crítico racional del proceso de decisión" (conf. ZIFFER, Patricia, "Lineamientos para la determinación de la pena", Ad-Hoc, Buenos Aires, 1996, p. 26).*

*En este último sentido, debe tenerse presente que*

*“entre la fundamentación de una decisión y la posibilidad de revisión judicial existe una relación recíproca. Precisamente, en la medición judicial de la pena es imposible enjuiciar su corrección exclusivamente a partir del resultado (la medida efectiva de la pena); al contrario, para ello es fundamentalmente necesario poder reconstruir el camino correcto hacia la medida definitiva de la pena. Para posibilitar un examen a la instancia de control (el tribunal de casación), se requiere junto a la obligación procesal de fundamentación, una obligación jurídico material de fundamentación”* (conf. MAURACH/GÖSSEL/ZIPF, “Derecho Penal Parte General, Formas de Aparición del delito y las consecuencias jurídicas del hecho”, traducción a la 7° Ed. Alemana por Jorge Bofill Genzch, Ed. Astrea, Tomo II, Buenos Aires, 1995, p. 796).

Por lo tanto, a los fines de ponderar la validez de la sentencia que determina la pena en el caso concreto, resulta indispensable que la decisión haga explícito si valora ciertas circunstancias a favor o en contra del condenado y además el por qué de esa ponderación, *“teniendo en cuenta que sólo resultan válidos argumentos que estén apoyados en valoraciones normativas”* (conf. SGRO, Marcelo, “Recurso contra la individualización de la pena”, publicado Jurisprudencia Penal de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, Ed. Hammurabi, Buenos Aires, 2008, p. 116).

En esa tarea, debe tenerse presente que el artículo 41 del Código Penal se encuentra dividido en dos incisos: el primero que enumera circunstancias de contenido principalmente objetivo, vinculado al hecho cometido; y el segundo, circunstancias de índole subjetiva, relacionadas con la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

peligrosidad del autor (ver, ZIFFER, Patricia, en Código Penal y normas complementarias, Análisis doctrinal y jurisprudencial, 2ª ed., dir. Por David Baigún y Eugenio Zaffaroni, Hammurabi, Buenos Aires, 2007, t. 2, p. 75); ambos deben ser considerados y evaluados para arribar a una justa determinación, porque así lo marca la ley.

En concreto, conviene recordar que esta Sala tiene dicho que *"si bien lo relativo a la aplicación de las reglas de los artículos 40 y 41 del Código Penal es materia propia de los jueces de mérito, quienes se encuentran investidos de facultades discrecionales para fijar la sanción que corresponde aplicar; dicha potestad no exime a los sentenciantes de fundar debidamente los motivos que los llevaron a arribar a una pena determinada, pues si así fuera nos encontraríamos frente a un supuesto de arbitrariedad, subsanable en esta instancia"* (conf. causa n° 11692 "Paz Castaño, Jonathan Damián y otro s/recurso de casación", rta. el 16/4/2010, reg. 498/10; en igual sentido, causa n° 11835 "Arevalo, Martín Salomón s/recurso de casación", rta. el 12/5/2010, reg. 689/10).

3. Ahora bien, antes de continuar con el análisis y tal como adelantamos *ut supra*, en primer término nos interesa descartar algunos planteos deducidos por las defensas sobre las cuestiones relativas a la determinación de las penas que pretenden que sean aplicadas a sus asistidos.

a. En este orden de ideas, y a contrario de lo sostenido por la asistencia técnica de Sergio Cirigliano, Gariboglio y Lopardo, y la de Córdoba, entendemos que en el *sub examine* no se ha afectado de modo alguno el *ne bis in idem* al valorarse la cantidad de personas fallecidas y lesionadas,

en la medida en que la extensión del daño y del peligro causados es una pauta expresamente prevista por el art. 41 inciso 1º del Código Penal.

Es que claramente no es lo mismo causar un descarrilamiento que tenga una sola víctima, que provocar uno que produzca una multiplicidad de ellas; en este caso, las consecuencias son naturalmente mayores, por lo que no se trata de valorar dos veces una misma circunstancia, sino más bien de apreciar la magnitud del daño producido en su justa dimensión.

b. La defensa de Álvarez también alega que se habría efectuado una doble valoración, al ponderarse circunstancias relativas a la materialidad de los hechos, cuestión que no consideramos verificada, pues el tribunal de juicio lo que ha hecho es cuantificar los elementos que a su criterio resultaron relevantes para justipreciar en cada caso la pena a imponer.

c. Tampoco puede tener viabilidad el planteo de la asistencia técnica de Ballesteros, atinente a que su hija viajaba en el tren y resultó lesionada, pues a diferencia de otras legislaciones, el código sustantivo argentino no prevé la posibilidad de considerar como atenuante la situación invocada. La imposibilidad de aplicar la denominada pena natural, la hemos descartado en ocasión de intervenir en la causa conocida como "República Cromañon" a cuyas consideraciones nos remitimos por razones de brevedad (cfr. en este sentido causa nº 11.684 "Chabán, Omar Emir y otros s/ recurso de casación", rta. 20/04/2011, registro nº 473/11).

d. Cabe mencionar que la defensa de De los Reyes y D´Abenigno postuló -como agravio nuevo- en su presentación de días de oficina que el tribunal habría violado el principio





## *Cámara Federal de Casación Penal*

acusatorio y los derechos de defensa en juicio y debido proceso, al valorar pautas agravantes que no habían sido peticionadas por los acusadores. Esta situación demostraría -a su entender- que los magistrados no actuaron con neutralidad.

Más allá de la manifiesta extemporaneidad del planteo, es dable señalar que si invariablemente hemos sostenido la facultad que tiene el tribunal de grado de imponer una pena superior a la pretendida por la acusación (cfr. "Solis, Miguel C. y otro s/rec. de casación", causa n° 3933 reg. n° 655/02 del 18/11/2002, entre muchos otros precedentes, a los que nos remitimos por razones de brevedad), más aún entonces se encuentra habilitado para ponderar las circunstancias agravantes que considere pertinentes, siempre -claro está- que se respete la escala penal prevista para el caso y las pautas de mensuración que surgen de los artículos 40 y 41 del Código Penal ya referenciadas.

e. Por lo demás, y en respuesta a aquellas defensas que sugirieron que la condicionalidad de la pena era la opción más razonable, consideramos que a diferencia de lo señalado en el fallo "Squilaro" de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, el caso de autos no se trata de un hecho ilícito menor, sino que, por el contrario, se ha seleccionado una sanción privativa de la libertad de efectivo cumplimiento acorde, ni más ni menos, a la gravedad de los hechos verificados.

En este aspecto, debemos puntualizar que estamos convencidos que la magnitud de los hechos que nos ha tocado juzgar y por los cuales los imputados han sido condenados no permiten de ninguna manera imponer una pena de ejecución condicional, aún cuando se trate de la primera.

En este último sentido, efectuaremos algunas precisiones en torno a la condicionalidad de las condenas, tan reclamadas por los defensores, y a su inaplicabilidad en el marco de esta causa. Las consideraciones valdrán en lo pertinente para todos los condenados.

Durante muchos años, esta Sala ha dicho que la regla general del modo en que habrán de cumplirse las penas privativas de la libertad es que lo sean efectivamente, la excepción está contemplada en el artículo 26 del Código Penal que únicamente exige a los jueces una decisión fundada, bajo sanción de nulidad, cuando un pronunciamiento condenatorio concede la ejecución condicional de la pena (conf. causa n° 3914 "Griguol, Luciano F. / Romero Da Silva Orlando R. s/recurso de casación", reg. del 28/02/02).

Asimismo, hemos sostenido reiteradamente que la aplicación del artículo 26 del Código Penal es una facultad propia de los jueces sentenciantes, a lo que se agrega la circunstancia que siendo la regla el efectivo cumplimiento de la pena no puede invocarse la falta de motivación cuando, justamente su ausencia sólo está sancionada por la norma bajo pena de nulidad para el caso inverso, esto es, cuando se opta por la condicionalidad de la ejecución (conf. causa n° 906 "Basile, Jorge A. s /recurso de casación" reg. 245/96 del 29/8/96; causa n° 919 "Ling Cui y Gang Xu s/recurso de queja" reg. 274/96 del 20/9/96; causa "López, Marcelo Daniel s/recurso de casación", reg. 111 del 25/3/99; y causa n° 6976 "DRT s/recurso de casación", reg. 1109, del 4/10/06).

Sin perjuicio de nuestra tradicional posición sobre el punto, la Corte Suprema de Justicia de la Nación, también ha establecido la obligación de los jueces de fundamentar los





## *Cámara Federal de Casación Penal*

casos en que pudiendo corresponder la ejecución condicional se impone una pena de efectivo cumplimiento. Se trata del conocido fallo *"Squilaro, Adrián y otro s/ defraudación especial"* S 579 XXXIX del 8 de agosto de 2006, aludido por las defensas en sus recursos interpuestos en esta causa y en la audiencia de informes.

En aquél precedente, el Alto Tribunal sostuvo que en los supuestos donde la condenación condicional podría ser aplicada, los jueces deben fundar la pena efectiva pues *"...de otro modo estaría[n] privando a quien sufre la posibilidad de conocer los pronósticos negativos que impiden otorgarle un trato más favorable"*. Ello así, pues *"[e]n tales circunstancias, los condenados se verían impedidos de ejercer una adecuada defensa en juicio ante la imposibilidad de refutar decisiones basadas en criterios discrecionales de los magistrados que la imponen"* (conf. considerando 6to.).

Queda claro, entonces, que a partir de este fallo de la Corte, tanto la imposición de una pena de ejecución condicional como una de efectivo cumplimiento, deben cumplir el mandato general de fundamentación para posibilitar el derecho de defensa.

También es cierto que la Corte trazó lineamientos en el precedente mencionado en torno al instituto de la condena condicional y su relación con las penas de corta duración para delincuentes ocasionales.

Sobre el particular, en el considerando 7mo del citado fallo, nuestro Máximo Tribunal expresó que *"...el instituto de la condenación condicional previsto en el art. 26 del Código Penal tiene por finalidad evitar la imposición de condenas de efectivo cumplimiento en casos de delincuentes"*

*primarios u ocasionales imputados de la comisión de conductas ilícitas que permitan la aplicación de penas de hasta tres años de prisión. Tal aserto encuentra explicación en la demostrada imposibilidad de alcanzar en tan breve lapso de prisión el fin de prevención especial positiva que informa el art. 18 de la Constitución Nacional”.*

Esta afirmación de la Corte Suprema, fue utilizada por varios defensores para pretender que se aplique en esta causa, una pena de ejecución condicional, teniendo en cuenta que en todos los casos la escala lo permite y se trata de personas que han delinquido por primera vez.

Pero lo que las asistencias técnicas no tuvieron en cuenta, fue que en el considerando siguiente, la propia Corte aclaró a qué tipo de hechos se estaba refiriendo, cuando, con cita de otro precedente suyo, dijo que “...la razón por la cual la condena condicional se limita a la pena corta de prisión **es porque el hecho no reviste mayor gravedad, lo que sucede cuando la pena no excede de cierto límite, o cuando no provoca mayor peligro de alarma social, es decir, cuando el sujeto no es reincidente...**”. (conf. considerando 8vo).

Queda claro entonces, que los alcances del fallo “Squilario”, **se refieren, entre otras cosas, a hechos que no revisten mayor gravedad.** Tan es así, que ese precedente tuvo lugar en el marco de una causa donde se había condenado a 2 años de prisión a un abogado por una **estafa común.**

En consecuencia, pretender traspolar los alcances de ese fallo a este proceso, donde se investiga una de las mayores tragedias de los últimos años de nuestro país, y donde los acusados fueron hallados en algunos casos responsables de una defraudación al Estado a través de un millonario contrato







## *Cámara Federal de Casación Penal*

de concesión de un servicio público del que dependían la seguridad y la vida de miles de usuarios, y, en otros, también por la muerte de 52 personas y las lesiones producidas a otras 789, implica no solamente tergiversar la palabra del Alto Tribunal, sino además menospreciar la inteligencia de esta Alzada.

Es por ello, que respetuosamente conceptuamos que las pretensiones de imponer penas condicionales en este expediente no se corresponden con la realidad de los hechos comprobados en esta causa.

4. Ahora bien, superado lo anterior y comenzando con el análisis de las penas establecidas por el tribunal de grado, advertimos, en primer lugar, que en todos los casos el *a quo* ha partido de verificar la escala penal que correspondía a cada uno de los imputados, ponderando seguidamente la gravedad de los hechos y la concreta intervención de cada uno de ellos en los mismos. Fue en ese marco que hemos notado que el tribunal logró establecer una cierta coherencia interna de las penas, alcanzando una justa proporcionalidad entre ellas acorde a las distintas intervenciones y responsabilidades verificadas en el caso.

Efectivamente, en el fallo se ha tamizado correctamente la gravedad y magnitud del injusto y la culpabilidad por los hechos, la participación que tomaron los acusados en los sucesos por los que resultaron responsabilizados y las circunstancias que rodearon su comisión.

Todos estos elementos valorados en la sentencia a efectos de graduar la dosimetría de cada sanción penal en concreto, fueron correctamente empleados. Aquí nos remitimos a

los fundamentos expuestos en la sentencia a fin de evitar repeticiones innecesarias.

Sin embargo, también hemos advertido que pese a que este punto de partida de análisis fue correcto, el tribunal ha omitido considerar ciertas circunstancias que dadas las particularísimas aristas que presenta este proceso debieron tenerse en cuenta a la hora de establecer las respectivas sanciones.

En ese orden de ideas, debe repararse que los imputados -a excepción de Jaime- carecen de antecedentes penales y que asimismo sus informes ambientales lucen correctos, motivo por el cual esas circunstancias debieron ser valoradas como atenuantes.

Precisamente aquí reside la arbitrariedad de la decisión del tribunal de mérito, puesto que esos elementos no se vieron reflejados ni cristalizados en la conclusión, esto es, en el monto punitivo finalmente impuesto.

En este sentido, debe tenerse presente que si bien la magnitud del injusto culpable debe ser la base para determinar la cuantificación de la pena, tal como lo afirmamos *ut supra*, el inciso 2º del art. 41 del C.P. hace referencias concretas a las cualidades personales del autor que deben ser ponderadas para arribar a una justa determinación. Así lo hemos sostenido en ocasión de votar como integrantes de la Sala IV de este Cuerpo en la causa CCC66138/1996/T01/CFC1 "Storni, Gustavo Adolfo y otros s/recurso de casación", Reg. 1656/2015.4, del 3/9/2015, a cuyos fundamentos nos remitimos.

Y en las presentes actuaciones, esas condiciones personales que lucen favorables, aún cuando fueron mencionadas en algunos casos en el fallo, no parecen haber tenido





## *Cámara Federal de Casación Penal*

incidencia alguna a la hora de fijar el quantum punitivo en concreto.

En este contexto, advertimos y señalamos que estas particulares circunstancias que rodean al presente caso, debieron ser tenidas en cuenta al momento de determinar las sanciones.

En tal aspecto, no debemos perder de vista que si bien la medida de la pena sólo puede determinarla -en principio- el grado de la acción ilícita y el de la responsabilidad por ella, nada impide, sin embargo, que consideraciones ajenas al acto y a su reprochabilidad puedan ser tomadas en cuenta para disminuir el grado de pena que como respuesta a ellos resulte aplicable. Pues, dado que la medida de la pena, como reflejo de la medida de lo ilícito y de la culpabilidad, es una garantía del individuo frente al Estado, no obsta a que el Estado, como cualquier garantía, pueda ampliar su ámbito de operatividad en favor del ciudadano (Conf. MAGARIÑOS, Mario, Hacia un criterio para la determinación de la pena, publicado en Determinación judicial de la pena, compilador B. J. Maier, p. 78).

Pero además, conceptuamos que la resolución del tribunal en este punto ha desatendido en todo sentido el fin preventivo especial que deben perseguir las penas (art. 1 de la ley 24.660), pues las excesivas sanciones y más allá de la culpabilidad por los hechos en sí mismos, no parecen guardar la necesaria relación con las particulares situaciones personales de todos los imputados o al menos ello no se hizo explícito en el fallo.

Debemos remarcar que salvo el caso de Jaime, todos los imputados carecen de antecedentes penales condenatorios,

son personas que anteriormente no se han visto involucradas en ningún tipo de ilícitos -salvo la probation que ostenta Sergio Claudio Cirigliano- y, además, que uno de los hechos juzgados -aunque de graves consecuencias- fue cometido a título de imprudencia.

Aquí y dadas las particulares circunstancias que presenta este expediente antes referenciadas, resulta interesante destacar la posición que en la doctrina alemana ha esbozado Claus Roxin sobre la influencia que pueden tener los fines preventivos a la hora de fijar una pena en supuestos específicos y que ya hemos tenido la ocasión de aplicar en el fallo de la Sala IV de este Cuerpo precedentemente citado.

Al respecto, el citado jurista parte de la base que la culpabilidad constituye el límite máximo, la barrera infranqueable, que en ningún caso puede traspasarse a la hora de determinar la pena aplicable al autor de un delito en el caso concreto; pero por debajo de este límite máximo, las consideraciones preventivas y ciertamente las preventivas especiales deben tenerse en cuenta a la hora de determinar la magnitud exacta de la pena concreta. Esta idea lleva al punto de admitir una pena inferior a la correspondiente por la culpabilidad, cuando razones de prevención especial así lo aconsejen, para evitar la desocialización del delincuente, siempre que ello no sea contrario a la defensa del ordenamiento jurídico (Conf. Culpabilidad y prevención en derecho penal, Ed. Reus, Madrid, 1981, introducción y traducción de Muñoz Conde, ps. 21/22).

En palabras del propio Roxin *"...la pena sirve a finalidades de prevención especial y general. Es limitada en su monto mediante la culpabilidad, pero puede no alcanzar esa*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*medida, en tanto esto sea necesario para las necesidades de prevención especial y no se oponga a ellos mínimos requisitos de prevención general"* (Conf. ROXIN, Claus, Fin y justificación de la pena y de las medidas de seguridad, publicado en Determinación judicial de la pena, compilador B. J. Maier, p. 42.).

Y en el presente caso, todas aquellas circunstancias que jugaban a favor de los condenados a los fines preventivos especiales, fueron claramente obviadas a la hora de tenerlas como atenuantes y consecuentemente de fijar las penas que aquí se revisan.

Todo lo expuesto hasta aquí sobre el particular pone en evidencia que el tribunal de grado, al determinar las penas de los acusados incurrió en arbitrariedad, toda vez que no consideró elementos de juicio pertinentes y útiles y así se apartó de un aspecto relevante de las constancias del expediente y de la ley penal aplicable al caso (art. 41 inciso 2ª del CP y art. 1 de la ley 24.660); todo lo cual nos impone corregir lo así decidido en esta instancia (art. 470 del CPPN).

5. Pues bien, conforme ya lo hemos desarrollado *ut supra*, entendemos entonces que el tribunal de juicio a la hora de graduar las penas, tuvo adecuadamente en cuenta la magnitud del injusto y la culpabilidad por los hechos, de acuerdo al grado de intervención que les cupo a cada uno de los encausados, por lo que todas las referencias que en la sentencia impugnada se han formulado sobre estos puntos deben tenerse aquí por reproducidas a fin de evitar repeticiones innecesarias.

No obstante, y como anticipamos, a fin de ponderar

con propiedad y justeza las sanciones a imponer, no podemos dejar de considerar las condiciones personales de los acusados y que, por lo demás, hemos tenido la ocasión de escuchar en las respectivas audiencias de *visu* llevadas a cabo conforme lo estipulado por el artículo 41 inciso 2º *in fine* del Código Penal.

Nos referiremos pues a la situación de cada uno de los encartados de autos, valorando siempre en todos los casos -a excepción de Jaime- como pauta atenuante la carencia de antecedentes condenatorios de todos los imputados y su trayectoria de vida dedicada a distintos ámbitos de trabajo.

Cabe destacar que en todos los casos las escalas aplicables han sido detalladas en la sentencia y han sido explicitadas y confirmadas en esta ponencia por lo que nos remitimos a las consideraciones pertinentes.

**Comité Ejecutivo de TBA.**

Los miembros del Comité Ejecutivo fueron encontrados coautores del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública en concurso real con el estrago culposo agravado por resultar personas fallecidas y lesionadas en calidad de autores, se indicó que para el caso de los nombrados quedaba establecida una escala que va de dos a once años de prisión.

Tal como lo hemos visto y reiterado en numerosas oportunidades a la largo de esta ponencia, el Comité Ejecutivo de la empresa concesionaria -liderado por Sergio Claudio Cirigliano, y seguido por Jorge Álvarez y Marcelo Calderón- tuvo una intervención de una considerable envergadura con relación a los restantes miembros del Directorio, puesto que era el órgano societario mencionado en primer término el que



## *Cámara Federal de Casación Penal*

llevaba el efectivo poder de decisión y administración de la firma. Ciertamente, eran S. C. Cirigliano, Calderón y Álvarez quienes, en definitiva, dirigían de hecho la empresa y determinaban la marcha diaria de la compañía.

En ocasión de tomar conocimiento personal de los imputados, S. C. Cirigliano señaló que tiene 53 años. Su padre sufre de Mal de Alzheimer, su madre falleció. Está casado desde el año 1985. Tiene tres hijos y una nieta (otro en camino). Tiene estudios secundarios (técnico automotor) y una licenciatura en la UADE incompleta. También estudió idiomas. Tuvo algunos problemas de salud, está medicado para el corazón desde los 16 años.

Por su parte, Calderón tiene 59 años, es casado. Tiene tres hijos, su hija más chica vive con él. Es ingeniero mecánico, está capacitado en inglés y portugués. Sufre de hipertensión y colesterol.

Álvarez tiene 59 años. Está casado y tiene dos hijas de 32 y 29 años. Es técnico mecánico. Estudió en la facultad ingeniería mecánica pero no culminó sus estudios. Actualmente y desde el año 2012, realiza tareas administrativas en una empresa. Tiene presión alta.

De este modo, teniendo en cuenta el mayor grado de intervención de los nombrados en los sucesos por los que resultaran condenados -ello con relación a los restantes miembros del Directorio- y las condiciones personales señaladas en la audiencia de conocimiento personal, entendemos adecuado imponer a Sergio Claudio Cirigliano -cabeza del grupo empresario y, en particular, del Comité Ejecutivo-, la pena de siete (7) años de prisión; en tanto que a Marcelo Alberto Calderón y Jorge Álvarez, la de seis (6) años de prisión.

### Directorio de TBA.

Al igual que el Comité Ejecutivo, los integrantes del Directorio de TBA fueron responsabilizados como coautores del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública en concurso real con el estrago culposo agravado por resultar personas fallecidas y lesionadas en calidad de autores, se indicó que para el caso de los nombrados quedaba establecida una escala que va de dos a once años de prisión.

Como ya dijimos, la relevancia de la intervención de los miembros del Directorio aparece como de menor preponderancia, al menos, comparada con la de los miembros del Comité Ejecutivo. Ello -claro está y como ya lo dijéramos en acápites precedentes- no los exime de responsabilidad, en la medida en que tenían el deber y la facultad de conformar la voluntad social de la empresa para el debido cumplimiento de las obligaciones asumidas en el contrato de concesión, así como también tenían el deber de control y vigilancia sobre la actuación del Comité Ejecutivo. Precisamente, dichas valiosas e importantes tareas no podían ser ignoradas o dejadas a un lado, a la par de que continuaran ocupando semejantes puestos en una empresa concesionaria de un servicio de transporte público de esta envergadura.

En cuanto a las condiciones personales, cabe señalar que Ferrari tiene 51 años de edad. Tiene esposa y un hijo de 7 años (más dos hijos mayores de edad de su esposa). Es abogado (con especialización en derecho empresarial de la UBA). A raíz de los sucesos de autos, debió cerrar el estudio jurídico.

De los Reyes tiene 58 años. Vive con su mujer y cuatro de sus cinco hijos. Estudió en el Otto Krause técnico







## *Cámara Federal de Casación Penal*

mecánico. Adeuda cuatro finales para recibirse de ingeniero mecánico.

Pont Verges tiene 40 años y es soltero. Sus padres viven en Santo Tomé. Tiene una hermana en Buenos Aires con cuatro sobrinos. Es abogado, egresado de la UBA. Actualmente ejerce la profesión. Su estado de salud es bueno. Tiene asma controlada y superó una adicción a las drogas.

De este modo, habida cuenta las funciones que ejercían (Ferrari era Presidente y De los Reyes Vicepresidente de TBA) y, en el puntual caso de Ferrari y Pont Verges, sus estudios en Derecho y, por ende, su conocimiento sobre el funcionamiento, deberes y obligaciones de los órganos societarios que integraban, entendemos adecuado imponerles la pena de cinco (5) años de prisión.

Con relación a los restantes miembros del Directorio de TBA, cabe señalar que Astrella nació el 31/12/1954 en Capital Federal. Tiene padres y dos hermanas. Está casado hace 37 años. Tiene 3 hijos. Es mecánico.

Ballesteros tiene 58 años. Su cónyuge padecía una enfermedad psiquiátrica y se suicidó dos meses antes de la tragedia de autos. Tiene dos hijos de 35 y 33 años, y dos nietos. Vive en Capital Federal con su hija. Tiene estudios secundarios completos. Actualmente no trabaja.

D'Abenigno tiene 54 años. Nació en Lanús. Su padre los abandonó a sus cinco años. Su madre tiene 74 años. Tiene un hermano. De su primer mujer, tiene dos hijos de 27 y 23 años. De su segundo matrimonio, tiene una hija de 6 años. Su esposa falleció de cáncer el 14/06/2017. Estudió sistemas en la tecnológica.

Pafumi tiene 79 años. Nació en Avellaneda. Su esposa

tiene 78 años y algunos problemas de salud. Tiene tres hijos, dos de ellos viven en Estados Unidos (uno está enfermo de cáncer de próstata). Estudió maestro mayor de obra en el Otto Krause. Es jubilado. Tiene un problema de salud en la médula y en la vista.

Suárez tiene 65 años. Está casado hace 38 años (su esposa tuvo un ACV). Tiene dos hijos que viven con él y cuatro nietos. Estudió perito mercantil y técnico en seguridad social.

Así, habremos de imponerles a Víctor Eduardo Astrella, Laura Aida Ballesteros, Guillermo Alberto D´Abenigno, Francisco Adalberto Pafumi y Antonio M. R. Suárez, la pena de cuatro (4) años de prisión.

**Directivos de Cometrans.**

Recordemos que estos imputados sólo responden como partícipes necesarios del hecho identificado como nro. 1, enfrentando una escala de pena privativa de la libertad que va de los dos a los seis años de prisión.

Hemos precisado *ut supra* el aporte esencial que aquellos tuvieron en la destrucción del material rodante concesionado, al haberse servido de las facultades inherentes a su posición societaria, para que el manejo de la política empresaria de TBA, quedara en manos de Sergio Claudio Cirigliano y demás miembros del Comité Ejecutivo a través de la designación de un Directorio sometido a su voluntad.

En cuanto a las condiciones personales, Doce Portas tiene 73 años. Tiene cónyuge y cuatro hijos (tres varones y una mujer), todos ellos casados. Tiene ocho nietos. Cursó los estudios primarios y realizó un curso de dos años de mecánica. Tuvo un infarto, a raíz de lo cual se encuentra medicado y con





## *Cámara Federal de Casación Penal*

dos bypass y un stent.

Gariboglio tiene 72 años. Es casado, con dos hijas de 45 y 42 años. Tiene estudios primarios. Sufre de diabetes. Es presidente de la empresa "4 de septiembre", este año cumple 50 años de antigüedad.

Lopardo tiene 61 años. Está divorciado hace 15 años. Tiene tres hijos varones de 26, 28 y 30 años.

Corresponde en suma imponer a José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo, la pena de tres (3) años de prisión.

### **Gerentes y Jefes de TBA.**

En cuanto al Gerente de Operaciones Sergio Daniel Tempone, cabe señalar que fue considerado partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública en concurso real con el estrago culposo agravado por resultar personas fallecidas y lesionadas en calidad de autor, correspondiéndole entonces una escala que va de dos a once años de prisión.

Sobre el punto, advertimos que si bien es cierto que el nombrado realizó un aporte de tipo necesario a la configuración del hecho nro. 1, no lo es menos que su gestión en el ejercicio del cargo se verificó recién a partir del año 2010.

Si bien esta última circunstancia -tal como hemos visto- no resulta suficiente para modificar la intervención que se le asignara -partícipe primario-, sí constituye un elemento a tener en cuenta a la hora de ajustar la sanción concreta a imponer; es que el menor lapso temporal que puso de manifiesto acertadamente la defensa en la audiencia de informes, reduce sensiblemente la culpabilidad por ese hecho.



No así con relación al suceso identificado como nro. 2.

En cuanto a sus condiciones personales, recalcamos que Tempone tiene 48 años. Tiene a sus padres (a cargo) y un hermano. Está casado. Tiene dos hijos de 4 y 6 años. Es abogado y traductor de la UBA. Tuvo un tumor que fue operado durante el juicio. Tuvo la enfermedad Michelle Barre que lo afectó neurológicamente y está en tratamiento. En este orden, entonces, valorando las pautas de los arts. 40 y 41 del CP y de acuerdo a las particularidades del caso, entendemos justo imponer la pena de cinco (5) años de prisión.

El gerente de Material Rodante Roque Ángel Cirigliano fue encontrado responsable como partícipe secundario del hecho 1 y autor del hecho 2 (la escala penal correspondiente oscila entre uno y nueve años de prisión); por ello, la respuesta debe ser inferior a la de Tempone.

En lo tocante con sus condiciones personales, tiene 64 años (está gestionando la jubilación). Se casó en 1979 pero tras conocerse la sentencia de autos, se separó de su esposa y se quedó sin trabajo. Vive en su casa materna y tiene 3 hijos. Su madre tiene 86 años. Estudió el secundario en un instituto técnico (egresó como técnico mecánico en automotores). Hizo un terciario en la Facultad de Avellaneda -ingeniero mecánico- y realizó una especialización de posgrado en la Escuela de Ingeniería Ferroviaria de la UBA (Ingeniero en Ferrocarriles). En ese orden, apreciamos que corresponde aplicarle la pena de tres (3) años y seis (6) meses de prisión.

El Jefe del Depósito Castelar Pedro Roque Raineri sólo ha sido encontrado responsable del hecho nro. 2 (la escala computable va de uno a cinco años de prisión) y ha evidenciado por su posición que muchos de los factores de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

riesgo verificados no podían ser manejados por él, al ser lisa y llanamente un trabajador.

En lo atinente a su situación personal, nació el 6/05/1949 en San Martín. Está casado (desde 1974). Tiene 5 hijos (dos viven en el exterior, uno falleció en el 2013 a los 35 años, otra está casada y la más chica vive con ellos). Uno de sus nietos también vive con ellos. El primario lo hizo en el Colegio Agustiniano y el secundario en un industrial. A los 14 años falleció su padre y tuvo que dejar el colegio para trabajar, después lo retomó a la noche. De los 15 a los 20 años trabajó en una tornería. A los 20 años ingresó al Ferrocarril (al mes falleció su madre). Se recibió de electrotécnico. Empezó la facultad de ingeniería, pero abandonó (cursó hasta tercer año). Hizo una especialidad en trenes eléctricos. Estuvo 36 años en el Mitre y 10 años en el Sarmiento. Se jubiló el 1/02/2016. Su estado de salud es bueno (en el 2017 tuvo una operación de colon). Su esposa tiene artrosis e hipertensión. Conceptuamos pertinente para Raineri la pena de tres (3) años de prisión.

### **Maquinista.**

Marcos Antonio Córdoba fue responsabilizado por resultar autor del hecho identificado como nro. 2 (nuevamente, la escala penal oscila entre uno y cinco años de prisión). Si bien es cierto que actuó con imprudencia en la conducción, no lo es menos que varios de los factores de riesgo que determinaron el resultado no dependían de su accionar. Ni el estado del tren, la falta de velocímetros, la corrosión de la carrocería que determinó el acaballamiento, el sistema de freno largo, la inoperatividad del paragolpe de la estación ni la cantidad excesiva de pasajeros eran variables que pudiera

dominar o revertir.

Efectivamente cometió una imprudencia al ingresar a la estación con una velocidad levemente excesiva y desactivó el denominado "hombre muerto", pero no hay que olvidar que se trata de un trabajador que no tenía la más mínima chance de influir sobre el calamitoso estado de los trenes ni la forma caótica y desaprensiva en la que operaba el servicio. Esto corría exclusivamente en cabeza de los empresarios y los funcionarios del Estado que no solamente nada hicieron a lo largo de los años para prestar un servicio en normales condiciones de seguridad y eficiencia como era su deber, sino que además vilmente pretendieron acusarlo una y otra vez de ser el único responsable de la tragedia cuando esto último quedó definitivamente descartado por las plurales pruebas producidas en el juicio.

No sólo en los recursos de casación y en la audiencia de informes hemos escuchado de parte de empresarios y funcionarios que la culpa era del maquinista que no frenó; también como ciudadanos lo hemos oído una y otra vez en los medios de comunicación.

La falsedad absoluta y palmaria de esas aseveraciones quedaron despejadas definitivamente durante el juicio y por la innumerable cantidad de pruebas que se han producido a lo largo de este proceso, donde se demostró, sin duda alguna, que la mayoría de los factores de riesgo que determinaron este pernicioso evento tuvieron su origen en la falta de mantenimiento de los trenes de parte de la empresa concesionaria y en el deliberado incumplimiento del control de parte de los integrantes del gobierno de ese entonces. Fácil era tratar de buscar en la persona de un trabajador de tan

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

sólo 26 años el chivo expiatorio de los poderosos involucrados.

En suma, lo detallado precedentemente y teniendo en cuenta las condiciones personales de Córdoba (tiene esposa y dos hijos -una de 4 meses y otro de 9 años de una pareja anterior-; hizo el secundario completo y realizó un curso de inyección electrónica; toma medicación para el hipotiroidismo, patología que fue detectada con posterioridad a la tragedia de autos; actualmente continúa desempeñándose en ferrocarriles, en el sector de ropería), torna justo imponerle la pena de tres (3) años y tres (3) meses de prisión e inhabilitación especial para desempeñarse como conductor de cualquier clase de formación ferroviaria por el término de seis (6) años y seis (6) meses (artículo 20 bis inciso 3° del Código Penal).<sup>1</sup>

### **Secretarios de Transporte.**

El rol de quienes sucesivamente estuvieron a cargo de la Secretaría de Transporte, como ya vimos, ha sido de sustancial importancia, al no adoptar las decisiones y diligencias pertinentes para evitar el deterioro del material rodante y, con ello, el consecuente perjuicio ocasionado al patrimonio estatal. La desidia e indiferencia con la que llevaron adelante sus tareas, favoreció la prestación del servicio con un estándar de seguridad muy por debajo del mínimo, aumentando así indebidamente el riesgo de un fatal desenlace como el finalmente acaecido.

a. Pues bien, lo aquí resuelto con relación a Jaime en el acápite respectivo -esto es, su condena también por el hecho nro. 2- nos impone la tarea de graduar la sanción que, a nuestro juicio, corresponde aplicarle en orden a los dos sucesos materia de juzgamiento.

Así las cosas, habiendo sido Jaime responsabilizado como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública en concurso real con estrago culposo agravado por resultar personas fallecidas y lesionadas en calidad de autor, la escala penal que corresponde considerar a su respecto oscila entre los dos y los once años de prisión.

Repárese que tanto el Ministerio Público Fiscal como la querrela nro. 3 solicitaron para el nombrado la sanción de diez (10) años y diez (10) meses de prisión, accesorias legales y costas e inhabilitación por el término de diez (10) años, y la pena única de once (11) años de prisión.

Como pautas de mensuración, cabe tener en cuenta la gravedad de los hechos, la naturaleza de la acción, los medios empleados y la tremenda extensión del daño causado a raíz del suceso identificado como nro. 2, así como el nivel socio-económico alto de Jaime, su formación académica y demás condiciones personales mencionadas en la audiencia de conocimiento personal, ocasión en la que el encausado dijo ser divorciado, con tres hijas y que hace más de dos años que se encuentra detenido.

Estimamos también importante considerar la prolongada extensión de la gestión del nombrado a cargo de la Secretaría de Transporte de la Nación. Recuérdese que Jaime se desempeñó durante muchos años -concretamente, seis- en la conducción de dicho organismo y, en tal carácter, la participación esencial para que la maniobra defraudatoria llevada adelante por sus consortes de causa pudiera ser ejecutada exitosamente se extendió a lo largo de los años, y además, su defectuoso desempeño en la función motivó que durante un período muy

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

prolongado el servicio de transporte ferroviario operara en condiciones de peligro, al incumplir con los deberes de fiscalización que legalmente le habían sido impuestos. La mayor culpabilidad está representada justamente en que no se trató de un incumplimiento puntual y acotado, sino más bien de una inacción que se mantuvo durante un período de tiempo excesivo e injustificable, lapso durante el cual bien pudo haber encauzado las cosas para evitar los tremendos daños acreditados.

De ahí que, entonces, teniendo especialmente en cuenta su extenso y duradero mandato como Secretario de Transporte, juzgamos de vital trascendencia su intervención en cada uno de los hechos objeto de la presente pesquisa, circunstancia que no puede ser dejada de lado a la hora de establecer una justa y adecuada sanción punitiva para el condenado.

Por lo demás, tampoco podemos dejar de mencionar que Jaime ya cuenta con dos condenas previas: una, dictada el 10 de septiembre de 2013 por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, en el marco de la causa nro. J-1/11, por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa; y la otra, emitida el 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10, en la causa nro. CFP 2160/2009, en orden al delito de aceptación de dádivas. Esta última sentencia, obedeció a un acuerdo de juicio abreviado, a través del cual Jaime reconoció, entre otras cuestiones, el haber aceptado dádivas en reiteradas oportunidades de parte de Sergio Claudio

Cirigliano, quien le había abonado viajes en aviones privados.

Se deriva de esto último que Jaime desde su rol institucional deficitario está a la par del mentado Cirigliano, siendo ambos los máximos responsables de esta tragedia que llegaron a este juicio. Y si bien Jaime cesó antes en sus funciones, de todas maneras ha quedado equiparado en los términos señalados, toda vez que a su respecto la situación sustancialmente se agrava por su calidad de funcionario público.

Aquí advertimos que el caso de marras se inscribe dentro del concepto de actos de corrupción, conforme los instrumentos internacionales que regulan la materia.

En este sentido, debemos tener particularmente presente los compromisos asumidos por el Estado Argentino a través de la Convención Interamericana contra la Corrupción (aprobada por ley n° 24.759, publicada en el Boletín Oficial el 17/01/1997) y la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (aprobada por ley n° 26.097, publicada en el Boletín Oficial el 9/6/2006), tendientes a la prevención, detección, sanción y erradicación de conductas como las aquí juzgadas.

Es que tal como lo declara el primero de los instrumentos internacionales mencionados en su Preámbulo, *“la corrupción socava la legitimidad de las instituciones públicas, atenta contra la sociedad, el orden moral y la justicia, así como contra el desarrollo integral de los pueblos; (...) la democracia representativa, condición indispensable para la estabilidad, la paz y el desarrollo de la región, por su naturaleza, exige combatir toda forma de corrupción en el ejercicio de las funciones públicas, así como*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*los actos de corrupción específicamente vinculados con tal ejercicio; (...) el combate contra la corrupción fortalece las instituciones democráticas, evita distorsiones de la economía, vicios en la gestión pública y el deterioro de la moral social; (...) a menudo, la corrupción es uno de los instrumentos que utiliza la criminalidad organizada con la finalidad de materializar sus propósitos; para combatir la corrupción es responsabilidad de los Estados la erradicación de la impunidad y que la cooperación entre ellos es necesaria para que su acción en este campo sea efectiva".*

Este instrumento incluso expresamente califica como acto de corrupción, entre otras conductas -y en lo que aquí interesa-, a 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"* (artículo VI.1.c).

De esta manera, habiendo ostentado Jaime la calidad de funcionario público, deviene aplicable además la inhabilitación especial perpetua prevista en el art. 174 in fine del Código Penal.

En suma, en virtud de todo lo expuesto, entendemos que corresponde condenar a Ricardo Raúl Jaime por resultar partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas, y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de siete (7) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12,



20, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal); y a la pena única de ocho (8) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas, comprensiva de la anterior y de la pena única de un (1) año y seis (6) meses de prisión en suspenso e inhabilitación para ejercer la función pública por dos (2) años que le fuera aplicada el 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10 en la causa nro. CFP 2160/2009, que comprende a su vez la sanción de un año y dos meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación para ejercer la función pública por dos años que se le impusiera en esa misma fecha en las actuaciones de referencia en orden al delito de aceptación de dádivas y de, a su vez, aquella pena de seis meses de prisión en suspenso y costas impuesta por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, con fecha 10 de septiembre de 2013 en el marco de la causa nro. J-1/11 por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa (art. 58 del Código Penal).

**b.** Lo resuelto con relación a Jaime, nos impone repensar la graduación de la pena impuesta a su sucesor Juan Pablo Schiavi.

En efecto, habiéndose determinado la responsabilidad de Jaime en el hecho nro. 2, ello conduce a reformular necesariamente el reproche de Schiavi en dicho suceso. En ese orden, sin duda alguna resulta que al haberse determinado la efectiva y sustancial incidencia en el siniestro de quien

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

estuvo al mando de la Secretaría de Transporte durante seis años -oficiando siempre de permisionario y, a la vez, concurriera desde su génesis a organizar y tutoriar la producción de los lamentables sucesos comprobados en las presentes actuaciones-, ello impone realizar un nuevo examen sobre la culpabilidad por el hecho de quien lo sucediera en el puesto y, por ende, asumiera su relevo en el cargo con ese degradado cuadro de situación ya lanzado y en curso de ejecución.

Para resolver la respuesta punitiva no podemos dejar de tener en cuenta en el caso, que fue a partir de la gestión de Jaime -respecto de quien, reiteramos, se comprobó judicialmente que recibía dádivas de parte de Cirigliano- que se instauró el sistema deficitario que derivó en la ausencia de controles sobre el estado de los bienes concesionados y su deterioro, así como el consecuente peligro para la vida de los usuarios que se generó y se fue incrementando gradualmente, y que culminó constituyendo una explotación del servicio que indudablemente excedía los riesgos propios de la actividad.

En ese marco, que lejos está de excusar a Schiavi de su responsabilidad, es claro que la mensuración del reproche a dirigir a su respecto debe ser discernida con equilibrio y razonablemente atenuada, atendiendo que no fue el artífice primario de la situación verificada sino aquél que en definitiva no la encarriló debidamente cuando así lo imponían las circunstancias.

De ahí que, teniendo en consideración y ponderando las distintas pautas de mensuración de los arts. 40 y 41 del Código Penal y lo que surge de la audiencia de conocimiento personal, especialmente, su estado de salud (recuérdese que el

encausado señaló en la audiencia de *visu* que a la semana del accidente de autos, tuvo un tema de salud grave y con consecuencias que demandan su permanente seguimiento médico), entendemos adecuado reducir la pena impuesta a Juan Pablo Schiavi.

Proponemos en suma, que Schiavi sea condenado como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas, y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años y seis (6) meses de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 20, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).

**NOVENO:**

**1. Las absoluciones dispuestas por el tribunal**

Nos habremos de referir en el presente acápite a los distintos temperamentos liberatorios dispuestos por los magistrados sentenciantes respecto de aquellos acusados que han sido absueltos por la totalidad de las imputaciones que se les han trasladado.

Naturalmente, limitaremos el análisis a las cuestiones objetadas por el Ministerio Público Fiscal y por la querrela identificada como nro. 3, prescindiendo de efectuar valoración alguna con relación a las absoluciones que fueron consentidas por los acusadores.

Los recurrentes a los que hicimos mención anteriormente, atacaron el pronunciamiento en los puntos que





## *Cámara Federal de Casación Penal*

se refieren a las absoluciones de Mario Francisco Cirigliano, Daniel Fernando Rubio, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, por una pretendida arbitrariedad en la valoración de la prueba.

Por ello, trataremos la situación de quienes fueron nombrados comenzando por repasar los argumentos que brindaran los magistrados sentenciantes para arribar a esa tesitura, para luego dar respuesta a los agravios de los impugnantes.

### **2. La situación de Mario Francisco Cirigliano.**

**2.a.** Consta en la sentencia que el nombrado no ostentaba ningún cargo societario ni en Cometrans SA ni en Trenes de Buenos Aires SA, ni tampoco tenía, a la fecha de los hechos, acciones por sobre el capital social de ninguna de esas firmas.

En efecto, a partir de los distintos elementos probatorios valorados en la sentencia (tales como las constancias del libro de accionistas de la empresa controlante), se pudo determinar que al momento de los hechos, el mencionado Cirigliano se encontraba excluido societariamente de la firma Cometrans SA.

De esta manera, el tribunal señaló que no existen indicios que permitan equiparar su situación a la de los integrantes del Comité Ejecutivo ni es posible asimilar sus funciones a las que tenía su hermano dentro de la organización.

Es que Mario Francisco Cirigliano no sólo no formaba parte del Directorio de Cometrans SA desde el año 2004 sino que, además, desde el año 2010, ni siquiera poseía acciones de la firma. Según consta en la sentencia, aquél únicamente ostentaba a título personal acciones por un total del 2% de la

firma Invermar Inversora SA, la cual, desde el año 2010, tenía el 54,49% del paquete accionario de Cometrans SA. Es decir, *"... era simplemente un accionista minoritario del accionista mayoritario de la firma controlante de la concesionaria de servicios públicos"* (página 1132).

Así las cosas, se indicó que la pretensión de superar tal obstáculo invocando el encumbrado rol que el acusado tendría dentro del grupo económico y la vinculación contractual entre compañías de su propiedad y la concesionaria de servicios públicos *"no sólo desatiende aspectos elementales del principio de culpabilidad que debe regir toda atribución de responsabilidad penal, sino que se encuentra fuertemente limitada a raíz de la escisión procesal ocurrida en la instrucción"*.

En definitiva, el tribunal entendió que *"se ha comprobado que Mario Francisco Cirigliano no tuvo intervención de ningún tipo en la creación o incremento del riesgo jurídicamente desaprobado que fuera achacado a los integrantes del Directorio de la empresa de Cometrans SA respecto del estado ruinoso al que fueron llevados los bienes dados en concesión, por lo que no resulta posible imputarle objetivamente dicho resultado a título de autor ni de colaborador. Ello, más allá de la remisión de testimonios que en definitiva se adopte"*.

En la misma línea agregó que el mencionado *"no se hallaba a cargo de una fuente de peligro que lo hiciera garante de la no producción del resultado, ni que lo obligara a reconducir a los peligros emergentes de la actividad de Trenes de Buenos Aires por debajo de los límites del riesgo tolerable. No le fue confiada la seguridad del transporte"*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*público de pasajeros, no debía velar por la correcta observancia del objeto del contrato de concesión de la firma controlada, no tenía ningún tipo de injerencia en cuanto a la política empresarial de la concesionaria ni tuvo funciones de control de las operaciones".*

*Se añadió además que tampoco "puede tenerse por comprobada ninguna intervención del imputado en el hecho determinante de haber puesto en circulación el tren chapa 16 la mañana del 22 de febrero de 2012, en las condiciones en que se encontraba. Como contra partida, está claro que nada podría haber hecho para evitarlo, pues la operatividad del servicio ferroviario y el control del cumplimiento de la actividad dentro de los parámetros normativos establecidos, exacerban la capacidad funcional que tuvo como simple accionista minoritario del accionista mayoritario de la firma Cometrans SA" (página 1135).*

*En consecuencia, en el entendimiento de que no se ha logrado verificar un nexo de imputación que permita atribuir objetivamente el hecho a la conducta del imputado, por cuanto el resultado no aparece como consecuencia o derivación del riesgo al que coadyuvó en su creación, el tribunal lo absolvió por los hechos por los que fuera acusado.*

**2.b.** *Así, pues, sentado cuanto antecede, conceptuamos que el tribunal a quo ha satisfecho adecuadamente el mandato de motivación contenido en el artículo 398 del Código Procesal Penal de la Nación, cuya inobservancia se conmina con nulidad, conforme lo establecen los artículos 123 y 404, inciso 2, del citado cuerpo legal.*

*En tal sentido, consideramos que, como se desprende de las transcripciones efectuadas, los magistrados de juicio*

dejaron asentados los motivos que los condujeron a la desvinculación de Mario Francisco Cirigliano por los hechos que aquí son materia de análisis, solución a la que arribaron expresando a lo largo de la sentencia cuáles eran los fundamentos de hecho y de derecho en los que cimentaron esa decisión.

Por esa razón, la tacha de arbitrariedad que respecto de la sentencia plantean los impugnantes no pasa de ser un mero disenso con la valoración efectuada por el tribunal de mérito.

Es que, como desarrollaremos seguidamente, no hemos advertido la existencia de elementos de prueba objetivos que permitan demostrar inequívocamente la hipótesis introducida por los acusadores sino que, por el contrario, notamos que el *a quo* analizó razonadamente el plexo probatorio obrante en autos y las conclusiones que correspondían extraerse de él.

Del examen de todas las circunstancias apuntadas por el tribunal oral no se observa fisura lógica alguna, sino que surge de la lectura de este punto de la sentencia que el *a quo* realizó una selección y valoración de la prueba ajustada a las reglas de la sana crítica racional; por ello la decisión está exenta de vicios o defectos en sus fundamentos, tal como veremos en los párrafos sucesivos.

Así, pues, y aún a riesgo de ser reiterativos, entendemos que, a fin de responder las críticas introducidas, conviene recordar que -tal como lo hemos consignado oportunamente- fue la maniobra fraudulenta desplegada por el Comité Ejecutivo de TBA, con la connivencia de su Directorio - consistente en la no realización de las tareas de mantenimiento a la que estaban obligados contractualmente con





## *Cámara Federal de Casación Penal*

las consecuencias ya detalladas para el material rodante-, la que permitió que el tren circulara el 22 de febrero de 2012 en las condiciones que fueron acabadamente verificadas.

Los acusadores consideraron -y así lo han volcado en sus pretensiones- que la prueba producida e incorporada al debate resulta suficiente para tener por acreditado que Mario Francisco Cirigliano formaba parte del entramado societario que a esta altura conocemos y que tenía un rol determinante en el establecimiento de la política empresarial, en tanto encabezaba junto a su hermano Sergio Claudio un grupo de empresas vinculadas entre sí y con TBA S.A., cuyo objetivo era facturar la contratación de distintos servicios a efectos de hacerse de los recursos estatales que en concepto de subsidios le brindaba el Estado a la prestataria del servicio ferroviario.

Estimamos, sin embargo, que dicha conclusión se da de bruce y parece desconocer las probanzas que meticulosamente fueron analizadas en la sentencia por los magistrados de juicio.

Quedó demostrado que hasta el mes de abril de 2004 el encausado fue director de la firma TBA, no obstante, luego de esa fecha, y más aún a partir del año 2010, sólo fue accionista minoritario de la firma Invermar Inversora S.A. -por un total del 2%- , empresa que -desde 2010- posee el 54.49% del paquete accionario de Cometrans S.A.

Teniendo en cuenta ello es que el tribunal de juicio tuvo por corroborada la ausencia del acusado en un cargo societario en alguna de las dos empresas involucradas.

Para robustecer tal afirmación, los magistrados de juicio remarcaron la existencia de un proceso de

reestructuración societaria que derivó en una escisión de la gestión entre los hermanos Cirigliano, circunstancia que no ha logrado ser desvirtuada por los acusadores quienes, pese a ello, insisten en afirmar la inexistencia de la mencionada escisión.

No habremos de transcribir aquí todas y cada una de las pruebas que fueron debidamente detalladas por el *a quo*, basta referir que de los registros societarios, del libro de accionistas, de una serie de pruebas referenciadas a partir de la página 1125 de la sentencia, de la documentación remitida por el Juzgado de Instrucción nro. 47 de Madrid y de la documentación que formaliza la escisión en el ámbito de la administración central de nuestro país -todas estas probanzas se encuentran consignadas en la sentencia, página 1125/8-; se desprende que, merced a esa reestructuración societaria a la que se hizo mención, a partir del mes de diciembre de 2010, Sergio Claudio Cirigliano asumió el control del transporte ferroviario, habiendo quedado ajeno a esa gestión Mario Francisco Cirigliano.

A fin de comprender la relevancia de las pruebas referidas y citadas por el tribunal, cabe destacar, por ejemplo, que a través de los registros societarios podemos conocer cuál era la composición accionaria de la empresa Cometrans SA al 28 de octubre de 2010 -Grupo Plaza de Inversión SA (1.217.711 acciones ordinarias que representan el 19,37%); 4 de septiembre SATCP (674.336 acciones ordinarias que representan 10,73%); Transporte Sur-Nor CISA (545.838 acciones ordinarias que representan el 8,68%); Miguel Ángel Werba (135.153 acciones ordinarias que representaban el 2,15%); José Doce Portas (135.53 acciones ordinarias que

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

presentan el 2,15%); Expreso Esteban Echeverría SRL (404.044 acciones ordinarias que representan 6,42%); Invermar Inversora SA (2.207.132 acciones ordinarias que representa el 35,12%); Expreso San Isidro SATCIFI (674.337 acciones ordinarias que representan el 10,73%); Turismo La Plata SRL (232.666 acciones ordinarias que presentan el 3,70%) y Transporte Villa Adelina S.A. (58.104 acciones ordinarias que representan un 0,92%)-. .

Del libro de accionistas de la firma Cometrans SA surge que, con fecha 30 de diciembre de 2010, las acciones del Grupo Plaza de Inversiones SA fueron transferidas a la firma Invermar Inversora SA, lo que significó que Sergio Claudio Cirigliano pasara a poseer el 54,49% del paquete accionario de la compañía en cuestión, cesando la propiedad que sobre tales acciones tenía el Grupo Plaza de Inversiones.

La presentación efectuada el día 8 de abril del año 2011 por la firma Grupo Plaza de Inversión SA ante la Agencia 5 de la AFIP da cuenta de la reorganización de los negocios decidida por la empresa GPI División Internacional SA -controlante del Grupo Plaza de Inversión SA y de Invermar Inversora SA- de modo que las inversiones del grupo económico quedaron agrupadas en diferentes actividades -por un lado, transporte automotor de pasajeros y, por otro, actividad ferroviaria, industrial y de servicios-.

Junto con esa presentación se acompañó copia del acta de asamblea ordinaria y extraordinaria de accionistas del Grupo Plaza de Inversión -de fecha 29 de diciembre de 2010- en la que se decidió la correspondiente transferencia accionaria tendiente a concretar la referida reorganización de los negocios.

Existen también una serie de informes titulados "Reestructuración Societaria" y "Reestructuración Nacional e Internacional".

Obran asimismo documentos societarios que acreditan las opciones recíprocas de compra de acciones suscriptas entre los acusados Mario Francisco y Sergio Claudio Cirigliano, las que se formalizaron a través de las escrituras nro. 4218 y nro. 4217.

Además, la escisión que los acusadores desconocen consta en los informes generales emitidos el día 14 de agosto de 2012 con relación a las empresas GPI División Internacional SA y Perusar División Internacional SL -circunstancia corroborada con documentación remitida vía diplomática por el Juzgado de Instrucción nro. 47 de la Ciudad de Madrid, Reino de España-.

A todo ello se suma la documentación que da cuenta de la tramitación y formalización de la aludida escisión societaria en el ámbito de nuestra administración central (cfr. consulta vinculante formulada por el apoderado del Grupo Plaza de Inversión SA de fecha 24 de junio del año 2010, el formulario 206/I de esa misma fecha, la resolución de la AFIP nro. 97/10 (SG TLI) de fecha 28 de diciembre de 2010 de la Subdirección General Técnico Legal Impositiva de la Dirección General Impositiva de la AFIP, la multinota y formulario 8004 presentados en la Agencia nro. 5 de ese organismo el día 8 de abril del año 2011, el formulario 8007 de declaración jurada de reorganización de sociedad venta y transferencia de fecha 21 de junio de 2011, la presentación realizada el día 27 de junio de ese mismo año, la multinota de fecha 13 de octubre de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

2011 y el contenido de la cédula de notificación recibida el día 10 de agosto del año 2012).

La operación a la que aludimos quedó acreditada entonces a partir de la prueba documental rendida y también gracias a ciertos testimonios producidos durante el debate.

Basta recordar los dichos de los testigos Belledi y Carbone -técnicos de la Administración Federal de Ingresos Públicos-, quienes confirmaron la existencia de los trámites llevados a cabo a esos fines.

De todos estos elementos se coligen las circunstancias de tiempo y modo en que se produjo la separación de los ámbitos de gestión de los hermanos Cirigliano, que no habremos de profundizar aquí pues ya fue acabadamente descripto en la sentencia -cfr. páginas 1124/8- a la que nos remitimos por cuestiones de brevedad.

Entonces, al no haberse demostrado la pertenencia de Mario Francisco Cirigliano a los órganos societarios con poder de decisión de las compañías involucradas, así como tampoco la tenencia de acciones por sobre el capital social de aquellas, no cabe otra solución que la adoptada por el tribunal a su respecto, pues no es posible imputarle objetivamente una participación en los sucesos.

Es que no se alcanza a comprender cómo, dadas esas circunstancias, podría haber efectuado actos -los que no fueron definidos por los recurrentes- que posibilitaran el desvío de fondos de sumas de dinero de la empresa TBA S.A., así como tampoco entendemos de qué manera pueden asimilarse la situación de Mario Francisco Cirigliano a la del Comité Ejecutivo.

Se pretendió superar este escollo mediante otro

argumento, esto es, invocando la vinculación contractual entre compañías de su propiedad y la concesionaria de servicios públicos, con el objeto de obtener recursos económicos de la empresa prestataria del servicio ferroviario que obtenía subsidios del Estado para cubrir su déficit. Este extremo excede el objeto procesal de la presente encuesta y más bien guarda relación con la causa que tramita por separado con motivo de la escisión del proceso dispuesta durante la instrucción, por lo que no habremos de profundizar el análisis en esa línea.

De todo lo que se ha expuesto hasta aquí entendemos, entonces, que no habiéndose afirmado con el grado de certeza necesario, la participación del acusado en los hechos, las objeciones formuladas por los recurrentes no habrán de prosperar.

Ello así, por cuanto los extremos de los hechos por los cuales fuera acusado Mario Francisco Cirigliano deberían haber sido comprobados de forma tal que resulten evidentes para sustentar una sentencia condenatoria, para lo que es necesario que de la prueba se obtenga una conclusión inequívoca, lo que en el caso no ocurre.

En ese orden, los distintos aspectos relevados a lo largo de este acápite, nos conducen a sostener -como mínimo- la existencia de una "duda razonable" en cuanto al grado de intervención del nombrado en los sucesos sometidos a estudio, motivo por el cual resulta acertado que en el fallo se culmine absolviendo al acusado, pues no es posible tener probada su responsabilidad, cuando tales extremos no se pueden determinar con la precisión, convicción, seguridad y certeza requeribles para un pronunciamiento condenatorio (que implica -como es

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

sabido- revertir el "estado jurídico" de inocencia consagrado por la Constitución Nacional).

Al respecto ya hemos sostenido que *"...en general (vid. Raúl Washington Ábalos; Fernando De La Rúa; Francisco D'Albora, entre muchos otros) se ha entendido que el principio 'in dubio pro reo' tiene jerarquía constitucional (Guillermo R. Navarro y Roberto R. Daray opinan lo contrario), por ser la concreción legislativa de la presunción de inocencia que el artículo 18 de la Constitución Nacional reconoce a todo ciudadano que no ha sido condenado por sentencia firme. Y ello así, porque el estado jurídico de inocencia sólo puede ser destruido mediante la **certeza apodíctica** de la autoría y la culpabilidad (estar seguro que el imputado es el responsable del hecho incriminado), no siendo posible desvirtuar dicho estado cuando existen dudas sobre tales extremos. **El que duda no puede juzgar, no puede afirmar ni negar; por ello se dice 'sed nec suspicionibus debere aliquem damnari, satius enim se impunitum relinquit facimus nocentis quam innocentem damnare' (nadie debe ser condenado por sospechoso, es mejor dejar impune un delito que condenar al inocente)"** (causa n° 3506 "González Mérida, Leonardo y otro s/rec. de casación" reg. n° 317/02 del 11/6/2002).*

Tras analizar la prueba producida y la valoración que de ella efectuara el *a quo* mediante el esfuerzo impuesto a este Tribunal por la vigente doctrina de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (causa n° 1757.XL, "Casal, Matías Eugenio y otro s/robo simple en grado de tentativa", del 20 de septiembre de 2005), no advertimos entonces que se haya logrado quebrar el estado de inocencia del que goza todo imputado, circunstancia que no puede ser resuelta sino en

favor del justiciable.

En ese orden de ideas, cabe tener presente que la potestad -y el deber- que tienen los magistrados del Poder Judicial para valorar el cúmulo de probanzas arrojadas al sumario de conformidad con las reglas de la sana crítica racional, debe ser ejercida con meditación y prudencia, de manera tal que -sin omitir en su consideración prueba decisiva o dirimente para la solución del asunto- entre todas ellas conformen un conjunto armónico y conducente para establecer la verdad material de los hechos sometidos a proceso (ver nuestros votos en las causas N° 3574 "Giampieri, Héctor y otro s/ rec. de casación", Reg. N° 378/02 del 12/7/2002 y N° 4517 "D'Aquila, Natalio s/ rec. de casación", Reg. N° 750/03 del 9/12/2003).

Para finalizar, resulta pertinente traer a colación lo expuesto por el doctor Fayt en la ya citada causa "Simón" al afirmar que "El derecho de la víctima a obtener la condena de una persona en concreto, de ninguna manera se compadece con la visión del castigo en un Estado de Derecho. El deber de investigar en modo alguno implica condenar a todos los sujetos involucrados, sin distinción de responsabilidad y sin límite temporal. En efecto, la no impunidad no significa necesariamente que todos los involucrados deban ser castigados. Si esto fuera así debería, por ejemplo, condenarse, a personas inimputables, con sólo comprobarse que con su conducta se violaron derechos reconocidos por la Convención".

En suma, no habiéndose podido demostrar con el grado de certeza exigido la intervención de Mario Francisco Cirigliano en los sucesos que aquí se ventilan, corresponde





## *Cámara Federal de Casación Penal*

rechazar los recursos de los acusadores sobre este punto.

### **3. La situación de Daniel Fernando Rubio.**

**3.a.** Se desprende de la sentencia que el nombrado se encontraba a cargo de la Gerencia de Administración y Finanzas de la empresa Trenes de Buenos Aires SA desde el mes de noviembre del año 2005. En tal carácter reportaba directamente a Silvia Emilse López, quien en su calidad de Directora de Coordinación y Planeamiento Estratégico era parte integrante del Comité Ejecutivo y, por ende, quien delineaba y fijaba las políticas a seguir en el sector.

El *a quo* detalló las tareas que correspondían a Rubio, así como también las distintas jefaturas que estaban a su cargo: Jefatura de Planeamiento y Control de Gestión, Jefatura de Administración de Ventas, de Tesorería, de Cuentas a Pagar, de Contaduría y de Administración; concluyéndose que *"...el nombrado ocupaba una gerencia de gran relevancia y neurálgica para la empresa concesionaria, en términos administrativos, presupuestarios y financieros"*.

Así las cosas, se entendió que Rubio no podía ser imputado objetiva ni subjetivamente en orden a los hechos investigados, pues eran los integrantes del Comité Ejecutivo quienes decidían las políticas de gastos y prioridades presupuestarias en el seno de la empresa. Es decir que el ámbito decisional de Rubio se encontraba limitado por los lineamientos que le fijaba la superioridad.

De este modo, y basándose en el contenido de los correos electrónicos obrantes en autos y en los dichos de los testigos Fernando Marques y Jorge Ferro, explicó el tribunal que era Silvia Emilse López como integrante del Comité Ejecutivo de la empresa y, por ende, máximo referente



económico de la misma, quien expresaba la voluntad de ese órgano y fijaba en consecuencia las políticas presupuestarias y de gastos de la firma, concluyéndose entonces que Rubio *"...no cumplió ninguna función técnico-operativa vinculada al servicio de trenes ni coadyuvó a la creación de los riesgos no permitidos que se concretaron en el hecho nro. 2 ni realizó intervención alguna en pos de la ejecución de la maniobra fraudulenta que constituyó el hecho nro. 1"* (página 1233).

Ciertamente, con relación al hecho nro. 1, indicó el tribunal que *"...Rubio no tuvo ningún tipo de intervención en torno a la diagramación y ejecución de las tareas de mantenimiento por sobre el material rodante que les fue concesionado, ni en la asunción de los compromisos contractuales que fueron identificados oportunamente y constituyen parte fundamental de la maniobra criminal..."*, advirtiéndose que *"...el motivo principal de las acusaciones para atribuirle responsabilidad penal con relación a ese suceso se vinculan con cuestiones absolutamente ajenas al objeto procesal de esta investigación"*.

Lo propio ocurrió con el hecho nro. 2. En efecto, *"[s]iendo que el nombrado no se involucraba en cuestiones de índole técnico operativas, no decidía la diagramación presupuestaria final ni determinaba el destino de cada uno de los gastos de la empresa, es que no resulta posible vincular la actividad dentro de la organización que tuvo Rubio con alguno de los riesgos que fueron oportunamente analizados"*.

Se decidió en suma absolver a Rubio por los hechos nro. 1 y 2, pues aquel *"...no tenía injerencia de ningún tipo en cuanto a la ejecución y realización de tareas de mantenimiento por sobre el material rodante y demás aristas del plan*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*criminal acreditado bajo el hecho nro. 1 y que bajo su órbita de actuación no fue creado ni aumentado por sobre lo permitido ninguno de los riesgos que se materializaron en la tragedia ferroviaria que aquí investigamos..."*.

**3.b.** Llegado el momento de expedirnos respecto de la absolución de Daniel Fernando Rubio, apreciamos que las exigencias de fundamentación a las que nos hemos referido en el considerando quinto (punto 1. "Introducción"), que indican que el juzgador debe consignar las razones que determinan su resolución, expresando sus propias argumentaciones de modo que sea controlable el *iter* lógico por él seguido para arribar a la conclusión, se encuentran satisfechas en la decisión del tribunal en lo que a la situación del nombrado se refiere.

Ello es así, en tanto se aprecia que los jueces del tribunal oral realizaron un análisis crítico, razonado y circunstanciado de las constancias del proceso, sin omitir la evaluación de toda aquella prueba conducente o decisiva para el desenlace de la cuestión, conforme desarrollaremos a continuación.

Ya ha quedado suficientemente detallado que los miembros del Directorio y del Comité Ejecutivo de la empresa TBA, al igual que algunos gerentes cuya injerencia se ha demostrado, deberán responder por la nefasta política implementada que generó el decaimiento de los bienes objeto de concesión, a cuyo cuidado y manejo se encontraban obligados, y por la creación de riesgos que derivaron en el fatídico hecho que nos ocupa.

Partiendo de esas premisas, lo que resulta determinante para decidir acerca de las críticas efectuadas por la querrela es analizar si el encausado, en su calidad de

gerente de Administración y Finanzas de la empresa Trenes de Buenos Aires S.A., tenía injerencia en la decisión y ejecución de las políticas trazadas por la compañía.

En ese sentido, habiendo visto y examinado los elementos en los que se basó el tribunal al analizar el puesto que desempeñaba el encausado, especialmente aquellos que se vinculan con el establecimiento de las tareas que estaban a su cargo y su incumbencia en la estructura societaria, hemos podido comprobar que el razonamiento del tribunal en este punto no presenta fisuras lógicas y, en consecuencia, los agravios de la acusación no pueden ser acogidos.

Ello es así, en tanto, a pesar de reconocerse que el acusado ocupaba una gerencia de gran importancia por su especialidad, no se ha podido demostrar -cuanto menos con la certeza requerida- que tuviera una real intervención en la toma de decisiones y en la disposición sobre los recursos de la firma.

En efecto, no se ha acreditado que participara de alguna manera en las políticas asumidas por el Directorio y el Comité Ejecutivo y tampoco que su posición jerárquica le diera capacidad para influir en la organización empresarial.

Es que, como ya fuera señalado, en esta particular área -Gerencia de Administración y Finanzas de TBA-, todo parecería indicar que la actuación del nombrado habría estado limitada y que su influencia en las cuestiones trascendentes relacionadas al objeto procesal de esta causa ha sido razonablemente descartada; lo que conlleva a trazar un manto de duda sobre sus reales posibilidades de influir en el curso de los acontecimientos.

Han sido detallados en la sentencia una serie de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

correos electrónicos que avalan esta tesitura, cuyo contenido encontró correlato con los dichos de los testigos Fernando Marques y Jorge Ferro (cfr. páginas 1231/2 de la sentencia en las que se encuentran transcriptas las partes pertinentes).

En esa dirección, resulta oportuno reseñar el correo electrónico titulado "*Fwd: reconocimientos*" que Rubio le envió a Silvia López (siemlo1320@yahoo.com.ar), del que se desprende una consulta a la nombrada previo a tomar una decisión vinculada a la política de gastos y prioridad presupuestaria. De esa pieza se desprende lo siguiente: "*acá Sergio me propone hacer un reconocimiento a algunos operativos, si te parece agrego a los que están comprometidos a full con pericia y demás. Te parece? qué monto te parece?*".

Otro documento que acredita la tesitura que aquí hemos expuesto es el mensaje enviado por la asistente de presidencia, María Alicia Palacios, a algunos integrantes de la empresa -de fecha 6 de enero de 2012- que refiere, en lo que aquí interesa, que "*Con el objetivo de continuar con la optimización de los recursos de la compañía se ha dispuesto que a partir del 01/09/2011 (...) todos los Directores y pasajeros externos de la compañía que precisen viajar, ya sea al exterior o al interior del país, deberán solicitar la autorización de la Sra. Silvia López para la emisión y facturación de pasajes y gastos de alojamiento*".

En similar sentido obran los correos enviados por Sergio Daniel Tempone el día 16 de febrero de 2012 bajo el asunto "*Fwd: Aguirre Céliz*" y el 9 de febrero de ese año con el título "*Re: Almacén Haedo*".

De estas probanzas se colige que Rubio no tuvo vinculación con la diagramación y ejecución de las tareas de

mantenimiento del material rodante concesionado, así como tampoco intervino en la decisión acerca de las políticas de gastos y en la fijación de las prioridades presupuestarias.

Frente a ese escenario no es posible responsabilizarlo por la maniobra fraudulenta ni por la creación o aumento de los riesgos que se concretaron en el fatídico resultado.

Los acusadores, por su parte, no lograron desvirtuar esta postura en tanto no pudieron determinar cuál habría sido, en el contexto antes reseñado, el aporte sustancial efectuado por Rubio en los hechos estudiados.

En suma, tras un atento estudio de la pieza impugnada y de las pruebas que sustentaron la decisión del tribunal de mérito, no advertimos que se haya logrado quebrar el estado de inocencia del que goza toda persona acusada -como pretende la querrela-, pues con los elementos de juicio incorporados no se alcanza a acreditar, con la certeza requerida, la vinculación de Rubio con los hechos.

En definitiva, del examen de las circunstancias apuntadas por el tribunal de juicio en la sentencia impugnada, surge que el *a quo* realizó una selección y valoración de la prueba ajustada a las reglas de la sana crítica racional y, por ello, exentas de vicios o defectos en sus fundamentos, lo que sella la suerte de los recursos.

En esta particular coyuntura, queda claro que existiendo -cuanto menos- una "duda razonable" en cuanto a la intervención responsable del acusado en los hechos (cfr. en este sentido cuanto hemos citado en el punto 4 *in fine*, en particular lo expuesto por el doctor Fayt en la causa "Simón", que no habremos aquí de replicar a fin de evitar reiteraciones







## *Cámara Federal de Casación Penal*

innecesarias), entendemos que corresponde confirmar la absolución dictada por los magistrados sentenciantes.

En este sentido, la Sala IV de esta Cámara Federal de Casación Penal ha sostenido que "[e]l principio [de inocencia], directamente ligado con el estado de inocencia del que goza toda persona a la que se le dirige una imputación penal (art. 18 de la C.N, 8.2 de la C.A.D.H y 14.2 del P.I.D.C.P.), exige que la sentencia condenatoria sólo puede ser el resultado de la convicción a la que llegue el tribunal fuera de toda duda sobre los hechos, las circunstancias que los vincula y la intervención del imputado. Cualquier incertidumbre en la convicción del juez sobre la cuestión a la que es llamado a fallar, debe ser ineludiblemente resuelta a favor del imputado"; y esto último es, por las razones *ut supra* invocadas, lo que ha ocurrido en la especie y por lo que corresponde rechazar los agravios que efectuaron los acusadores al respecto.

### **4. La situación de Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro.**

**4.a.** A fin de analizar la situación de los funcionarios de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, haremos primero una breve mención al período en que cada uno se desempeñó en carácter de interventor del organismo.

Continuaremos con el repaso de los fundamentos de la sentencia del tribunal oral que sustentaron las absoluciones y, tras ello, nos abocaremos al tratamiento de las críticas dirigidas contra la decisión.

**4.b.** Así, pues, no se encuentra controvertido y ha sido fehacientemente acreditado que los nombrados estuvieron a

cargo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -organismo descentralizado de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios-, en períodos sucesivos y en el carácter de interventores.

En tal sentido, Pedro Ochoa Romero fue designado en el cargo de Interventor de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, el día 9 de febrero de 2004 (Decreto 170/04), habiendo sido reemplazado por Antonio Eduardo Sícaro a partir del 11 de diciembre de 2007 (Decreto nro. 65/08), quien, al momento de los hechos, permanecía en dicha función.

**4.c.** Sentado ello, y a fin de poder analizar la situación de los acusados, repasaremos los fundamentos de la sentencia del tribunal oral que sustentaron sus absoluciones.

Así pues, con relación al nombrado Ochoa Romero se indicó que, si bien durante su gestión se tomó conocimiento de los términos de la Auditoría AGN nro. 467/06, que a esta altura sabemos que alertaba acerca de la ausencia de un mantenimiento adecuado de los bienes concesionados a Trenes de Buenos Aires SA, no podía perderse de vista que dichas apreciaciones se fundaban justamente en los informes que periódicamente realizaba el organismo que él presidía.

Se añadió además que en ese informe de auditoría *"se advierte que existió una actuación concreta por parte de la CNRT durante la etapa analizada (años 2005 y 2006), tendiente a fiscalizar al concesionario en cuanto a sus obligaciones de mantenimiento de la infraestructura y el material rodante, lo que de hecho permitió que el organismo de control externo realice importantes llamamientos que alertaban sobre los riesgos que ello implicaba"* (página 1317).





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Asimismo, se señaló que, en virtud de la medida de prueba ordenada en la instrucción suplementaria, se pudo verificar que durante el período comprendido entre los años 2004 a 2007 en que Ochoa Romero cumplió funciones como interventor de la CNRT, se iniciaron cincuenta y nueve expedientes en los que se dejó constancia de las irregularidades detectadas en el mantenimiento de los bienes concesionados a TBA SA, en base a diversas inspecciones llevadas adelante por personal de ese organismo (ver detalle de fs. 11189/11191).

Ahora bien, es cierto que el organismo de control externo también encontró ciertas debilidades en el modo en que la CNRT fiscalizaba a Trenes de Buenos Aires SA (cfr. auditoría AGN nro. 467/06). Efectivamente, el tribunal señaló que *"...la actuación del organismo bajo la conducción de Ochoa Romero no tuvo el alcance y efectividad que sí pudimos observar luego con la sanción de la resolución CNRT nro. 1770/08 (...). Es que al carecer de un protocolo, manual o normativa específica que establezca el modo en que debían efectuarse y presentarse los planes de mantenimiento por parte del concesionario, le otorgaba a éste un margen de discrecionalidad que, en definitiva, favorecía al decaimiento del material rodante"*.

No obstante, se consideró que el reproche que se le podría formular al nombrado debía también relativizarse a la luz del régimen de penalidades que aquel propuso a la Secretaría de Transporte por medio de la nota CNRT nro. 736 del 21 de mayo de 2004 y reiterado luego en la misiva CNRT nro. 439 del 11 de marzo de 2005.

Surge de la sentencia que en dichas presentaciones

Ochoa Romero sugirió un procedimiento para ser aplicado a los concesionarios ferroviarios ante los incumplimientos contractuales sobre cuestiones de mantenimiento, seguridad y accidentes, cuestión sobre la que nunca se expidió la dependencia que -por ese entonces- se encontraba a cargo de Ricardo Raúl Jaime.

Fue así que se concluyó que *"...el imputado ha procurado en este aspecto llevar adelante la conducta debida, al adoptar decisiones acertadas en miras a la satisfacción de su deber jurídico, que si bien no tuvieron virtualidad para cumplir con el objetivo propuesto, no le es imputable a Ochoa Romero por carecer de facultades para impulsar por sí la normativa citada"*.

En suma, por aplicación del art. 3 del CPPN, se absolvió al mencionado por el delito de administración fraudulenta.

Idéntica solución se aplicó respecto del delito de estrago culposo agravado, argumentando el Tribunal que habiendo cesado Ochoa Romero en sus funciones el día 11 de diciembre del año 2007, ese resultado dañoso no podía reprochársele, remitiéndose el tribunal al razonamiento efectuado al analizar la responsabilidad de Jaime en el hecho nro. 2. Aquí corresponde adelantar que más allá de que por nuestra parte no hemos compartido el criterio desincriminante adoptado por la renuncia al cargo con relación a Jaime, la situación de Ochoa Romero -como veremos de seguido- resulta diametralmente opuesta, por la sencilla razón de que cumplió al menos razonablemente con las funciones que tenía asignadas. Sobre esto volveremos más adelante.

A continuación, el tribunal se dedicó a resolver la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

situación de Antonio Eduardo Sícaro, quien -recordemos- se desempeñaba como interventor de la CNRT a la fecha del suceso.

Así, se afirmó que el mencionado recurrió a cada una de las herramientas que, desde el cargo que desempeñaba, tuvo a su disposición para evitar los resultados dañosos verificados.

En efecto, se señaló en primer término que Sícaro dictó el 19 de septiembre de 2008 la resolución CNRT nro. 1770/08, *"...en la que se sistematizó la presentación y contenido de los planes de mantenimiento por parte de los operadores ferroviarios, a la vez que se fijaron los alcances de la actividad de control en esta materia y las condiciones en que los incumplimientos debían ser sancionados e informados a la autoridad de aplicación, junto con el informe técnico correspondiente, para su consideración y la toma de medidas pertinentes"*.

Agregándose que *"...esta norma respondía a una necesidad evidenciada durante la gestión de su antecesor, quien había propuesto a la Secretaría de Transporte un régimen de penalidades, sobre el que nunca obtuvo un pronunciamiento. Con ese antecedente, el imputado optó por dictar una resolución que permitiese establecer un encuadre a los incumplimientos en esta materia para de ese modo poder sancionar a los concesionarios que incurrieran en esta conducta"* (página 1325).

De esta manera, se pudo verificar que los expedientes iniciados por el organismo de control a partir del año 2009 y hasta el 2012 inclusive, reflejaron la deliberada omisión de la firma Trenes de Buenos Aires SA de llevar a cabo las tareas de mantenimiento que estaba obligada a realizar, y que pese a

las inspecciones, recomendaciones y sanciones que se le imponía, persistía en su desatención.

En este sentido, el tribunal dio cuenta de las distintas advertencias, alertas e, incluso, sanciones emitidas por el interventor Sícaro (ver las notas, resoluciones y expedientes citados en la sentencia), detalle que en definitiva le permitió aseverar que el acusado *"...realizó todas las acciones posibles para evitar el decaimiento de los bienes otorgados en concesión, en la inteligencia de que la resolución nro. 1770/08 y la actuación del organismo bajo su conducción implicaron un cambio absoluto en el paradigma de control sobre los operadores ferroviarios"*.

Los magistrados sentenciantes consideraron asimismo que otro aspecto que favoreció el control de la empresa concesionaria, *"...específicamente en cuanto al modo y periodicidad de las inspecciones en talleres, depósitos y formaciones de la línea Sarmiento, se vincula a los manuales de procedimiento que durante la gestión de Sícaro se instrumentaron para las distintas gerencias de la CNRT"*.

En suma, el tribunal no advirtió que Antonio Eduardo Sícaro haya tenido alguna intervención o avalado de algún modo las maniobras aludidas al momento de analizar el hecho nro. 1, y que motivaron a las máximas autoridades de Trenes de Buenos Aires SA al cruel e inescrupuloso abandono del mantenimiento al que se habían comprometido, esto es: el convenio ficticio celebrado entre la concesionaria y su controlante Cometrans SA (nunca informado a la CNRT), y la contratación por medio de una obra de inversión de la firma Emprendimientos Ferroviarios SA que terminó por subvencionar el mantenimiento diferido de la flota de material rodante de la línea Sarmiento.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Ahora bien, con relación al hecho nro. 2, se tuvo especialmente en cuenta que a raíz de la actuación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte que encabezaba Sícaro, se emitieron distintas alertas relacionadas a la creación de los riesgos ilegítimos en la operación del servicio por parte de la concesionaria de servicios públicos que luego se materializaron en el resultado.

Es decir, los distintos factores que -como ya se ha visto- tuvieron incidencia directa en la producción y extensión del siniestro fueron advertidos por el organismo de control, circunstancia que evidencia por parte de aquel una efectiva fiscalización de la concesionaria para garantizar la operación segura de los trenes y la protección de las personas.

No obstante, *"...el motivo por el cual no se cumplió este objetivo escapa a la responsabilidad de Antonio Eduardo Sícaro, ya que la inacción y pasividad de quien tenía el rol de supervisar lo obturó la posibilidad de que los llamados de atención que reiteradamente formulaba alcancen a tener virtualidad para torcer el rumbo y neutralizar los riesgos indicados por el organismo que presidía"*.

En suma, el tribunal concluyó que el acusado Sícaro lejos estuvo de omitir la acción requerida, pues llevó adelante todas las conductas que tenía a su alcance con el objeto de garantizar la protección de los usuarios y evitar el resultado dañoso. Así, procuró cumplir con el mandato legal que le era exigible y, sin perjuicio de no haber logrado con ello la evitación del resultado, en virtud del principio *ultra posse nemo obligatur* (más allá de lo que puede, nadie está obligado) correspondía disponer su absolución por los dos

hechos materia de juzgamiento.

**4.d.** Reseñado cuando antecede y llegada la instancia de expedirnos sobre los agravios de los acusadores respecto de este punto, habremos de señalar que el fallo recurrido cuenta con fundamentos suficientes que obstan a su descalificación como acto judicial válido, ajustándose a las prescripciones contenidas en los artículos 123 y 404, inciso 2, del Código Procesal Penal de la Nación, como así también a la doctrina de esta Cámara respecto del requisito de motivación de los fallos judiciales que ya hemos tenido oportunidad de mencionar y citar.

Es posible sostener tal aserto en tanto de la lectura de la sentencia se aprecia que el tribunal de mérito plasmó los motivos que lo condujeron a concluir en la irrelevancia jurídico penal de las conductas que los acusadores pretendieron endilgarle a Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro.

En ese sentido, advertimos que fueron expresados los fundamentos de hecho y de derecho que sustentaron la decisión y, asimismo, las pruebas en las que ella se cimentó, de modo que es posible tomar conocimiento de las circunstancias fácticas y razones que llevaron al tribunal a resolver del modo en que lo hizo.

Por ese motivo, podemos afirmar que las críticas que formulan los acusadores no pasan de ser un mero disenso con la valoración que, por las razones que pasaremos a exponer a continuación, no demuestran el yerro de la decisión.

Así, pues, apreciamos que aquellas solo constituyen una particular visión sobre la situación que nos ha sido sometida a revisión, pero que de ningún modo alcanza a







## *Cámara Federal de Casación Penal*

conmover la resolución a la que arribara el tribunal de juicio respecto de los acusados, por cuanto no logran demostrar dónde reside la arbitrariedad del pronunciamiento cuestionado.

Los impugnantes han hecho alegaciones genéricas respecto a que los encausados no cumplieron con la conducta que les era exigible o, en su caso, que lo hicieron defectuosamente, y, como trataremos luego, señalaron como conducta debida algo que no se encontraba dentro de las competencias de los nombrados.

Como referimos, y a continuación quedará evidenciado, el tribunal fue sumamente claro al analizar y exponer los motivos por los cuales no era posible responsabilizar a Ochoa Romero y a Sícaro en su carácter de interventores de la CNRT por los hechos que han sido traídos a estudio -cuyos alcances fueron ya debidamente detallados-.

**4.e.** Nos referiremos primeramente a la desvinculación de los acusados del **suceso nro. 1.**

Ha sido explicado detallada y suficientemente en qué consistió la maniobra fraudulenta y también han quedado claras las perniciosas consecuencias que dicha artimaña causó en los bienes concesionados y, a la postre, en el patrimonio estatal.

Resta entonces dilucidar, en virtud de los planteos introducidos por los acusadores, cuál fue la actitud asumida frente a esa situación por los ex interventores de la CNRT durante sus sucesivas gestiones.

Así, a esta altura no hay dudas acerca de que existía una obligación por parte de la concesionaria de mantener adecuadamente los bienes recibidos y recuperar aquellos que hubieran sido entregados en imperfectas condiciones, y que, como contrapartida, el concedente debía controlar y supervisar

tales tareas.

La fiscalización y control de ese cometido debía realizarse -como vimos- a través del anterior Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación -posteriormente Ministerio de Planificación Federal, Inversión y Servicios Públicos- que decidió que actuarían como autoridad de aplicación la Secretaría de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación de Transporte.

La CNRT, en tanto rama de la autoridad de aplicación y de conformidad con el Decreto 1388/96, debía ejercer como principal objetivo la fiscalización y supervisión del sistema de transporte ferroviario y de la protección de los derechos de los usuarios.

En el contexto descripto, estimamos que con la prueba producida e incorporada al debate se ha demostrado que quienes estuvieron al frente de la CNRT dieron cabal cumplimiento a esos deberes que estaban a su cargo, lo que nos conduce a descartar los agravios introducidos por los acusadores.

Es que quedó evidenciado que fue gracias a las reiteradas inspecciones y auditorías llevadas a cabo por la CNRT y, en definitiva, a lo actuado en los expedientes labrados por esa sede, que se puso en evidencia la indiferencia de la empresa en el debido cumplimiento de las obligaciones a su cargo -especialmente en lo que a las tareas de mantenimiento se refiere-.

De esta forma, cada uno de los acusados, en su correspondiente período, actuó dentro del ámbito de sus competencias de la manera que le era exigible, de modo que no es posible ahora achacarles responsabilidad en los hechos. Veámoslo seguidamente con mayor precisión.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

### **Pedro Ochoa Romero**

Sobre la base de lo indicado, los magistrados sentenciantes concluyeron que la prueba de cargo resultó insuficiente para realizar un reproche penal a su respecto por la comisión del delito de administración fraudulenta.

Ello por cuanto se verificó una actuación concreta tendiente al cumplimiento de su deber principal, la fiscalización, lo que permitió realizar un gran número de llamados de atención a la concesionaria con motivo en los reiterados incumplimientos.

El tribunal reconoció que durante la gestión del acusado se conocieron los términos de la Auditoría AGN nro. 467/06, que sabemos alertaba acerca de la ausencia de un mantenimiento adecuado de los bienes concesionados a Trenes de Buenos Aires. Pero también señaló que dicho informe se valió de los procedimientos de seguridad desplegados por la CNRT -en ese entonces a cargo de Ochoa Romero- para elaborar sus conclusiones, lo que permite acreditar la actuación desarrollada por el nombrado.

Se invocó en la sentencia, como prueba del accionar de Ochoa Romero, la cantidad de expedientes que durante su gestión se registraron -un total de 217 abiertos entre 2003 y 2007- y fueron remitidos a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para definir la sanción pertinente frente a los incumplimientos detectados en las inspecciones. A ellos se adicionaron otros 59 expedientes, iniciados entre 2004 y 2007, en los que se constataron irregularidades en el mantenimiento de los bienes concesionados a TBA.

También dieron cuenta de la actuación del acusado los testimonios del Gerente de Seguridad en el Transporte, Horacio

Faggiani, y del responsable del Área de Prácticas Operativas, Carlos Muia.

Asimismo, a lo largo de la sentencia, han sido citadas y detalladas varias actuaciones del organismo durante la gestión del encausado, a las que nos remitimos para evitar reiteraciones innecesarias -cabe mencionar, por ejemplo, el expediente CNRT nro. S01:165.319/2005-.

Se demostró también que habiendo tomado razón de la inacción de la superioridad -Secretaría de Transporte-, frente a las reiteradas advertencias elevadas, mediante notas nro. 736 del 21 de mayo de 2004 y nro. 439 del 11 de mayo de 2005, sugirió la implementación de un procedimiento para ser aplicado a los concesionarios ferroviarios ante todo tipo de incumplimiento contractual sobre cuestiones de mantenimiento, seguridad y accidentes, todo ello con el fin de mejorar y suplir la ausencia de normas específicas. No obstante, y como ya vimos, la Secretaría de Transporte -en ese momento a cargo de Jaime- no dio respuesta alguna a la propuesta.

De todo lo expuesto hasta aquí, se advierte que Ochoa Romero efectuaba los procedimientos necesarios para controlar a la concesionaria y, ante los evidentes incumplimientos advertidos, propició la aplicación de las sanciones que estimaba pertinentes.

Notamos entonces que, precisamente, existió una actuación concreta del acusado, dirigida a cumplir el deber de fiscalizar al concesionario en punto al mantenimiento de la infraestructura y el material rodante.

No habremos de desconocer, así como tampoco lo hicieron los magistrados de juicio, que la Auditoría General de la Nación, en el informe AGN nro. 467/06, refirió haber

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

encontrado falencias en el modo de fiscalización implementado por la CNRT en ese período habida cuenta la carencia de protocolos de trabajo y de normativa específica aplicable. Sin embargo, ello debe ser ponderado en armonía con toda la actividad desplegada por el acusado que fuera ya detallada -teniendo especialmente en consideración el régimen de penalidades por él sugerido-.

Los acusadores insisten en exigirle una actitud más activa y la implementación de medidas más eficaces frente a los incumplimientos advertidos; no obstante, en modo alguno han podido conmover el razonamiento que sobre la cuestión hiciera el tribunal de juicio y que hemos desarrollado.

En efecto, han sostenido que el acusado nada hizo o solo cumplió formalmente con los controles, pero esta alegación, como hemos visto, no se compadece con las probanzas producidas y valoradas.

El razonamiento del tribunal respecto a la situación de Ochoa Romero ha tenido en cuenta los múltiples elementos probatorios aunados, los que fueron analizados de manera conjunta y armónica, de manera que permite concluir fundadamente como lo han hecho los sentenciantes.

De ahí que la solución que el tribunal de mérito adoptó aparece como respetuosa del principio de inocencia y, por ello, al no haberse podido alcanzar el grado de convicción sobre un elemento determinante de la imputación, es que la absolución del acusado se muestra ajustada a derecho, en aplicación del artículo 3 del Código Procesal Penal de la Nación, cuyos alcances ya expusimos.

**Antonio Eduardo Sícara**

El fallo demostró que el nombrado en el marco de las

funciones y responsabilidades que tenía asignadas, vinculadas específicamente al control y a la fiscalización, *“recurrió a cada una de las herramientas que (...) tuvo a su disposición para evitar los resultados dañosos”*.

De la normativa de la CNRT que estableció dichas funciones y responsabilidades (Decreto 1388/96) se desprende que estaba en cabeza del acusado el deber de control y fiscalización del mantenimiento del material rodante y explotación segura del servicio ferroviario. Estos extremos ya fueron reseñados y suficientemente detallados, por lo que nos remitimos a lo que hemos expuesto acerca del punto.

La sentencia destaca especialmente una serie de circunstancias a los fines de sustentar el razonamiento que condujo al tribunal a concluir con la absolución de Sícaro. Veamos.

Se hizo expresa mención al dictado de la resolución nro. 1770/08, a finales del año 2008, pues la relevancia de aquella radica en que con esta medida se logró sistematizar la presentación y el contenido de los planes de mantenimiento de los operadores ferroviarios y, asimismo, se habilitó la imposición de multas a la concesionaria frente al incumplimiento de sus obligaciones.

Tal como se desprende de la decisión que revisamos es evidente que el dictado de esta norma se vincula a la situación que había sido puesta de manifiesto a la Secretaría de Transporte por su antecesor -a través de una serie de notas que fueron ya citadas en el apartado anterior que no obtuvieron respuesta alguna-, y, asimismo, a la necesidad de corregir las falencias advertidas durante la gestión de su antecesor por la Auditoría General.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Quedó más que claro que esta decisión de dictar una resolución, en uso de sus facultades, ha de ser interpretada como expresa voluntad del nombrado de llevar a cabo la conducta debida.

Aunque los recurrentes pretendan restarle valor, no debe perderse de vista la importancia de este instrumento pues de los considerandos de la resolución se desprende, en concreto, la relevancia que los planes de mantenimiento tenían para una correcta gestión del servicio y, además, la posibilidad, por primera vez, de contar con pautas para sancionar toda la gama de incumplimientos posibles.

En el pronunciamiento el tribunal de juicio dio cuenta de que, gracias a ello, se iniciaron un gran número de expedientes durante la gestión de Sícaro en los que se revelaba la omisión clara y concreta por parte de la empresa Trenes de Buenos Aires de realizar las necesarias tareas de mantenimiento sobre los bienes concesionados. Es decir que, como ya tuvimos oportunidad de referir, las distintas actuaciones labradas por el organismo de control, a cargo del nombrado y a partir del dictado de la resolución 1770/08, son reveladoras de la manifiesta política omisiva implementada por la firma TBA.

Las reiteradas inspecciones llevadas a cabo por la CNRT y las recomendaciones y sanciones impuestas, tuvieron como contrapartida la actitud indiferente de la empresa en el debido cumplimiento de las obligaciones a su cargo; sin embargo, frente a ello, la actitud de Sícaro continuó siendo proactiva en haras de encarrilar debidamente la situación.

En efecto, ha quedado suficientemente acreditado, en ese sentido que, dentro del marco de sus competencias, se

ocupó de tomar medidas al respecto y de alertar a la superioridad de las consecuencias que la omisión de la concesionaria podría acarrear.

Basta recordar para ello las notas nros. 301/10, 445/11 y 246/12, obrantes en los expedientes S01:0079802/2010, S01:0024957/11 y S01:0053979/2012 respectivamente -todos ellos mencionados en la sentencia y detallados al describir el hecho 1-, de las que se desprende el pedido del encausado de que se tomen medidas regulatorias adicionales.

Además, de los expedientes S01:0079802/2010 y S01:0122.160/2011, que contienen respectivamente las resoluciones nros. 145/10 y 207/11, surge que la "grave y generalizada falta de mantenimiento de la bienes dados en concesión" daba lugar a la aplicación de una multa equivalente al máximo del valor contractualmente previsto -5% del monto de la garantía de cumplimiento-.

También ha sido puesto de resalto en la sentencia que los controles comprendían aspectos como la seguridad en el viaje y en el taller. Se citaron como ejemplo los expedientes S01:05400806/2008, S01:0001597/2010 y S01:0453418/2010, de los que se desprende que a partir de estos controles quedaba al descubierto la indigna política empresarial.

Otro aspecto que favoreció el control de la empresa y es resaltado en la sentencia es la instrumentación en el ámbito de las distintas gerencias del organismo de manuales de procedimiento que establecieron el modo y la periodicidad de las inspecciones.

Ahora bien, no son solo documentos los que avalan la postura que hemos señalado, sino que se adunan testimonios que dan cuenta de la actuación de la CNRT al mando de Sícaro.







## *Cámara Federal de Casación Penal*

De este modo, podemos concluir que la prueba producida no hace más que corroborar que mientras Sícaro estuvo al frente del organismo no solo mejoró la gestión sino que, además, los incumplimientos por parte de la concesionaria fueron sancionados.

Debe tenerse presente que no le es atribuible la circunstancia de que, llegados los expedientes al ámbito del Secretario de Transporte -su superior jerárquico-, en virtud del procedimiento administrativo aplicable, este último con su actitud de completa pasividad haya bloqueado toda posibilidad de concretar la aplicación de esas sanciones.

Lo expuesto no ha sido contrastado por los acusadores en sus respectivos recursos, de modo que su hipótesis, vinculada a la pasividad del nombrado durante su gestión como interventor, no tiene asidero y, por esa razón, las críticas sobre este punto de la sentencia serán rechazadas.

**4.f.** Nos referiremos ahora a la desvinculación de los acusados del **suceso nro. 2.**

### **Pedro Ochoa Romero**

Tras hacer mención a que el nombrado cesó en sus funciones el 11 de diciembre de 2004 -4 años y dos meses antes de ocurrido el siniestro-, el tribunal de juicio entendió que no podía reprochársele este suceso, pues la distancia entre su alejamiento de la función y el resultado dañoso no permitía sostener que *"continuara siendo portador del deber estatal de control y fiscalización de la operación segura del servicio de la línea Sarmiento"*, es decir, que quedaba excluido de la posición de garante.

El *a quo* consideró que al no poderse sostener la posición de garante del acusado ni su capacidad de evitación

del resultado lesivo, porque ya no estaba a su cargo el control de la fuente de peligro, el hecho no le era atribuible.

Es decir que el *a quo* estimó que, solo en la medida en que el acusado ocupara el cargo de interventor de la CNRT, y de ese modo tuviera en sus manos la posible realización de las tareas de control y vigilancia, correspondía hacer un juicio de comparación entre lo debido y lo realizado; sin embargo, al haber cesado en su función también lo hizo en la posición de garante que de ella resultara.

Ahora bien, ya hemos explicado al tratar la responsabilidad de Jaime por este hecho que el razonamiento del tribunal de juicio en este punto no es correcto; no obstante, aún pese a ello, estimamos que la solución liberatoria a la que se arribara respecto de Ochoa Romero por este suceso es ajustada a derecho.

Ello así, puesto que ha quedado demostrado en los considerandos precedentes que durante el tiempo que estuvo al frente de la CNRT no creó ni contribuyó a crear con su accionar el riesgo que finalmente se realizó en el resultado del 22 de febrero de 2012, sino que, antes bien, cumplió con la conducta que le era exigible, lo que resulta determinante para eximirlo de responsabilidad.

En este punto, debe tenerse presente que si bien es cierto que Ochoa Romero tuvo la posibilidad de preveer un evento como el sucedido porque precisamente labraba los informes respectivos informando los incumplimientos de la empresa concesionaria, no lo es menos que carecía de la capacidad para evitar un suceso de esa naturaleza por la sencilla razón de que todas esas actuaciones con sus reclamos





## *Cámara Federal de Casación Penal*

eran enviadas a la Secretaría de Transporte, donde en definitiva se omitía encarrilar debidamente la situación.

Es decir, Ochoa Romero dentro de lo razonablemente esperable, labró las actuaciones pertinentes y dio cuenta a sus superiores de la situación que presentaba el servicio de trenes. El propio funcionamiento de los órganos administrativos integrantes del Poder Ejecutivo encargados del control que se ha comprobado a lo largo del debate -así como se referenciará explícitamente en el punto 4.g.-, indica que Ochoa Romero no se encontraba en condiciones de realizar ninguna conducta que pudiera haber evitado -más allá de los informes realizados- el luctuoso suceso. Es claro que por el cargo que ocupaba no estaba en sus manos la posibilidad de tomar una drástica decisión que encarrile debidamente las cosas, como podría ser, por ejemplo, ordenar la revocación del contrato de concesión.

Es por todo ello que en definitiva las omisiones que los acusadores le reprochan no contribuyeron en modo alguno a generar el peligro que finalmente se cristalizó en el suceso.

Este mismo razonamiento y sin perjuicio de lo que se dirá de seguido, cabe formularlo respecto de Antonio Eduardo Sícaro.

### **Antonio Eduardo Sícaro**

El tribunal concluyó que el acusado Sícaro llevó adelante todas las conductas que tenía a su alcance con el objeto de garantizar la protección de los usuarios y evitar el resultado dañoso, procurando así cumplir con el mandato legal que le era exigible y, por ello, sin perjuicio de no haber logrado la evitación del resultado, en virtud del principio *ultra posse nemo obligatur*, correspondía disponer su

absolución por los dos hechos materia de juzgamiento.

De la lectura de la sentencia se desprende que, puntualmente, respecto de la ausencia de responsabilidad del nombrado en orden al delito de descarrilamiento culposo, lo que debía tenerse en consideración era que las constantes alertas acerca de la situación apremiante en que se encontraba el material rodante (las que ya fueron acabadamente detalladas), acompañadas de las pertinentes recomendaciones y sanciones, evidenciaron el efectivo cumplimiento del deber de fiscalización de la operación segura de los trenes y la protección de las personas por parte de Sícaro.

Los distintos factores de riesgo analizados al referirnos a la materialidad del hecho nro. 2, así como las graves consecuencias que ellos acarrearaban, fueron advertidos por el organismo de control a cargo de Sícaro y anoticiados a su superior, el Secretario de Transporte, habiendo sido este último quien con su actitud de completa pasividad bloqueó toda posibilidad de neutralizarlos.

En definitiva, los cuestionamientos a la sentencia sobre este punto tampoco habrán de prosperar desde que el acusado, dentro del marco de sus competencias, cumplió con el deber que estaba a su cargo.

**4.g.** Para finalizar el análisis, nos interesa destacar que los acusadores introducen la idea de que la conducta debida exigible tanto a Ochoa Romero como a Sícaro hubiera sido suspender el servicio y rescindir el contrato de concesión -lo que a la postre sucedió mediante decreto del Poder Ejecutivo-.

Ahora bien, entendemos que asumir la acción pretendida por la acusación no estaba al alcance de los





## *Cámara Federal de Casación Penal*

acusados en su calidad de interventores de la CNRT.

Este extremo fue suficientemente desarrollado previamente al tratar la situación de los Secretarios de Transporte, oportunidad en la que dejamos asentado que ello constituía una potestad que estaba fuera de sus atribuciones, por lo tanto si dicha conducta no le era exigible a sus superiores jerárquicos menos aún puede sostenerse que lo fuera a Ochoa Romero y Sícaro.

5. En virtud de las consideraciones que anteceden habremos de rechazar los recursos que los acusadores dirigieron contra las absoluciones de Mario Francisco Cirigliano, Daniel Fernando Rubio, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro.

### **DÉCIMO:**

En respuesta a la eximición de costas solicitada en su presentación de días de oficina por la defensa de De Los Reyes y D'Abenigno, señalamos que por expresa aplicación de la regla general contenida en el art. 531 del Código de forma -de la cual no se observan motivos para apartarnos-, corresponde imponerlas a las partes vencidas.

### **DÉCIMO PRIMERO:**

Por último y en relación al pedido de detención -y prisión preventiva- formulado por el señor Fiscal General en la audiencia de informes, pretensión que fue sustanciada con la intervención de las partes sobre el particular a lo largo de las sucesivas jornadas del debate realizado en esta instancia, teniendo en cuenta que en el caso no se ha fundado debidamente la existencia de riesgo procesal, y toda vez que la sentencia dictada en las presentes actuaciones aún no se encuentra firme, de modo que lo solicitado no se ajusta a lo

dispuesto por el Alto Tribunal *in re* "Loyo Fraire, Gabriel Eduardo s/ p.s.a. estafa reiterada -causa n° 161.070-" del 6/03/2014 y esta Sala III en el precedente "Chabán, Omar Emir y otros" (registro n° 1519/12 del 29/10/2012), entendemos que corresponde rechazar *in limine* el planteo formulado por resultar manifiestamente improcedente.

**DÉCIMO SEGUNDO:**

Por todo lo expuesto, en definitiva, propiciamos al acuerdo y votamos por:

**I. HACER LUGAR PARCIALMENTE** a los recursos de casación deducidos a fs. 17.353/17.379 y 18.041/18.087 vta. por el representante del Ministerio Público Fiscal y por la querrela identificada con el nro. 3 respectivamente, sin costas; **CASAR PARCIALMENTE** los puntos dispositivos XVII, XVIII y XIX de la sentencia impugnada; y **CONDENAR** a Ricardo Raúl Jaime por resultar partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la **PENA** de siete (7) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 20, 29 inc. 3°, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7°, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 470, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**II. CONDENAR** a Ricardo Raúl Jaime a la **PENA ÚNICA** de ocho (8) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas, comprensiva de la anterior y de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

la pena única de un (1) año y seis (6) meses de prisión en suspenso e inhabilitación para ejercer la función pública por dos (2) años que le fuera aplicada el 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10 en la causa nro. CFP 2160/2009, que comprende a su vez la sanción de un año y dos meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación para ejercer la función pública por dos años que se le impusiera en esa misma fecha en las actuaciones de referencia en orden al delito de aceptación de dádivas y de, a su vez, aquella pena de seis meses de prisión en suspenso y costas impuesta por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, con fecha 10 de septiembre de 2013 en el marco de la causa nro. J-1/11 por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa (art. 58 del Código Penal).

**III. RECHAZAR** los recursos de casación deducidos por las defensas de Carlos Esteban Pont Verges (fs. 17.128/17.138 y 17.600/17.603 vta.), José Doce Portas (fs. 17.140/17.148), Marcelo Alberto Calderón (fs. 17.198/17.263), Ricardo Raúl Jaime (fs. 17.264/17.286), Juan Pablo Schiavi (fs. 17.287/17.352 vta.), Antonio Marcelo Ricardo Suárez (fs. 17.380/17.517), Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo (fs. 17.518/17.599 vta.), Francisco Adalberto Pafumi (fs. 17.604/17.673), Víctor Eduardo Astrella (fs. 17.674/17.696 vta.), Laura Aída Ballesteros (fs. 17.697/17.721), Jorge Álvarez (fs. 17.726/17.774), Carlo Michele Ferrari (fs. 17.775/17.832), Marcos Antonio Córdoba

(fs. 17.833/17.895 vta.), Roque Ángel Cirigliano (fs. 17.896/17.965), Pedro Roque Raineri (fs. 17.966/18.023), Jorge Alberto De los Reyes y Guillermo Alberto D'Abenigno (fs. 18.088/18.149), Sergio Daniel Tempone (fs. 18.156/18.343 vta.), con costas, en lo tocante a los planteos de nulidad, materialidad de los hechos y calificación legal asignada a los sucesos de marras (arts. 456, 470 y 471 -a contrario sensu-, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**IV. HACER LUGAR PARCIALMENTE** a los recursos de casación deducidos, **CASAR PARCIALMENTE** los puntos dispositivos III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XX, XXII, XXIV, XXVI y XXVIII de la sentencia impugnada, y disponer las siguientes condenas:

a. **CONDENAR** a Sergio Claudio Cirigliano como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de siete (7) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

b. **CONDENAR** a Marcelo Alberto Calderón como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en







## *Cámara Federal de Casación Penal*

calidad de autor, a la pena de seis (6) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

c. **CONDENAR** a Jorge Álvarez como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de seis (6) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

d. **CONDENAR** a Carlo Michele Ferrari como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

e. **CONDENAR** a Jorge Alberto De los Reyes como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de

estrigo culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

f. **CONDENAR** a Carlos Esteban Pont Verges como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrigo culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

g. **CONDENAR** a Víctor Eduardo Astrella como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrigo culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

h. **CONDENAR** a Laura Aída Ballesteros como coautora del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autora, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

i. **CONDENAR** a Guillermo Alberto D'Abenigno como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

j. **CONDENAR** a Francisco Adalberto Pafumi como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40,

41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

k. **CONDENAR** a Antonio Marcelo Ricardo Suárez como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

l. **CONDENAR** a Sergio Daniel Tempone como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

m. **CONDENAR** a Roque Ángel Cirigliano como partícipe secundario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de tres (3) años y seis (6) meses de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 46, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

n. **CONDENAR** a Pedro Roque Raineri como autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

o. **CONDENAR** a José Doce Portas como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

p. **CONDENAR** a Oscar Alberto Gariboglio como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

q. **CONDENAR** a Alejandro Rubén Lopardo como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, a la pena de tres (3)

años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

r. **CONDENAR** a Juan Pablo Schiavi como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años y seis (6) meses de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 20, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

s. **CONDENAR** a Marcos Antonio Córdoba como autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, a la pena de tres (3) años y tres (3) meses de prisión, inhabilitación especial para desempeñarse como conductor de cualquier clase de formación ferroviaria por el término de seis (6) años y seis (6) meses, accesorias legales y costas (artículos 12, 20 bis, 29 inc. 3º, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

V. **HACER LUGAR** al recurso de casación deducido a fs. 17.103/17.119 por la defensa de Daniel Guido Lodola; **CASAR** los puntos dispositivos XXIX y XXX de la sentencia impugnada; y en

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

consecuencia **ABSOLVER** de culpa y cargo en esta instancia al nombrado, en orden al delito por el que resultara condenado (artículos 123, 402, 456, 470, 530 y concordantes del Código Procesal Penal de la Nación).

**VI. RECHAZAR** el recurso de casación deducido a fs. 18.041/18.087 por la querrela identificada con el nro. 3 y la adhesión formulada por el representante del Ministerio Público Fiscal a fs. 18.403/18.416, en relación a las absoluciones de Antonio Eduardo Sícaro, Pedro Ochoa Romero, Daniel Fernando Rubio y Mario Francisco Cirigliano, con costas para la querrela y sin costas para el Fiscal (arts. 456, 470 y 471 -a contrario sensu-, 530, 531 y 532 del Código Procesal Penal de la Nación).

**VII. TENER PRESENTES** las reservas del caso federal efectuadas.

Tal es nuestro voto.

El señor juez **doctor Juan Carlos Gemignani** dijo:

**I.** En primer término, y en cuanto a la admisibilidad de los recursos planteados, sólo habré de dejar sentada mi discrepancia con el recurso por adhesión realizado por el señor Fiscal General en la Instancia; ya que si bien la cuestión fue resuelta por esta Sala con una integración parcialmente diferente con fecha 2 de septiembre de 2016 (reg. n° 1156/16), no suscribí dicha resolución por encontrarme en uso de licencia.

Como magistrado de la Sala IV de esta Cámara, he resuelto que en virtud de lo que surge de los artículos 453 y 465 del Código de rito, el Ministerio Público Fiscal sólo puede adherir al recurso interpuesto *"en favor del imputado"*. Y que, *"... en los supuestos en los que el único recurso de*

casación interpuesto es el de la querrela, el Ministerio Público Fiscal se encuentra imposibilitado de adherir, ya que la normativa procesal sólo permite que lo haga respecto de los recursos de la defensa" (cfr. lo expuesto en lo pertinente y aplicable, por la Sala IV in re: "Otero, Martha Elsa s/ recurso de casación", causa n° 723/2013, reg. n° 1301/13.4, rta. el 12/7/2013, "Caccano, Diego Ezequiel y otro s/ recurso de casación", causa n° 11116/2013, reg. n° 127/2013.4, rta. el 19/2/2014; y "Vázquez, Marcela Elizabeth y otro s/ recurso de casación", causa FLP 91003090/2010/T01/1/CFC1, reg. n° 27/16.4, rta. el 11/2/2016, entre otras).

No obstante lo expuesto, y en virtud de lo resuelto en contrario por esta Sala en la resolución citada, habré de avocarme a dar respuesta a de los planteos hechos por el señor Fiscal General, junto con los demás recursos deducidos por las partes.

**II.** Que de conformidad con lo señalado por el doctor Riggi, considero que corresponde rechazar los planteos de nulidad articulados por las defensas.

En particular en torno al planteo reiterado durante las audiencias realizadas ante esta Cámara de que se afectaría la garantía constitucional del *ne bis in ídem* por juzgarse en este proceso la maniobra hecha en perjuicio del estado por el aprovechamiento indebido de los subsidios; no cabe sino concluir -como lo hizo el doctor Riggi-, que en todo caso, aquéllos planteos deberán ser realizados oportunamente por ante el tribunal que eventualmente lleve adelante los debates por los hechos referidos a los subsidios por parte de los investigados en la causa 4973/10 del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 2.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

**III.** En líneas generales, más allá de las cuestiones sobre las cuales habré de dejar claro mi pensamiento acerca de la forma en que considero debe efectuarse el juicio de imputación, he de compartir sustancialmente los argumentos expuestos por el colega preopinante en cuanto a los agravios planteados por los recurrentes.

En cuanto al análisis de responsabilidad de los aquí imputados, como señaló en su voto el distinguido colega que lidera este Acuerdo, entiendo que el accidente objeto del presente juicio no puede ser considerado un suceso natural, esto es, un acontecimiento que pueda explicarse atribuyendo su acaecimiento a fortuitas e incontrolables fuerzas naturales.

Se trató de un hecho cuyo acaecimiento respondió a múltiples circunstancias, entre ellas, la gravemente defectuosa fiscalización estatal de las condiciones de seguridad, esto es, un evento que sin el incumplimiento de los deberes de fiscalización a cargo de los aquí imputados -entre otros-, no habría sucedido.

Ello no quiere decir que se haya tratado de un único hecho, como han planteado las defensas en sus recursos; sino que debe considerarse que el resultado final que culminó con el fallecimiento de 51 personas, 1 por nacer, y 789 heridos, al colisionar la formación Chapa 16 contra el paragolpes de la estación Once de Septiembre, tuvo su origen en las maniobras defraudatorias realizadas por algunos de los aquí investigados.

Como señaló el distinguido colega en el voto que encabeza esta sentencia y siguiendo los lineamientos expuestos por los magistrados del Tribunal de grado, cabe resaltar que el accidente fue el resultado final de una concatenación de

hechos que fueron correctamente considerados ilícitos y que culminaron en el luctuoso hecho del día 22 de febrero de 2012.

Y que, como acertadamente señaló el señor Fiscal General en la Instancia, doctor Raúl Plee, *"... los hechos típicos que integraron el injusto por la administración infiel, si bien coinciden en aspectos espaciotemporales en sentido naturalístico, difieren en su totalidad de las circunstancias objetivas que, en su conjunto, provocaron el descarrilamiento de la formación; es decir, resultan conductas generadoras de dos hechos típicos independientes"*.

Por lo que, en definitiva, considero que estamos en presencia de hechos física y jurídicamente separables e independientes, lo que necesariamente conlleva a que se verifique en el caso un concurso real (art. 55 del C.P.).

**IV.** Sentado cuanto precede, y en lo que hace a la responsabilidad de las personas aquí juzgadas y atento a los argumentos brindados por mi distinguido colega que abre el presente acuerdo en su voto, habré de compartir la respuesta final esbozada en aquél; con excepción de cuanto habré de señalar respecto de Ricardo Raúl Jaime.

A fin de no resultar repetitivo ni sobreabundante de cuestiones sólidamente analizadas, en especial, aquéllas de carácter dogmático, sólo me abocaré a realizar ciertas consideraciones que me distancian argumentativamente del colega preopinante o que entiendo que ayudarán a consolidar, más aún, el presente acuerdo.

No obstante ello, y para dar una mejor respuesta, cabe reseñar los hechos que el tribunal de mérito tuvo por acreditado.

**a) Hecho 1.**

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Así, el a quo respecto del hecho 1, concluyó que "los integrantes del Directorio de Trenes de Buenos Aires SA y aquellos que conformaban de hecho su Comité Ejecutivo, en su carácter de titulares y como máxima expresión de la voluntad social de aquella empresa, incumplieron los deberes a su cargo de administración y cuidado de los bienes públicos afectados al servicio ferroviario de la línea Sarmiento, según las obligaciones emergentes del contrato de concesión suscripto con el Estado Nacional el día 23 de mayo del año 1995".

Señaló el a quo que, en concreto, Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón y Jorge Álvarez -miembros del Comité Ejecutivo- y Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto De los Reyes, Carlos Esteban Pont Vergés, Víctor Eduardo Astrella, Francisco Adalberto Pafumi, Guillermo Antonio D'Abenigno, Antonio Marcelo Suárez y Laura Aída Ballesteros - integrantes del Directorio-, decidieron "omitir las tareas de mantenimiento a su cargo y sistemáticamente no ejecutaron los planes que en tal sentido se encontraban obligados a cumplir" y de esa manera "permitieron que la flota de material rodante a su cuidado prestase servicio en un deplorable estado de mantenimiento que afectaba las condiciones de confort y especialmente de seguridad en que se prestaba el servicio". Ello, "produjo un incremento indebido del riesgo propio de una actividad particularmente riesgosa y específicamente reglamentada".

Se puntualizó también que "[d]icha decisión empresarial (...) se encontró evidentemente orientada a obtener una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante, generando una disminución de la

*vida útil del mismo” y ello con el claro objeto de “procurar a su empresa controlante -Cometrans SA- un magnífico producto económico”.*

*Concluyó el tribunal de juicio que a través de ese “diseño corporativo (...) mantuvieron los efectos y beneficios de un contrato ficticio de asesoramiento integral con la firma Cometrans SA (...) y, además, pudieron así solicitar anticipadamente la reconstrucción integral del material rodante”, esta última realizada con fondos aportados por el Estado Nacional. A su vez, gracias a la connivencia de algunos funcionarios, dicha reconstrucción era “otorgada a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, sociedad que también era controlada por Cometrans SA”; es decir, una segunda vía para incrementar “sistemáticamente los réditos económicos de esta última, sin la necesidad de efectuar erogación alguna”.*

*En este contexto se consideró, pues, que “José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo, en su calidad de miembros integrantes del Directorio de la firma Cometrans SA (...), prestaron una cooperación necesaria en el diseño criminal (...) al permitir que las sociedades controladas por la voluntad social del órgano que integraban llevase adelante tales maniobras”, obteniendo como contrapartida “un colosal lucro indebido” que ha ocasionado, además, un “evidente perjuicio económico al erario público” tanto por el deterioro de la flota como por la falta de durabilidad de las inversiones realizadas por el Estado Nacional para reconstruirlo.*

*El tribunal de mérito entendió que todo ello no podría haberse llevado a cabo sin la “colaboración de los imputados Sergio Daniel Tempone y Roque Ángel Cirigliano*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*quienes, en su carácter de Gerente de Operaciones y Gerente de Material Rodante, respectivamente, pusieron a disposición de la empresa criminal sus conocimientos técnicos", permitiendo la continuidad del servicio ferroviario "aun cuando el mismo se prestase con material rodante en un calamitoso estado de mantenimiento e infringiendo todo estándar de seguridad".*

*Estimó, asimismo, que semejante maniobra no podría haberse ejecutado "sin la imprescindible colaboración de los acusados Juan Pablo Schiavi y Ricardo Raúl Jaime", quienes pese a que "tenían la obligación de supervisar el control y la fiscalización de la operación del sistema de transporte ferroviario de pasajeros" y al "acabado y pleno conocimiento del nefasto estado del material rodante como de la canallesca política empresaria que llevaba adelante la firma Trenes de Buenos Aires" y "a las constantes alertas que recibieron de parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de la Auditoría General de la Nación", de todas formas, "emplearon las artimañas burocráticas a su alcance para obturar la posibilidad de que se adopte alguna medida para evitarlo".*

*En definitiva, los magistrados de la instancia anterior concluyeron que "cada uno dentro de su ámbito de actuación (...) contribuyeron al ruinoso estado del material rodante que fue entregado en concesión a la empresa Trenes de Buenos Aires SA, afectando en forma directa no sólo el erario público (...) sino también los derechos individuales de cada uno de los (...) usuarios".*

*En resumidas cuentas el tribunal sentenciante concluyó que "en autos, se ha acreditado que los acusados a cargo de conformar la voluntad social de la firma Trenes de*

Buenos Aires SA tomaron la decisión de omitir realizar las tareas de mantenimiento a su cargo y sistemáticamente omitieron ejecutar los planes que en tal sentido se encontraban obligados a cumplir; todo ello con la finalidad de obtener una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante” y que “[a] partir de ese ahorro se procuró a su empresa controlante -Cometrans SA- un magnífico beneficio económico al mantener vigente un titánico contrato ficticio de asesoramiento integral y, además, pudieron solicitar anticipadamente la reconstrucción integral del material rodante ya que, en ese caso, los fondos serían aportados por el Estado Nacional. Para estas tareas se contrataba a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, sociedad que también era controlada por Cometrans SA”.

Es decir, que, en suma, “los antes nombrados obtuvieron un grandioso lucro indebido a raíz de la ejecución de su plan criminal, ocasionando además un evidente perjuicio económico al erario público, como consecuencia del grave deterioro de la flota eléctrica asignada a esa línea -de propiedad estatal- y la falta de durabilidad de las inversiones que el Estado realizó para proceder a las reconstrucciones del material rodante”.

**b) Hecho nº 2.**

El tribunal tuvo por verificado que “...el día 22 de febrero del año 2012 entre las 08:30:01 y 08:30:08 hs., la formación chapa 16 que en ese momento circulaba bajo el servicio nro. 3772, impactó a una velocidad final de 20 km/h contra el paragolpes ubicado en la cabecera del andén nro. 2 de la estación ‘Once de Septiembre’ de la línea Sarmiento, que





## *Cámara Federal de Casación Penal*

por ese entonces explotaba la empresa Trenes de Buenos Aires SA".

"A consecuencia de la colisión se produjo el acaballamiento del coche furgón nro. 2618 por sobre el coche cabecera nro. 2149, elevándose el primero de los referidos por sobre el nivel de las restantes unidades del convoy, e ingresando en el interior del salón de pasajeros de aquel que encabezaba la formación. Así, se causó el aplastamiento del pasaje que en condiciones dramáticas de hacinamiento se trasladaba, ocasionando la muerte de cincuenta y una (51) personas, más una por nacer".

"También se ha acreditado que a raíz del suceso se provocaron lesiones de diversa índole a un total de setecientos ochenta y nueve (789) usuarios del servicio ferroviario mencionado".

"[E]sa formación era conducida por el imputado Marcos Antonio Córdoba quien violó reglas de la buena conducción ferroviaria y la normativa que rige tal actividad, al superar los límites de velocidad máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, al disponer la anulación del freno de emergencia conocido como 'de hombre muerto' y al aplicar en forma tardía y sin los recaudos que ameritaba un sistema de detención que se presentaba con el fenómeno de 'freno largo', situación que el propio motorman conocía de antemano. A través de esos incumplimientos, el nombrado incrementó el riesgo propio de la actividad ferroviaria por encima del permitido, peligro que finalmente se concretó en el hecho causado, en particular, en el impacto de la formación antes descripto".

Ahora bien, señaló el tribunal de juicio que ni el choque ni las consecuencias que se produjeron, pueden ser explicados únicamente por ese aumento del riesgo introducido por Córdoba, sino que aquellos responden a una diversidad y conjunción de factores que no podían dejar de considerarse.

En este sentido, el *a quo* detalló como aspectos de relevancia causal para la producción del impacto del convoy, *"el desinterés de la empresa por la segura y confiable operación del servicio, la política permisiva ejecutada y la falta de control con relación al exceso de velocidad máxima de las formaciones durante el recorrido y, en particular, al ingreso a la estación cabecera 'Once de Septiembre'"*.

A ello se añadió *"...la falta de implementación de un sistema de medición de velocidad dentro de la cabina de conducción del chapa 16, la inacción por parte de Trenes de Buenos Aires SA ante los reportes en vivo recibidos de los equipos de ubicación satelital que informaban velocidades por encima de las permitidas y, finalmente, la implementación de un sistema de GPS que priorizó aspectos comerciales por sobre la seguridad del servicio"*.

Mención aparte se efectuó respecto del particular modo de frenado con el que contaba la formación siniestrada. En efecto, se consignó en la sentencia que el tren chapa 16 circuló con la característica de "freno largo", esto es, necesitaba una mayor distancia para aplicar igual capacidad de frenado que otras formaciones; circunstancia que se transformó en un riesgo notablemente incrementado que se concretó en el resultado, pues *"...el peso de la formación y específicamente el exceso de pasaje son elementos determinantes para las*







## *Cámara Federal de Casación Penal*

*distancias de frenado habituales de un sistema de detención con esas características".*

Así las cosas, señaló el tribunal que aquel 22 de febrero de 2012 el convoy fue puesto en circulación en las condiciones descriptas, tras un fin de semana largo de cuatro días (era el primer día hábil, después del feriado de carnaval) en el horario de mayor demanda de pasajeros, en una fecha en la que se registraron cancelaciones previas y demoras con relación al cronograma habitual de la empresa.

Los magistrados de la instancia anterior indicaron además que el día del hecho se omitieron realizar las tareas de alistamiento previas y necesarias a la puesta en servicio de la formación, lo cual impidió que el defecto de frenado pudiera ser solucionado.

Se resaltó asimismo la falta de sistematización de los reportes de fallas y características de las formaciones y la informalidad en la entrega de los mismos. Sobre el punto, detalló el tribunal que el "freno largo" había sido advertido el día anterior, por lo que si se hubiera cumplido con los recaudos exigidos por el Reglamento Interno Técnico Operativo, podría haberse neutralizado el riesgo que implicó la circulación de una formación con esas características, en ese horario en particular.

Ahora bien, tal como lo anticipamos, el tribunal fue claro en cuanto a que el siniestro y la extensión del suceso se debieron a una sumatoria de diversos factores con determinante relevancia causal, los cuales fueron explicados en detalle.

Ciertamente, en primer término los magistrados sentenciantes hicieron referencia a la excesiva cantidad de

pasajeros transportados. Sobre este aspecto, precisó el tribunal que los decesos prácticamente no se produjeron por la violencia del golpe, sino que en su mayoría lo hicieron por el aplastamiento provocado por el acaballamiento del material rodante.

El a quo lo explicó en los siguientes términos: *"... la invasión del segundo coche por sobre el primero importó una pérdida notable del espacio propio del salón de pasajeros. Las víctimas que en condiciones normales de circulación ya se encontraban en niveles de hacinamiento difíciles de tolerar, resultaron comprimidas y aprisionadas en lo que fue denominado durante el juicio como una gran 'pared humana'. Ahí, en ese 'embudo' o 'scrum', como fue descripto, se produjeron prácticamente la totalidad de las pérdidas humanas"*.

El tribunal vinculó este desmesurado nivel de transporte de pasajeros con la organización empresaria de la actividad ferroviaria, pues aquel exceso no sólo era tolerado por las autoridades de la concesionaria, sino que era fomentado por sus prácticas societarias. Concretamente, indicó el a quo que *"...la sistemática anulación del sistema de enclavamiento de puertas y el diseño estructural otorgado a los coches Toshiba luego de su reparación general, en el sentido de aumentar la superficie libre de los salones para admitir mayor cantidad de pasajeros parados, perseguían ese único y reprochable fin"*.

Pero ello no es todo, pues el día del hecho se registró además la cancelación de diversos servicios por falta de formaciones; circunstancia que, sumado a las demoras con relación a su cronograma habitual, ocasionó que a este tren ascendiera mayor cantidad de personas que lo habitual.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Justamente, el tribunal indicó que la cancelación y demoras en el servicio era un aspecto hartamente conocido y que, como tal, era previsible y evitable por parte de las autoridades de la firma. No obstante, la práctica corporativa implementada importó un claro incremento del riesgo permitido en el marco de la actividad ferroviaria que tuvo su evidente correlato en el resultado final.

A todo ello, y también con incidencia en el siniestro, el tribunal adunó las características del paragolpes ubicado al fin de vía del andén nro. 2 de la Estación Once de Septiembre. Sobre esta cuestión, precisó que *"...se trataba de un sistema hidráulico sin operar que, por tal motivo, adoptó la forma de paragolpes del tipo fijo o estático. De allí que los organizadores de la actividad riesgosa, al no haber recuperado el estado de los bienes que le fueron concedidos y no haber reparado y acondicionado debidamente el paragolpes en cuestión, le quitaron capacidad de absorción de energía al sistema instalado"*.

A criterio del tribunal, el incumplimiento normativo incidió directamente sobre el resultado final ocasionado, pues *"de haber realizado el concesionario las tareas a las que se había obligado contractualmente, el paragolpes hubiese absorbido un porcentaje no determinado de la energía emergente del impacto. Y dadas las características de la mecánica del accidente y el grado de compresión y prensado de las víctimas, se habría así evitado alcanzar la aberrante suma de cincuenta y una personas fallecidas"*.

*"Efectivamente, unos pocos centímetros menos de acaballamiento hubiesen evitado alcanzar el desesperante nivel de compresión humana que impidió, durante un tiempo crítico y*

decisivo, el salvataje de los individuos retenidos. Recuérdese, en este punto, que el rescate de las víctimas recién pudo concretarse luego de que la primera de ellas [fuera] retirada por el orificio del techo de la formación donde habitualmente se encontraba la ventilación. Simplemente una persona menos fue suficiente para descomprimir esa dramática 'pared humana'".

En suma, indicó el tribunal que se logró comprobar la existencia de distintos factores de concluyente relevancia para explicar la envergadura del acaballamiento, tales como la velocidad final del impacto y el exceso de pasaje en los coches involucrados. También, la disminución de la resistencia del material que conformaba la carrocería -que estaba corroída y oxidada-, cuestión íntimamente relacionada con la deplorable política de mantenimiento del material rodante implementada por TBA.

En definitiva, y amén de la responsabilidad que le cupo al maquinista de la formación, el *a quo* tuvo por acreditado que "... los imputados Sergio Claudio Cirigliano, Jorge Álvarez, Marcelo Alberto Calderón, Sergio Daniel Tempone, Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto De los Reyes, Carlos Esteban Pont Vergés, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Guillermo Antonio D'Abenigno, Francisco Adalberto Pafumi, Antonio Marcelo Suárez, Roque Ángel Cirigliano, Pedro Roque Raineri y Daniel Guido Lodola, como miembros integrantes de la estructura directiva y gerencial de la empresa Trenes de Buenos Aires SA, cada uno según las posibilidades de su ámbito de actuación (...), colaboraron con el incremento de uno o más riesgos de los que fueron reseñados..".

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*"Por su función, el acusado Juan Pablo Schiavi en su carácter de Secretario de Transporte de la Nación tenía, entre otras obligaciones, la de supervisar el control y la fiscalización de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, de modo de asegurar un objetivo primordial del contrato, es decir la protección de los usuarios (contrato de concesión y Decreto nro. 1142/03)".*

*"En ese marco es que tenía pleno conocimiento de los incrementos de riesgo constantes en la organización de la actividad ferroviaria por parte de la empresa concesionada y, pese a las reiteradas alertas recibidas desde el año 2010 hasta febrero de 2012 por parte de la intervención de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Auditoría General de la Nación, nada hizo".*

V. Siguiendo el orden trazado por los magistrados del Tribunal Oral en lo Criminal Federal en la sentencia objeto del presente análisis y como hizo el doctor Riggi en su exposición, entiendo que deberá analizarse por una parte la imputación que pesa sobre los integrantes de Trenes de Buenos Aires -los miembros del directorio, el comité ejecutivo, los gerentes y los responsables de las jefaturas-; los directores de Cometrans -controlante de TBA y a su vez contratada como asesor externo-; la de Córdoba (conductor del tren el día de los hechos); y por último la de los funcionarios públicos investigados en autos.

Es que como señalé al comienzo de mi exposición, he de aclarar que si bien coincido en general con la conclusión expresada por el doctor Riggi en su voto, entiendo necesario realizar el siguiente análisis dogmático que a mi entender

resulta aplicable al caso, y que me llevará a la misma solución.

Así que respecto del hecho denominado como 1), quedó acreditado que la maniobra aquí investigada consistió en que *"... los acusados a cargo de conformar la voluntad social de la firma Trenes de Buenos Aires SA tomaron la decisión de omitir realizar las tareas de mantenimiento a su cargo y sistemáticamente omitieron ejecutar los planes que en tal sentido se encontraban obligados a cumplir; todo ello con la finalidad de obtener una drástica rebaja de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante"* y que *"[a] partir de ese ahorro se procuró a su empresa controlante -Cometrans SA- un magnífico beneficio económico al mantener vigente un titánico contrato ficticio de asesoramiento integral y, además, pudieron solicitar anticipadamente la reconstrucción integral del material rodante ya que, en ese caso, los fondos serían aportados por el Estado Nacional. Para estas tareas se contrataba a la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA, sociedad que también era controlada por Cometrans SA"*. Es decir, que, en suma, *"los antes nombrados obtuvieron un grandioso lucro indebido a raíz de la ejecución de su plan criminal, ocasionando además un evidente perjuicio económico al erario público, como consecuencia del grave deterioro de la flota eléctrica asignada a esa línea -de propiedad estatal- y la falta de durabilidad de las inversiones que el Estado realizó para proceder a las reconstrucciones del material rodante"*.

Por otra parte, en cuanto al hecho 2), y como quedó reseñado tanto en la sentencia puesta en crisis como por el

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

doctor Riggi en su voto, los factores que coadyuvaron al desenlace fatídico fueron básicamente: que el tren se encontraba excedido de pasajeros; que la carrocería estaba corroída; que el sistema de frenos era deficiente; que las unidades no tenían velocímetros ni un sistema fidedigno y eficiente de reporte de fallas; como así también que el paragolpes de la estación se encontraba inoperante; además de la imprudente forma en que Córdoba condujo la formación.

En definitiva, lo que debe analizarse, es cuáles eran los factores de riesgo que tenían directa vinculación con la esfera organizativa de los distintos imputados nombrados, e identificar si algunos de esos factores tuvo injerencia en la materialización de los gravísimos resultados que se verificaron en el caso. Ya sea porque los generaron, fomentaron o, debiendo evitarlos, no lo hicieron, de forma tal que por una parte perjudicaron el erario público y los bienes que tenían a su cargo cuidar y administrar; y, por otra parte, el 22 de febrero de 2012 determinaron que se produjera el choque de la formación en la estación Once de Septiembre de esta ciudad, que ocasionó las muertes y lesiones mencionadas; de forma tal que de algún modo pueda atribuírseles su incidencia en dichos hechos.

### **VI. Responsabilidad de los integrantes del Directorio de Trenes de Buenos Aires y del Comité Ejecutivo.**

a) Como ha quedado establecido en la sentencia del tribunal de grado y fue debidamente analizado por el distinguido colega en el voto que encabeza este Acuerdo, la empresa Trenes de Buenos Aires, estaba legalmente constituida y dirigida por su Directorio y a su vez por un "Comité Ejecutivo".

A fin de analizar la responsabilidad penal que en los hechos les cupo a los integrantes de estos órganos de la sociedad -Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto de los Reyes, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Guillermo Alberto D'Abenigno, Esteban Pont Verges, Francisco Adalberto Pafumi y Antonio Marcelo Suárez; y Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón y Jorge Alvarez-, y a fin de no incurrir en reiteraciones innecesarias, habré de remitirme a la descripción general de sus designaciones y funciones hechas en el voto del doctor Riggi (considerando Quinto).

En cuanto al marco regulatorio, en primer término, coincido con el análisis efectuado por el tribunal de juicio respecto a las normas de la ley de sociedades y que lo llevaron a concluir que el ejercicio del cargo de Director de una sociedad comercial es personal e indelegable, siendo una de sus principales funciones la de administrar la sociedad que representan (arts. 255 y 266 de la ley 19.550).

Los arts. 269 y 270 de la ley de sociedades resultan claros en cuanto a que la existencia de un Comité Ejecutivo o la delegación de funciones en gerentes generales o especiales, no excluye la responsabilidad de los directores. Concretamente, el Directorio debe vigilar la actuación del Comité Ejecutivo y ejercer las demás atribuciones legales y estatutarias que le correspondan (art. 269).

Del mismo modo, la delegación de funciones ejecutivas de la administración en la gerencia no los exime de los deberes de control ni de responsabilidad alguna. Asimismo, cabe destacar que los gerentes responden ante la sociedad y los terceros por el desempeño de su cargo en la misma extensión y forma que los directores (art. 270).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Por otra parte y a fin de ir definiendo el rol y responsabilidad de los directores, corresponde resaltar que el Comité Ejecutivo es un órgano dependiente del Directorio, que en el caso, de acuerdo al Estatuto de Trenes de Buenos Aires S.A. tenía "la responsabilidad y autoridad para tomar todas las decisiones técnicas informando posteriormente al Directorio". Es decir, las normas legales y estatutarias, ubican al Directorio en un nivel superior, con funciones de control y vigilancia respecto a la actividad del Comité Ejecutivo, que debía informar las decisiones tomadas.

Por último, en cuanto a la actuación de los directores, el artículo 274 de la ley de sociedades señala que *"queda exento de responsabilidad el director que participó en la deliberación o resolución o que la conoció, si deja constancia escrita de su protesta y diera noticia al síndico antes que su responsabilidad se denuncie al directorio, al síndico, a la asamblea, a la autoridad competente, o se ejerza la acción judicial"*.

**b)** Por otra parte, cabe aclarar, en primer término, que "Una acción y una omisión serán equivalentes allí donde excepcionalmente la pasividad esté designada como acción típica, mostrando al omitente en una clase especial de sujeto, es decir, como *garante* para la no producción del resultado; como al que le incumbe hacer positivamente, como al obligado por una *especial relación de deber* que le impone impedir el resultado típico mediante un fuerza eficaz contraria al mismo" (Gemignani, Juan Carlos, "Autoría, injerencia y semántica social" en "Revista de Derecho Penal y Criminología", Año II, Número 8, Editorial La Ley, Septiembre de 2012, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, p. 16).

Nótese que “La obligación de omitir encuentra su fundamento en la especial posición de una persona con el objeto de tutela jurídica, y así, el enjuiciamiento equiparador entre acción y omisión no provendrá del texto legal, ni de la necesidad de la existencia de un especial deber a cargo del omitente, sino de la posición del omitente en la vida social y en especial de su relación con el bien jurídico en peligro” (Gemignani, op. cit., p. 16, con cita de Rudolphi, Die Gleidstellungsproblematik der unechten Unterlassungs delikte und der gedenke der Ingerenz“, Göttingen, pág. 83).

Es que “la propia organización genera competencia para responder de los resultados lesivos que sean consecuencia de la misma, obligando al titular de esa organización, tanto a no generar los riesgos, así como a conjurarlos allí donde -o cuando- ya han sido generados” (Gemignani, op. cit., p. 20).

De esta forma, el fundamento dogmático de la imputación que pesa sobre los miembros del Directorio de Trenes de Buenos Aires S.A. al momento de los hechos -Carlo Michele Ferrari, Jorge Alberto de los Reyes, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Guillermo Alberto D’Abenigno, Esteban Pont Verges, Francisco Adalberto Pafumi y Antonio Marcelo Suárez- y de quienes detentaban el poder de hecho dentro de la empresa -los integrantes del Comité Ejecutivo: Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón y Jorge Álvarez- encuentra aún más claridad en las palabras del Prof. Günter Jakobs, quien explica que “... el omitir típico no es la falta de un suceso, sino también la responsabilidad por un curso causal. En este curso causal es posible la intervención, con la consiguiente responsabilidad por

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

intervención, si el que toma parte vincula su ámbito de organización con el del que omite, siendo también el que interviene responsable del curso causal merced a esa vinculación..." (Jakobs, "Derecho Penal. Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación", 2ª Edición corregida, Marcial Pons, Madrid, 1997, p. 1029).

Además, en este caso puntual, debe tenerse en cuenta que "El tipo del delito imprudente de omisión se distingue del doloso simplemente en que, en lugar del juicio de que la realización del tipo objetivo es al menos no improbable (dolo), se sitúa la cognoscibilidad individual de que la realización del tipo objetivo no es improbable. Cognoscibilidad quiere decir: Si el autor hubiera juzgado sobre la realización del tipo, no habría concluido que era improbable. El que el autor tenga una ocasión, entendida de modo psicologizante, para juzgar es tan indiferente como en la situación correspondiente del delito de comisión..." (Jakobs, op. cit., p. 1018).

Por último, también me interesa destacar que, en función a las características puntuales de los hechos analizados, "Los deberes de relación, al igual que los de injerencia, se refieren en principio (pero no siempre) al aseguramiento de una fuente de peligros, es decir, el obligado tiene que preocuparse de que su ámbito de organización no tenga efectos externos dañinos. Fundamento de los deberes es, pues, la incumbencia o responsabilidad del organizador por la organización interna, excluyendo la de las personas amenazadas en sus bienes. El deber, a causa de la responsabilidad no compartida del titular del ámbito de organización es

independiente del comportamiento del que está amenazado por el peligro”.

Y, además, que “La vinculación de un ámbito de organización con el comportamiento ajeno mediante la repercusión de este comportamiento sobre el ámbito de organización propio es trascendente sobre todo para el titular de actividades [...] las acciones en el marco de la actividad siempre son también acciones en el ámbito de la actividad del titular. Este, si bien no responde por el propio comportamiento de los otros, sí lo hace en cambio por la configuración, determinada por ese comportamiento, de su ámbito de organización...” (ambas citas, Jakobs, op. cit. p. 972 y ss.).

c) En el caso, cabe recordar que al referirse a la conducta de los integrantes del Directorio de TBA (Carlo Michele Ferrari como Presidente, Jorge Alberto de los Reyes como Vicepresidente, y Carlos Esteban Pont Verges, Víctor Eduardo Astrella, Francisco Adalberto Pafumi, Guillermo A. D´Abenigno, Antonio Marcelo Suárez y Laura Aída Ballesteros como Directores), el tribunal de juicio sostuvo que “...las tareas concretas que cada uno de los directores emprendía en el día a día de la concesionaria se presentaban indudablemente alejadas de la toma de decisiones que correspondía al carácter que ostentaban (en muchos casos incluso marginales), circunstancia que la mayoría de ellos expresamente reconoció en sus declaraciones indagatorias y que su defensa letrada recogió al momento de la discusión final” (página 1030 de la sentencia).

Los jueces de la instancia anterior, acertadamente valoraron que “si bien es cierto que era el Directorio quien





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*debía administrar y expresar la voluntad social de Trenes de Buenos Aires SA, en la realidad la actividad diaria de la empresa era asumida por el referido comité sin ningún tipo de control ni restricciones, mientras que aquel tan importante órgano social quedaba en los hechos limitado al tratamiento de cuestiones de muy poca relevancia en comparación con la distribución de los recursos materiales y humanos de la empresa y, en definitiva, de la seguridad operativa de ese tan trascendental servicio público cuya concesión tenía asignada y que diariamente ponía en juego la vida de un sinnúmero de usuarios".*

De acuerdo a los términos del contrato de concesión para la explotación del servicio de trenes de la Línea Sarmiento, era la empresa TBA la concesionaria de los bienes entregados por el Estado y respecto de quien pesaba la obligación no sólo de mantener el material cedido sino además de brindar el servicio en las condiciones de eficiencia y seguridad pactadas y detalladas en el convenio de concesión.

Conforme al análisis de la ley 19.550 efectuado anteriormente, los Directores de la firma asumieron legal y contractualmente dicha tarea, la cual involucraba la integridad del patrimonio estatal y, más importante aún, la vida e integridad física de miles de usuarios que diariamente utilizaban el servicio de transporte que ofrecía la firma TBA S.A..

Las normas que regulan las funciones asumidas y las relacionadas con la puesta en funcionamiento del Comité Ejecutivo y la actuación de las gerencias, no eximían a los imputados de su deber de control ni de la responsabilidad por la administración de la firma TBA S.A.. Como bien lo señala el

distinguido colega preopinante, *“en modo alguno podían abdicar de ejercer semejantes funciones...”*.

Por el contrario, adoptaron una actitud contraria al deber de organizarse de forma tal que no dañaran los intereses que debían proteger y que les imponía el cargo asumido, abandonando el manejo de los bienes objeto de concesión, que en los hechos fue asumido por el Comité Ejecutivo, cuyos integrantes -de hecho- se hicieron cargo del manejo concreto de la empresa; lo que los coloca en la condición de sujetos activos del delito de administración fraudulenta (art. 173, inc. 7º, del Código Penal).

En este punto, corresponde recordar, que el tribunal de juicio destacó que con anterioridad a su conformación, los tres integrantes del Comité Ejecutivo [Sergio Claudio Cirigliano, Calderón y Álvarez], tuvieron una activa participación en el contrato de asesoramiento suscripto por TBA S.A. con la firma controlante Cometrans S.A.

A partir de dicho acuerdo, Cometrans S.A. recibía una considerable suma de dinero a cambio de brindar una asistencia técnica que ni siquiera podía otorgar, atento que no reunía -siquiera mínimamente- las exigencias fijadas normativamente para desempeñarse como asistente técnico según el contrato de concesión.

El convenio de asesoramiento resultó ser una de las principales razones que llevaron a no ejecutar los programas de mantenimiento, pues los fondos eran derivados al cumplimiento de la obligación contractual asumida con su empresa controlante. Ello, a la postre, derivó en la ruina al material rodante.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Frente a ello, el Directorio prestó anuencia a la maniobra con la aprobación anual del balance de la empresa que incluía los costos del referido acuerdo fraudulento, que dejaba a la firma sin fondos para el cumplimiento de las obligaciones asumidas en el contrato de concesión.

El tribunal de juicio concluyó que *"no existen dudas de la relación de causalidad existente entre la política empresaria adoptada y el resultado dañoso de los bienes dados en concesión, lo que se desprende como una consecuencia evidente y necesaria..."*.

La política adoptada por la empresa, llevó a lo omisión de realizar las tareas de mantenimiento que tenía a su cargo. Luego, producida la afectación sobre la vida útil del material rodante, se solicitaba al Estado Nacional una reconstrucción que era solventada con fondos públicos y ejecutada por la empresa Emprendimientos Ferroviarios SA (que también era controlada por Cometrans SA).

De esta manera se ocasionó un evidente perjuicio económico al erario público, como consecuencia del grave deterioro de la flota eléctrica asignada a esa línea -de propiedad estatal- y la falta de durabilidad de las inversiones que el Estado realizó para proceder a las reconstrucciones del material rodante.

Acertadamente, los magistrados de la instancia anterior, señalaron que *"esa política fue ideada y llevada adelante por el Comité Ejecutivo, no obstante tuvo su correlato en la actuación de los integrantes del Directorio, quienes por connivencia con quienes ejercían el verdadero control 'de hecho' de la sociedad, expresaron la voluntad social en ese pernicioso sentido"*.

Con relación al hecho n° 2, la asunción de una tarea como la que afrontaron y a la que se obligaron sin estar mínimamente preparados y por cuyo cumplimiento jamás velaron, constituyó nuevamente una organización defectuosa que repercutió en la explotación del servicio de trenes e incidió en el lamentable hecho finalmente acaecido.

Y es aquí precisamente donde reside su responsabilidad en los hechos, pues ocupando los cargos jerárquicos de una empresa con tamañas obligaciones, se limitaron a dejar que todo fuera manejado por otro grupo de personas, cuando precisamente eran ellos mismos quienes tenían el deber y la facultad de conformar la voluntad social para el debido cumplimiento de las obligaciones producto de la explotación de un servicio tan esencial y delicado como lo es el transporte público.

Ello así, ya que como señaló el doctor Riggi en el voto que encabeza este Acuerdo, los nombrados -integrantes de los organismos que debían dirigir el accionar de la empresa TBA: Directorio y Comité Ejecutivo- "asumieron una tarea para la cual, en algunos casos, no estaban suficientemente preparados y por cuyo cumplimiento no se interesaron, lo cual constituyó una clara violación al deber de cuidado que, insistimos, como titulares de una firma que explotaba un servicio público de estas características, sobre ellos pesaba"; y que "quienes voluntariamente asumieron una actividad riesgosa -como lo era la prestación de este servicio público de transporte de pasajeros- que podía poner en peligro bienes jurídicos, no tenían la capacidad técnica suficiente para afrontar las contingencias propias de esa labor, debieron entonces haberse abstenido de emprender tal conducta".

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

d) En definitiva, los factores de riesgo que coayuvieron al desenlace tenían vinculación con la esfera organizativa de los integrantes de la empresa Trenes de Buenos Aires, en los ámbitos que vengo analizando: Directorio y Comité Ejecutivo; y que cada uno desde su función, tenía la obligación de evitar los riesgos que materializaron los gravísimos resultados letales ya descriptos.

Es que "[u]n riesgo no permitido se realiza cuando para aclarar el daño se necesitan todos aquellos datos del suceso de los que se deriva lo no permitido del riesgo [...] Se trata de invertir el proceso que se sigue en la formación de riesgos (no permitidos): Al igual que la peligrosidad, de acuerdo con la experiencia, de un complejo de condiciones conduce a definir las prospectivamente como un riesgo, en la realización del riesgo se aclara el resultado retrospectivamente con la concurrencia del riesgo" (Jakobs, op. cit., p. 273/274).

También, que "[n]o siempre es responsable una sola persona de un riesgo. Sin embargo, no se presenta dificultad especial alguna cuando son varios quienes ocasionan en común un comportamiento arriesgado..." (Jakobs, op. cit., p. 278).

Entonces, este es uno de los casos en donde una conducta cuyo riesgo se encuentra permitido en la sociedad - aquí, gestionar una empresa que se dedica al transporte público de personas en tren- se transforma en un comportamiento evidentemente delictivo al introducir al mismo elementos -deficiente alistamiento de las formaciones, falta de mantenimiento del material rodante, circulación de vagones con desperfectos técnicos (como fallas en sistema de frenos o en los cierres automáticos de las puertas), sobrecarga de

pasajeros, entre otros- que superan ese riesgo permitido, transformándolo en un riesgo prohibido.

De esta manera, los responsables de TBA, al tener conocimiento de las distintas deficiencias que presentaban las formaciones de la Línea Sarmiento y las demás irregularidades ya señaladas, debieron haber conjurado los riesgos, cosa que no hicieron razón por la cual deberán responder por ello, "... el porqué de la responsabilidad no estriba en los acuerdos tomados, sino en la común competencia por una configuración del mundo que genera un riesgo no permitido" (Günter Jakobs, "La imputación Objetiva en el Derecho Penal", Ad Hoc, 1997, p. 93).

En particular en lo que hace al hecho n° 2, la autoría se verifica no ya por acción, sino por omisión en la conducta de los encartados, ya que contribuyeron al resultado fatal al no resistir, rechazar o revocar el ingreso al riesgo prohibido que significó brindar el servicio ferroviario en las condiciones riesgosas antes descriptas.

A pesar de los cuestionamientos a la imputación en comisión por omisión, ella sí resulta posible pues *"Por lo que se refiere a la supuesta existencia de un deber de cuidado o de una infracción de cuidado que caracterice la imprudencia, en esta no hay -como en el dolo- más deber que el que surge de la norma, y sólo este deber se infringe: En la comisión imprudente, el autor debe omitir el hecho, y en la omisión imprudente debe realizarlo (¡cuidadosamente!)"*.

Es que, precisamente nos encontramos ante un caso de imprudencia por lo emprendido, en que *"...el autor ya en el instante anterior es garante de la calidad de un comportamiento posterior (existe [...] un paralelismo con los*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

supuestos denominados según la terminología usual como de comisión mediante omisión). Tanto el comportamiento del hecho (el emprender) como el comportamiento inevitable subsiguiente pueden consistir en una acción o en una omisión..." (Jakobs, "Derecho Penal", op. cit., p. 389 y ss).

e) Por lo que en definitiva, habré de postular al Acuerdo, rechazar los planteos de las defensas sobre este punto. Toda vez que todos los integrantes de la comunidad tienen la obligación ciudadana de organizarse sin lesionar los intereses a su cargo; que como se ha visto es lo que aquellos incumplieron, y es por ello que considero que son penalmente responsables.

### **VII. Responsabilidad de los Gerentes y las Jefaturas de Trenes de Buenos Aires.**

Explicadas las maniobras delictivas efectuadas por quienes tenían a su cargo la administración de la firma TBA S.A. y la explotación de la concesión del servicio ferroviario (Línea Sarmiento), corresponde analizar si las falencias de organización que se les atribuyen a los gerentes Sergio Daniel Tempone, Roque Ángel Cirigliano, y del jefe de Depósito Castelar, Pedro Roque Raineri, tuvieron injerencia con los resultados que se verificaron en el caso.

Analizaré por separado la situación de Daniel Guido Lodola -Gerente de la línea Sarmiento-, que si bien fue condenado por el Tribunal Oral, el doctor Riggi propone en su voto absolverlo; y de Daniel Fernando Rubio -a cargo de la Gerencia de Administración y Finanzas de T.B.A.-, cuya absolución fue recurrida por los acusadores.

#### **a. La situación de Sergio Daniel Tempone.**

De acuerdo a lo afirmado por los jueces de la instancia anterior, Sergio Daniel Tempone ocupó el cargo de Gerente de Operaciones de TBA SA, desde mediados del año 2010 y hasta el momento del hecho.

El acusado dependía jerárquicamente del Director de Operaciones Jorge Álvarez y por la importancia del cargo desempeñado reportaba de manera directa al Comité Ejecutivo y al Directorio de la firma (Tempone era convocado a las reuniones de directorio y del comité operativo) y, por encontrarse en un nivel jerárquico superior, el resto de las gerencias le reportaban a él.

El tribunal de juicio puntualizó que el acusado, de profesión abogado y traductor público, no se encontraba lo suficientemente capacitado para afrontar la tarea a su cargo, que abarcaba desde la autorización de gastos y partidas presupuestarias, la evaluación a otros gerentes, la toma de decisiones y disposiciones de índole laboral, la participación en cuestiones vinculadas a los recortes y política de ajuste que se implementó en el área operativa, debiéndose resaltar su injerencia y activa participación en la toma de decisiones por sobre la Gerencia de Material Rodante, en especial en todas aquellas cuestiones vinculadas a la operatoria del servicio, del material rodante y de su mantenimiento.

En definitiva, el tribunal afirmó que *"...Sergio Daniel Tempone ocupaba el cargo de Gerente de Operaciones de Trenes de Buenos Aires al momento de los hechos y, en tal carácter, ejecutaba las políticas diseñadas por el Comité Ejecutivo y el Directorio de la compañía de servicios públicos de transporte de pasajeros (...). De esta forma, (...) en tal carácter no sólo le reportaba al máximo referente de la*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*empresa acerca de cada una de las vicisitudes propias de la compañía, sino que además recibía personalmente y en las periódicas reuniones del Comité Operativo de las que indefectiblemente participaba, las estrategias que debía implementar en su carácter de principal referente gerencial de la empresa".*

Con la finalidad de cumplir las estrategias diseñadas por quienes administraban la empresa concesionaria, el imputado daba directivas vinculadas a las tareas de mantenimiento y reparación de las formaciones, y también sobre el recorte de gastos y ahorro que pretendió imprimir en cada una de esas tareas; circunstancia demostrativa del conocimiento y voluntad que guiaba su accionar.

Más detalladamente, el tribunal entendió que el rol de Tempone era esencial, por cuanto *"controlaba y autorizaba el diseño del plan anual de mantenimiento del material rodante en los términos de la Resolución nro. 1770 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, como así también permitía su incumplimiento sistemático. A la par, realizó un aporte sustancial en el sostenimiento del servicio ferroviario por debajo de los índices operativos de seguridad pues (...) resultaba una pieza clave dentro del engranaje organizacional que permitía mantener el servicio ferroviario en circulación con el único norte del cumplimiento de[1] diagrama. Ello, bajo su injerencia e incumbencia en las funciones propias de las Gerencias de Material Rodante, línea Sarmiento y Transporte Centralizado"*.

En base a la correcta evaluación de las pruebas producidas, el tribunal consideró que *"...a través de su accionar, concretamente mediante la irrestricta ejecución de*

las políticas diseñadas por la dirección, realizó una inestimable contribución a esa directriz empresaria que no se ajustaba a la correcta administración de los recursos materiales concesionados, violando los deberes que en función de su cargo tenía asignados”.

No cabe duda alguna, entonces, que de acuerdo a su capacidad funcional y a la alta jerarquía alcanzada por Sergio Daniel Tempone en la estructura organizacional de la empresa, se verifica su valioso aporte a la ejecución del plan criminal diseñado e implementado por los directivos de la firma TBA S.A., por lo que al carecer de la calidad de administrador exigida por el tipo penal que se le atribuyó, deberá responder penalmente en carácter de partícipe necesario, por cuanto se ha acreditado que sin su colaboración el ilícito no hubiera podido configurarse (artículo 45 del Código Penal), en las circunstancias en que sucedió.

En este punto, debe recordarse, que con relación al hecho nº 1, el tribunal sostuvo que *“...su aporte esencial a la ejecución del diseño criminal ya probado fue el aseguramiento a través de sus dependientes del sostenimiento del servicio ferroviario mediando una falta de ejecución de las tareas de mantenimiento por sobre el material rodante concesionado que el propio Tempone conocía y permitía que no sean realizadas”* y que *“[a] través de su accionar perjudicó los intereses que el Estado Nacional le confió a la empresa concesionaria, habiendo tenido además competencia para arbitrar los medios necesarios para que los bienes públicos confiados a la empresa de la que formaba parte fueran administrados correctamente conforme los fines asignados por el Estado Nacional”*.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

En lo atinente al hecho n° 2, cabe señalar que la relación entre la conducta asumida por Sergio Daniel Tempone y los factores de riesgo que desencadenaron el resultado letal que nos ocupa resulta patente, clara.

El tribunal de juicio, luego de considerar el cargo de Gerente de Operaciones desempeñado por el imputado Sergio Daniel Tempone y sus implicancias en el plan delineado por los responsables de la compañía, entendió que aquel *"... debió verificar que las formaciones que se utilizaban en el Sarmiento sean puestas en servicio en condiciones de seguridad para el transporte de personas y, habiendo sabido que no lo estaban, disponer los medios necesarios para revertir el alarmante estado en que se hallaban. No habiendo adoptado las decisiones que habrían llevado a una mejora del servicio y por la temeraria conducta en que se manejó respecto del material rodante, tenemos por probado que ha brindado un aporte en la elevación de un riesgo jurídicamente desaprobado por nuestro sistema penal, el cual consistió en desatender aquellas circunstancias de las que tuvo conocimiento directamente y que perturbaban la seguridad del servicio, como ser desperfectos técnicos, desinversión, falta de mantenimiento del material rodante, frecuencia, sobrecarga, entre otros"*.

Su ámbito de competencia funcional estaba relacionado con las condiciones de seguridad en la prestación del servicio ferroviario.

En primer lugar, cabe mencionar que la autoridad del Puesto de Control Trenes le reportaba a Tempone. A partir de ello, el tribunal evaluó que el imputado *"tenía pleno conocimiento de cada una de las cuestiones operativas vinculadas a él y en concreto sobre el modo en que funcionaba:*

otorgándole prioridad al simple cumplimiento de diagrama por sobre la seguridad del servicio. Sabía que desde esa oficina se advertía en directo los excesos de velocidad a los que circulaban las formaciones, y sin perjuicio de ello, avaló el sostenimiento de tal situación (por, entre otras cuestiones, la falta de personal abocado a ello) y autorizó la falta de implementación del sistema de GPS que hubiese otorgado las herramientas necesarias para alertar a Córdoba del exceso de velocidad con el que circulaba..." (p. 1179/1180 de la sentencia).

Además, de que tenía la capacidad funcional para instar o recomendar la imposición de sanciones ante los incumplimientos que permanentemente eran constatados, existieron otros factores de riesgo -entre ellos, cabe mencionar la anulación del sistema de enclavamiento, las cancelaciones de servicios por ausencia de formaciones y la falta de mantenimiento del material rodante- cuyo control quedaba dentro de su ámbito de actuación, pues Tempone se encontraba a cargo de, entre otras, la Gerencia de Material Rodante.

No terminan aquí las irregularidades que se relacionaban con el ámbito funcional de Tempone. A las ya mencionadas, cabe sumar el incumplimiento de las tareas de alistamiento previas de la formación y su incidencia en las características de frenado del convoy, pues "... la responsabilidad directa de la ejecución de dicha tarea recaía en cabeza del Jefe de Depósito que en ese entonces ocupaba el imputado Raineri, que a su vez dependía de la Gerencia de Material Rodante y, finalmente, del propio Tempone" (página 1182 de la sentencia recurrida).







## *Cámara Federal de Casación Penal*

La falta de ejecución de dichas tareas se vinculó directamente con la falta de personal para cumplir la totalidad de las diligencias de alistamiento. La conducta adoptada por el imputado en este punto resulta elocuente y evidencia su desinterés en el cumplimiento de las normas que hacen a la seguridad del servicio. Así, el tribunal de juicio evaluó que *"... Tempone tenía pleno conocimiento del falible modo en que se llevaban adelante esas tareas de alistamiento y, pese a ello, ejecutó una cruel política de reducción de horas extras en el sector (recordar el (...) correo electrónico enviado por Ninoná en el que se vanagloria de haber cumplido el objetivo que le fue fijado, correo del día 31 de enero de 2012, asunto 'Horas Extras FINAL 2011')"*.

Sin lugar a dudas, la defectuosa tarea llevada a cabo por Tempone contribuyó a la creación de distintos riesgos jurídicamente desaprobados y permitió que las formaciones, y en particular la que aquí nos ocupa, sean puestas en servicio sin alcanzar el estándar de seguridad exigidos por las normas que regulan la prestación del servicio ferroviario.

Cabe concluir, entonces, que Sergio Daniel Tempone favoreció el aumento de los riesgos mencionados que se concretaron en el suceso que nos ocupa y en la terrible extensión del resultado luctuoso.

Por todo lo expuesto, he de coincidir con el tribunal de juicio y con mi colega preopinante, en que *"...la negligencia e impericia con la que ejecutó sus funciones laborales dentro de la organización son suficientes para atribuir a título culposo el resultado ocasionado, cuya concreción fue previsible para el enjuiciado"*, por lo que debe responder a título de autor.

**b. Situación de Roque Ángel Cirigliano.**

Las probanzas arrojadas al proceso lo ubican desde el año 1995 al frente del Departamento de Material Rodante, que después fue transformada en Gerencia de Material Rodante.

Dicha dependencia se ubica jerárquicamente por debajo de la Gerencia de Operaciones a cargo de Tempone. A su vez, de la Gerencia de Material Rodante y Nuevos Servicios dependían las siguientes jefaturas: Departamento de Material Rodante, Operativa y Asistencia Técnica, los depósitos de Castelar y Haedo, Inspección y Asistencia Técnica y el taller Liniers.

Con respecto al hecho n° 1, cabe señalar que Cirigliano era el responsable directo sobre el estado de mantenimiento del material rodante, dado que la gerencia a su cargo era la encargada de diagramar y llevar a cabo las reparaciones a las que se había obligado contractualmente la compañía y el propio imputado era el responsable técnico de TBA ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte por el área de material rodante y, en tal carácter, presentaba los planes anuales ante el organismo de control.

En el año 2011 la mayor parte de las reparaciones que se llevaron a cabo fueron las que se identifican como "A" y "AB", tratándose de revisiones superficiales que sólo tienen por objeto prolongar el tiempo de circulación de los coches.

Como responsable técnico ante el organismo de control sabía con precisión cuál era el estándar exigido en la materia que dirigía y también, dada su condición de gerente de material rodante, conocía el deteriorado estado en que se encontraba la flota, producto de la deliberada falta de mantenimiento a la que fue sometida y del recorte presupuestario delineado por los directivos de la firma TBA





## *Cámara Federal de Casación Penal*

S.A.. Así lo revela, por otra parte, el e-mail de fecha 17 de febrero de 2012, pocos días previos a la tragedia.

En suma, Roque Ángel Cirigliano era el encargado directo sobre el estado de mantenimiento del material rodante y los programas de mantenimiento eran sistemáticamente incumplidos, con la lógica afectación a la vida útil del material rodante y al patrimonio estatal, conforme a la maniobra defraudatoria descripta anteriormente.

Conforme a ello, el tribunal de juicio afirmó que "...*Roque Ángel Cirigliano colaboró con una política de desinversión que incumplió con los fines propios de la concesión, dado que llevó adelante un programa de mantenimiento extremadamente escaso, que omitió realizar las reparaciones más importantes y sólo se ocupó de aquellas que garantizaran un limitado cumplimiento del diagrama*" (p. 1201 de la sentencia recurrida).

De esa manera, contribuyó a la destrucción del material rodante dado en concesión, pues lejos de cumplir con las reparaciones exigidas por el contrato de concesión, "*se limitó a ejecutar las políticas de mantenimiento que eran diseñadas por sus superiores*".

Conforme a ello, cabe coincidir en que la inejecución de los programas de mantenimiento produjo una clara afectación a la vida útil del material rodante, que "*redundó en una mayor erogación de dinero por parte del Estado Nacional en miras a lograr su reconstrucción*" (página 1193 de la sentencia recurrida). Aquí radicó su aporte a la maniobra perjudicial para el erario público, por lo que deberá responder en carácter de partícipe secundario (artículo 46 del Código Penal).

Con relación al hecho n° 2, corresponde destacar que en su ámbito de organización se encontraban distintas cuestiones relativas a la seguridad en la prestación del servicio, como el mantenimiento y alistamiento diario de las formaciones.

Concretamente, el tribunal dio por acreditado que “... existió un aumento del peligro propio de la actividad ferroviaria que puede vincularse a la competencia funcional de quien ocupaba el cargo de Gerente de Material Rodante, ya que las decisiones que desde ese lugar adoptó permitieron la circulación del tren en condiciones riesgosas para la seguridad, que se cristalizaron el día 22 de febrero de 2012” (p. 1202 de la sentencia recurrida).

Entre los factores de riesgo que se vinculan a la organización defectuosa de Roque Ángel Cirigliano cabe mencionar: a) el deficiente alistamiento de las formaciones en el depósito Castelar -depósito que dependía de la gerencia a cargo del imputado-; b) el exceso de pasaje con el que circulaba la formación, situación que guarda relación con la falta de mantenimiento del material rodante que trajo aparejada una operación incorrecta del servicio, con menor cantidad de trenes, que circulaban con sus sistemas de cierre automático de puertas, en la mayoría de los casos, en estado inoperante; c) el estado de corrosión y presencia de óxido que presentaba la formación, circunstancia que se proyectó en la resistencia disminuida de su carrocería.

Como se expuso anteriormente, el imputado tenía perfecto conocimiento del estado de deterioro en que se encontraba la flota.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Sin duda alguna, la defectuosa organización de Roque Ángel Cirigliano, en torno a sus deberes de mantenimiento de las formaciones de la Línea Sarmiento, incrementó el riesgo permitido, transformándolo en un riesgo prohibido que se concretó en el resultado ya referido.

Por ello, he de coincidir con las conclusiones expuestas por el tribunal de juicio, en cuanto sostuvo que "... *la negligencia e impericia con la que ejecutó sus funciones laborales dentro de la organización son suficientes para atribuir a título culposo el resultado ocasionado, cuya concreción fue previsible para el enjuiciado*" (p. 1208), por lo que debe responder en carácter de autor material penalmente responsable (artículo 45 del Código Penal).

### **c. Situación de Pedro Roque Raineri.**

Pedro Roque Raineri se desempeñó como Jefe del Depósito Castelar de la concesionaria del mes de octubre de 1998 hasta diciembre de 2005 y desde abril de 2011 hasta -al menos- el 22 de febrero de 2012.

Dicha Jefatura dependía de la Gerencia de Material Rodante y Nuevos Servicios, a cargo de Roque Ángel Cirigliano.

Sucintamente, he de mencionar la funciones que cumplía el imputado en la firma TBA S.A. para luego analizar si la conducta emprendida en dichas tareas significaron una contribución o aporte a los factores de riesgo que explican el hecho y su resultado luctuoso.

Sus principales funciones consistían en verificar la operatividad y seguridad del material rodante, organizar y coordinar los recursos con el objeto de cumplir con los programas de mantenimiento preventivo, efectuar las reparaciones accidentales y/o eventuales, determinar las

causas de los accidentes y fallas graves del material rodante y atender las inspecciones que a tal efecto realizaba la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

A partir de ello, puede afirmarse que Raineri era el encargado de la seguridad operativa de las formaciones que eran puestas en circulación. Debía verificar que el material rodante se encuentre en condiciones de circular cumpliendo la normativa vigente, es decir, los coches que eran puestos en línea debían satisfacer todos los requisitos de operatividad.

Por resultar concerniente a su función específica, fue el responsable del alistamiento realizado por los operarios Cavallone y Ferrari la noche anterior al hecho. Dicho alistamiento se realizó parcialmente, tal como era de práctica habitual. Es decir, de modo deficiente, circunstancia que impidió que se advirtiera el denominado "freno largo" que desde el día anterior presentaba el tren chapa 16.

Como bien señaló el tribunal de la instancia anterior, pese a haberse omitido su realización, figuran como efectuadas las tareas de verificación detalladas en el punto 3 y que se vinculan a la comprobación de la capacidad de frenado del tren, que eran las que debía utilizar la empresa según el contrato de concesión.

El imputado Raineri, al suscribir las referidas planillas, habilitó a que el tren chapa 16 fuera puesto en circulación y prestara servicio el día del hecho, lógicamente, como se vio, sin reunir las condiciones mínimas de seguridad y operatividad exigidas por la normativa vigente.

Corresponde señalar que el tribunal de juicio resaltó que el deficiente alistamiento del tren chapa 16 no fue excepcional o consecuencia de una conducta impropia de una





## *Cámara Federal de Casación Penal*

empleado, "sino que era la forma en que aquel taller llevaba adelante sus tareas, pues el procedimiento instaurado avalaba controles superficiales, que en el caso del tren chapa 16 no permitieron la detección de falencias en componentes tan importantes como eran los sistemas de frenos" (p. 1226 de la sentencia recurrida). Conforme a ello, no quedan dudas de la cognoscibilidad del riesgo de la conducta adoptada.

En el caso, la defectuosa organización del imputado en el cumplimiento de sus delicadas funciones, atinentes a la verificación de la operatividad y seguridad del material rodante, derivó en la descuidada habilitación al servicio del tren chapa 16, el 22 de febrero de 2012, sin reunir las condiciones mínimas de seguridad operativa. Ello, como ya señalé, implicó transformar una conducta cuyo riesgo se encuentra permitida por la sociedad, en un riesgo prohibido, que se concretó en el resultado.

Sin duda, Pedro Roque Raineri ha realizado una contribución al resultado y, por ello, debe responder en carácter de autor material penalmente responsable del delito que se le atribuyó.

**VIII. Responsabilidad de los directores de de Cometrans S.A.: José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo.**

Conforme quedó acreditado en la sentencia puesta en crisis, más allá de la directa vinculación entre Cometrans S.A. y Trenes de Buenos Aires, ya que la primera de las empresas nombradas era controlante de TBA -poseía el 96% del capital accionario-; las conductas adoptadas por quienes integraban exclusivamente el directorio de Cometrans -José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén

Lopardo- han quedado más que suficientemente descriptas por el doctor Riggi en su voto.

Así la suscripción del convenio de asesoramiento entre estas dos empresas, como las sucesivas modificaciones; y la designación de los miembros del directorio -que como hemos visto era integrado por un grupo de personas que no tenían ningún poder de decisión en el manejo de la empresa- y del comité ejecutivo, que era el órgano que de hecho tomaba las decisiones operativas; resultan claramente demostrativos del incumplimiento de los deberes de organizarse.

Ya que, como acertadamente señala el doctor Riggi, la responsabilidad de los nombrados, se funda en la colaboración prestada a fin de que quien detentaba el deber de administrar los bienes del estado, no lo hiciera de acuerdo a derecho.

Es que, como señalé en los párrafos precedentes, la responsabilidad de los nombrados se funda no sólo en la organización en TBA de un directorio incapaz e inoperante y bajo la órbita de influencia de los integrantes del Comité Ejecutivo -vinculado a Cometrans-; sino también en la suscripción y renovación del contrato de asesoramiento, que como ya se dijo, resultó una pieza fundamental en la política empresarial llevada adelante por las autoridades de la empresa concesionaria.

Por otra parte, en cuanto al grado de participación en el hecho, concuerdo con lo señalado por los sentenciantes y el doctor Riggi en su voto; ya que, pese a que deben ser considerados responsables por organización defectuosa, ello no impide que quienes integraban exclusivamente el directorio de Cometrans S.A. -José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo-, puedan ser considerados partícipes

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

necesarios del hecho principal cometido por quienes tenían, como en este caso, legalmente la administración de los bienes del estado.

Por ello, también habrán de desestimarse los planteos realizados por sus esforzadas defensas en este punto.

### **IX. Responsabilidad de Marcos Antonio Córdoba, conductor de la formación Chapa 16 al momento de los hechos.**

Analizados los comportamientos efectuados por quienes tenían a su cargo la administración de la firma TBA S.A. y la explotación de la concesión del servicio ferroviario (Línea Sarmiento), como así también los adoptados a nivel gerencial y por el responsable del jefe de Depósito Castelar, Pedro Roque Raineri, corresponde ponderar la actuación de Marcos Antonio Córdoba, quien el día del hecho estaba a cargo de la conducción de esta formación.

Como se ha señalado en reiteradas oportunidades a lo largo de esta sentencia, la colisión de la formación Chapa 16 contra el paragolpes de la Estación Once de Septiembre el día 22 de febrero de 2012 y que ocasionó a su vez los múltiples resultados ya detallados, obedeció a múltiples factores.

El tribunal de juicio tuvo por probado que *"... Marcos Antonio Córdoba violó reglas de la buena conducción ferroviaria y la normativa que rige tal actividad el día 22 de febrero del año 2012, al superar los límites de velocidad máxima establecidos para el recorrido e ingreso a la estación terminal, al disponer la anulación del freno de emergencia conocido como 'de hombre muerto', y al aplicar en forma tardía -y sin los recaudos que ameritaba- un sistema de detención que se presentaba con el fenómeno de 'freno largo'. (...) [A] través de esos incumplimientos el nombrado incrementó el*

*riesgo propio de la actividad ferroviaria por encima del permitido, peligro que finalmente se concretó en el resultado causado, en particular, en el impacto de la formación..."* (pág. 1248 de la sentencia recurrida).

Los hechos tenidos por acreditados por el tribunal de la instancia anterior y que a esta altura ya han quedado debidamente establecidos resultan demostrativos de la falencia en la organización de los deberes a cargo del imputado como conductor de la formación chapa 16. Ello transformó una conducta cuyo riesgo se encuentra permitido por la sociedad, en un riesgo prohibido, que se concretó en el resultado.

En concreto, y más allá de la ausencia del mentado velocímetro en la cabina de mando de la formación -y que podría haberle permitido ajustar la velocidad de la formación en forma precisa-, sistemáticamente Córdoba excedió la velocidad máxima permitida en diversos tramos de su recorrido, tal como lo tuvo por acreditado el sentenciante. Y, más aún, que tal situación era conocida por la Empresa, ya que *"... los conductores pedían por radio que les sea informada la velocidad de circulación y que se presentaban sistemáticos excesos a las velocidades permitidas por itinerario"* (cfr. pág. 1251 de la sentencia del Tribunal Oral Federal n° 2).

Asimismo, no debe dejarse de lado que la formación venía con retraso respecto del horario establecido por la empresa, lo que a su vez provocó que transportara una excesiva cantidad de pasajeros.

Tampoco puede dejarse de lado la anulación del freno de seguridad denominado *"hombre muerto"*, que en contra de la reglamentación vigente, Córdoba había anulado; y que al momento de intentar frenar, tardíamente, la formación ante la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

inminente colisión contra el paragolpes de la estación, habría permitido disminuir los tiempos de aplicación del frenado de emergencia (conforme lo indicado por el sentenciante, ver pág. 1252).

Por último, cabe considerar que el tribunal de juicio evaluó que las incorrecciones normativas referidas - exceso de velocidad y anulación del sistema de hombre muerto- cobran mayor entidad al ser constatadas en una formación ferroviaria que se presentaba con anormalidades de frenado, atento que registraba la irregular condición de "freno largo".

Los jueces de la instancia anterior explicaron que dicha condición "ocasionaba que a igual aplicación del sistema de freno, el tren requiriera de una mayor distancia para detenerse que en condiciones normales..." (cfr. pág. 1253 de la sentencia). En torno al punto, los colegas del imputado Marcos Antonio Córdoba de manera unánime refirieron que ante la mencionada irregularidad en las condiciones del freno se debían tomar los siguientes recaudos: circular a menor velocidad y adelantar el inicio de la maniobra de frenado.

El imputado conocía las anormales condiciones de frenado que presentaba la formación (ello lo advirtió en las estaciones de Ramos Mejía, Liniers y Caballito) como así también la excesiva cantidad de pasajeros que transportaba. Sin embargo, no adoptó los recaudos exigidos por la *lex artis* propia de la actividad que desarrollaba para minimizar el riesgo y mantenerlo dentro de los límites permitidos.

En resumen, como bien señaló el tribunal de juicio, Marcos Antonio Córdoba "mantuvo la velocidad habitual de ingreso a la estación -superior a la permitida, por cierto- y

*aplicó en forma evidentemente tardía el sistema de detención de la formación”.*

Todo ello, es demostrativo de las fallas de organización por parte del nombrado, que resultaron determinantes para la concreción del lamentable suceso.

Por ello, he de adherir a la conclusión alcanzada por el distinguido colega preopinante, por lo que propicio el rechazo del recurso interpuesto por la defensa de Marcos Antonio Córdoba.

**X. Responsabilidad de Ricardo Raúl Jaime y Juan Pablo Schiavi, de la Secretaría de Transporte de la Nación.**

**1)** En cuanto a los funcionarios públicos Ricardo Raúl Jaime y Juan Pablo Schiavi deben efectuarse ciertas consideraciones relacionadas a los roles que desempeñaron en los distintos hechos imputados y las actuaciones que aquéllos tuvieron en distintos momentos.

Como quedó reseñado, Ricardo Raúl Jaime ocupó el cargo de Secretario de Transporte, en el período comprendido entre el 28 de mayo de 2003 y el 1º de julio de 2009; mientras que Juan Pablo Schiavi, estuvo en dicho cargo entre el 1º de julio de 2009 y el 7 de marzo de 2012.

En primer lugar, en cuanto a los planteos hechos por las defensas referidos a que no estaban entre sus deberes o funciones controlar lo relativo al estado del material rodante y la prestación del servicio ferroviario, habré de remitirme al exhaustivo análisis de la normativa vigente que realizó el doctor Riggi, y que comparto; por lo que corresponde rechazar este agravio.

**2)** Por otra parte, entiendo que el fundamento de la responsabilidad de los nombrados Jaime y Schiavi respecto de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

los hechos aquí investigados, radica en su calidad funcional (ocuparon sucesivamente el cargo de Secretario de Transporte) y la especial trascendencia que esa condición imprime al hecho bajo estudio.

Es que por una parte considero que en el hecho 1 - calificado como administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública-, **cabe responsabilizarlos por infracción funcional pero en la medida en que no se organizaron debidamente, por lo que sólo pueden ser considerados partícipes necesarios en el delito de administración fraudulenta ya que no reunían uno de los elementos del tipo penal: no eran quienes tenían a su cargo la administración de los bienes estatales entregados en concesión.**

**En particular,** considero que como quedó acreditado en la sentencia objeto del presente examen, Jaime y Schiavi teniendo conocimiento del estado en que se encontraban los bienes concesionados por la falta de mantenimiento, avalaron con su conducta la política de la empresa.

Así, entre otras cuestiones, los magistrados de grado señalaron que como Secretarios de Transporte debían organizarse "... de manera de evitar el resultado dañoso acreditado en autos y, en este marco, tenían un menor margen de maniobra: debían arbitrar los medios a su alcance para preservar aquellos bienes, valiéndose de los informes de organismos externos como la Auditoría General de la Nación, y sobre todo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que les brindaban información que indicaba la preocupante situación del material rodante concesionado". Y también que "... la eficiente gestión del responsable de la CNRT

no tuvo su correlato en quien debía supervisarlos, ya que pese a las alertas que le informaban acerca del desesperante estado en que se hallaban los bienes concesionados, no sólo nada hizo, sino que además obturó toda posibilidad de que su superior lo hiciera"; conductas que, como bien puso de resalto el doctor Riggi en su voto, fue reiterada tanto en la gestión de Ricardo Jaime como en la de Juan Pablo Schiavi.

3) En cuanto al hecho 2 -calificado como estrago culposo-, he de abordar separadamente la situación de Juan Pablo Schiavi y de Ricardo Raúl Jaime, por cuanto la desvinculación de éste último de la función pública a partir del 1º de julio de 2009 torna necesario un análisis particular de su posición frente al hecho.

En primer lugar y teniendo en cuenta los reglamentos correspondientes que rigen el caso, reitero que el fundamento de la responsabilidad de Schiavi respecto del segundo de los hechos radica en su calidad funcional (Secretario de Transporte de la Nación).

Ello pues, esta circunstancia, impone mudar el fundamento de la imputación de dominio por organización, hacia el quiebre de la especial obligación institucional que la función le confiere al encausado. Se trata entonces de un hecho en el que resulta prioritariamente dominante a los efectos de la imputación, la calidad funcional del implicado, la que gobierna y absorbe la defectuosa organización personal que expresa de manera subyacente su acreditada intervención en el hecho (Jakobs, Günther: "Derecho Penal...", op. cit., págs.1/7 - págs. 11, 7/57 - págs. 259, 7/68 - págs. 265, 7/70 - págs. 266, 21/2 - págs. 718, 21/16 - págs.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

730, 21/116 - págs. 791, 29/29 - págs. 972, 29/57 - págs. 993; etc.).

En tal sentido, he señalado en anteriores oportunidades que "... en los delitos de dominio se incumple un mandato general que incumbe a cualquier persona y que tradicionalmente halla expresión en el aforismo *neminem laedere*. Los delitos de infracción de un deber presuponen, por el contrario, el incumplimiento de mandatos especiales de los que son destinatarios ciertos grupos de personas. Ciertamente, esta diferenciación merece ulteriores precisiones a la luz de la complejidad de las relaciones sociales y de las posibilidades de acción del ser humano y el desarrollo individual no se realizan, de forma exclusiva, dentro de la esfera de organización de cada uno, sino que cada vez son más frecuentes actuaciones en organizaciones ajenas que se asumen como propias, y actuaciones que dependen, de vinculaciones institucionales. En este sentido, las instituciones, en cuanto dotan de forma el modo de organización de una sociedad, son fuentes de expectativas y condicionan, de este modo, las esferas de actuación de las personas vinculadas por dichas instituciones..." (Suárez González, Carlos; "Los delitos consistentes en la infracción de un deber", en "La dogmática penal frente a la criminalidad en la administración pública y otros problemas actuales del derecho penal", Grijley, Perú, p. 152 y ss.) -vid. mi voto *in re* "Villareal, Raúl Alcides y otros s/ recurso de casación", causa CCC 247/2005/T01/4/CFC3, rta. el 21/09/15, registro n° 1773 de la Sala IV-.

Es que, "Como es conocido, los delitos de infracción de un deber (Pflichtdelikte) deben su formulación a Roxin, quien desarrolla la categoría a los efectos de establecer

reglas especiales de autoría y participación en determinados delitos comisivos, de los que constituye el paradigma los delitos cometidos por funcionarios públicos en el ejercicio de su cargo [...] lo determinante para la autoría no es la 'condición formal de funcionario', ya que si así fuera, cualquier delito cometido por quien ostente dicha condición habría que considerarlo delito de funcionarios. Lo relevante es el deber específico de tener encomendado un cometido concreto [...] Las consecuencias dogmáticas que se extraen en el ámbito de la autoría y la participación son las siguientes: en lo que concierne a la coautoría, en los delitos consistentes en la infracción de un deber no opera el presupuesto del dominio del hecho. Lo relevante es la vulneración del deber, y ello aun cuando, en el caso concreto, no exista una dependencia funcional en el sentido de la teoría del dominio del hecho..." (Suárez González, Carlos, op. cit., p. 152 y ss.).

Entonces bien, en virtud de los distintos deberes asignados a Juan Pablo Schiavi en su carácter de Secretario de Transporte, se puede afirmar que era responsable de evitar que, a raíz de las irregularidades e incumplimientos en materia de seguridad y mantenimiento de los trenes, se desencadenara un hecho como el que aquí ocurrió, tal como fue reseñado por el colega que lidera esta votación.

Asimismo, existen otras circunstancias que agravan aún más su posición, pues colocan sobre su cabeza no sólo aquella obligación en materia de prevención, sino ya más bien en forma concreta, la necesidad urgente e imperiosa de realizar dicho control.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Pues es tan responsable el que no realiza la conducta debida debiendo hacerlo, como el que debía conocer para así evitar, y sin embargo no lo hizo.

Y esto se relaciona, entre otras cosas, con circunstancias objetivas que surgen de la causa y que prueban que previo al incidente en cuestión ya se habían hecho reclamos sobre diversas irregularidades sobre el funcionamiento que presentaba la línea Sarmiento; y que Juan Pablo Schiavi tenía conocimiento de los problemas de mantenimiento y seguridad que aquella presentaba y que afectaba el servicio público de transporte que debían controlar.

Conforme surge de la normativa vigente durante el tiempo en que el nombrado ocupó el cargo de "Secretario de Transporte", era responsable de actuar como "autoridad de aplicación" u "organismo de control" frente a las denuncias de irregularidades y, a su vez, de revisor de las sanciones que impuso la CNRT en virtud de aquellas irregularidades detectadas.

Entonces, corresponde analizar si la defectuosa actuación del imputado ha sido una de las razones que explican el desgraciado suceso.

Y la respuesta no puede ser otra que la afirmativa. Ello así, no sólo por la estricta función que le competía, que tenía bajo la órbita de su competencia el contralor del cumplimiento de las medidas de seguridad en general; sino también porque el conocimiento de las irregularidades palmarias que adolecía el servicio de trenes de la línea Sarmiento en general, además de ser su exclusiva responsabilidad, le fue remarcado y notificado por la

Auditoría General de la Nación y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en reiterados informes.

De esta forma, resulta indiscutible que desde la órbita de la Administración Pública, era responsable de evitar que, a raíz de las irregularidades e incumplimientos en materia de seguridad, se desencadenara un hecho como el que aquí ocurrió. Como detalló el doctor Riggi en su voto, desconoció los informes negativos que les fueron elevados, como el informe de Auditoría AGN n° 303/09, que le fue comunicado mediante nota 73/11-PCSER del 2 de noviembre de 2011 (ver página 97/98), entre otros; los de la propia Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), que impuso severas multas por las falencias detectadas en la prestación del servicio y los incumplimientos al contrato de concesión, que no llegaron a ser ejecutadas por los sendos recursos administrativos deducidos ante la Secretaría de Transporte y que no recibieron tratamiento en tiempo y forma.

Es que la actividad de los funcionarios públicos sostiene la vigencia de los derechos de los ciudadanos, y entre ellos se encuentra el derecho a la seguridad, en toda actividad que dependa de la autorización estatal para funcionar.

Quien desee ascender al Aconcagua habrá de soportar por sí solo y personalmente, los riesgos que esa actividad conlleva para su integridad física, y para su vida.

Por el contrario, quien desee realizar una actividad como la de autos -utilizar el servicio público de transporte de pasajeros por medio de los ferrocarriles- que reclama autorización estatal, debe poder confiar en que el Estado, que





## *Cámara Federal de Casación Penal*

es quien ha autorizado la misma, le habrá de garantizar la seguridad en su desarrollo.

Como ya señalé, el accidente ocurrido en la estación Once de Septiembre no fue un evento natural, esto es, un suceso que puede explicarse atribuyendo su acaecimiento a fortuitas e incontrolables fuerzas naturales.

Se trató de un hecho cuyo realización responde a múltiples causas, entre ellas, la gravemente defectuosa fiscalización estatal de las condiciones de seguridad, esto es, un evento que sin el incumplimiento de los deberes de fiscalización a cargo del aquí imputado, no habría sucedido.

En este punto, cabe señalar que en cuanto a los delitos de funcionarios públicos, comparto con la doctrina especializada en su categorización como delitos institucionales "El rol que entra en juego en estos casos no es únicamente el rol persona (como en el Derecho abstracto de HEGEL), sino el de la persona en su rol de padre, madre, tutor o administrador, etc., o en su rol nexa con los deberes positivos del Estado, v. gr. en su rol de policía (seguridad interior), de juez (prestación de justicia), de cargo público, etc. (como en la eticidad de HEGEL) [...] En estos deberes positivos se basan los delitos de **infracción de deber**, como, al menos en sus consecuencias, se deduce de las palabras del fundador de dicha categoría de delitos. En efecto, según ROXIN, como vimos, no se trata únicamente de que el autor no perturbe en esferas de libertad ajenas, que él <desde el punto de vista jurídico ha de dejar intactas> (neminem laede), sino, por el contrario, estamos ante mandatos que protegen la <capacidad funcional> de <ámbitos de la vida ya preformados> (las instituciones positivas). En la formulación de JAKOBS se

trata de deberes que obligan <a la conformación -completa o parcialmente- de un mundo en común>. El Derecho Penal no se agota, por tanto, en el aseguramiento de esferas de libertad externas de forma negativa, sino que exige, en ocasiones, el establecimiento de relaciones positivas que se basan en instituciones positivas y que encuentran su expresión en los delitos de infracción de deber..." (Sánchez-Vera Gómez-Trelles, Javier; "Delito de infracción de deber y participación delictiva", Marcial Pons, Madrid, 2002, p. 101 y ss.).

En los delitos de infracción de deber "no se trata de preservar un bien ajeno de los efectos del propio ámbito de organización, sino de garantizar la propia existencia del bien en general o bien contra determinados peligros, solidariamente. Fundamento de la responsabilidad es la vinculación institucional con el bien..." (Jakobs, "Derecho Penal...", op. cit., p. 1028).

A ello cabe agregar que "... en palabras de Hans Kelsen: <mandar y prohibir no son dos funciones diferentes del ordenamiento del Estado, sino que, atendiendo a su naturaleza, son lo mismo; el prohibir puede ser formulado igualmente como mandar, y el mandar como prohibir, dependiendo si se parte de la acción o de su opuesto contradictorio, la omisión: una acción mandada es una omisión prohibida y una omisión mandada es una acción prohibida. Si se parte de acciones y omisiones mandadas, esto es, debidas, entonces, establecer también acciones y omisiones prohibidas resulta en realidad superfluo, puesto que las omisiones mandadas son lo mismo que las acciones prohibidas y las acciones mandadas se identifican con las omisiones prohibidas>".





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Y, "... el obligado positivamente que quebranta su deber responde siempre como autor de un delito de infracción de deber. Es indiferente si junto a dicho obligado coadyuva para la producción del resultado típico un actuante -con o sin dominio del hecho-, un omitente o, simplemente las fuerzas de la naturaleza: el obligado siempre responde como autor. En efecto, independientemente de la importancia de su contribución o de su dominio del hecho [...], el suceso incumbe al obligado especialmente a causa de la lesión de su deber. Su quebranto de los deberes que le impone la institución positiva le convierte siempre en completo incumbente..." (Sánchez Vera, op. cit. p. 110).

En definitiva, el estatus jurídico (calidad funcional) que ostentaba Juan Pablo Schiavi en cuanto al hecho 2 -Secretario de Transporte de la Nación-, le confiere por sobre la obligación del ejercicio de libertad inocuo para terceros, esto es, de la general obligación ciudadana de organizarse sin lesionar, la condición de custodio de la legalidad en el ámbito de sus funciones, y la gravísima infracción a esa obligación exhibida en su intervención en los hechos verificados, transmuta la razón de su obligación de responder por los mismos. Se trata, como se ha dicho, de injustos de infracción al deber, de infracción institucional.

En este entendimiento, la calidad de funcionario público del autor no cualifica especialmente un hecho que hubiere podido ser cometido por un particular, transformándolo en una especie de los denominados "*delicta propria*"; sino que directamente el hecho merece ser considerado -y valorado para su imputación- como hecho funcional, esto es, no como hecho

que reclama la intervención de un funcionario, sino como hecho de infracción a la *institución funcional*.

Ello así, toda vez que, como se ha expresado antes, y por sobre las obligaciones del respeto a la libertad, se encuentran las instituciones que, justamente, contribuyen al sostenimiento y garantía de esa libertad, esto es, aquellas que expresan la organización institucional del Estado.

Por lo que, en definitiva, entiendo que corresponde rechazar los planteos hechos sobre este punto por la defensa de Juan Pablo Schiavi.

4) Por último, corresponde abordar la particular situación de Ricardo Raúl Jaime, quien el día en que la formación Chapa 16 de la Línea Sarmiento se accidentó en la Estación Once, ya había dejado de ser Secretario de Transporte. Cabe recordar que Ricardo Raúl Jaime fue designado como Secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación el día 28 de mayo de 2003 y ejerció dicho cargo hasta el 1 de julio de 2009 (Decretos n° 65/03 y 822/09 respectivamente).

No existe duda respecto a que Jaime, como Secretario de Transporte, tenía la obligación legal de velar por el cumplimiento de la prestación del servicio en las condiciones reglamentarias y exigibles de seguridad y eficiencia. También se encuentra probado que al incumplir con su obligación, dejó que durante su gestión la concesionaria opere los trenes en las condiciones de peligro detalladas minuciosamente por el tribunal de juicio, lo que representó en el caso la falta de control de un riesgo penalmente relevante.

No obstante ello, cabe atender que, con buen criterio, el tribunal *a quo* consideró que “la imputación que





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*se dirigió contra él en este debate en relación al delito que ahora nos ocupa fue siempre, tanto desde la acusación pública como las privadas, por la situación generadora de deber propia de su rol estatal".*

Corresponde recordar aquí que en los delitos de omisión, en los que se quebranta un deber en virtud de responsabilidad institucional (delitos de infracción de deber), el fundamento de la responsabilidad es la vinculación institucional con el bien.

A partir de ello, los jueces evaluaron que *"si el ejercicio de la función pública es lo que conduce a sostener jurídicamente la estrechez entre el bien jurídico y el deber de actuar, no puede atribuírsele a quien no cumplía ese cometido las consecuencias de lo sucedido dos años y siete meses después"*.

Tal como lo señalaron los sentenciantes, considero que el excesivo tiempo transcurrido desde el alejamiento de Ricardo Raúl Jaime de la función pública hasta el día del hecho (dos años y siete meses), impide atribuirle responsabilidad en el delito de estrago culposo agravado por el resultado muerte, pues no puede afirmarse que en ese momento se encontrase a cargo de la administración de los riesgos de la actividad ferroviaria.

Al momento del hecho, como ya se dijo, le competía al "Secretario de Transporte" (Juan Pablo Schiavi) el contralor del cumplimiento de las medidas de seguridad en general y, desde la órbita de la Administración Pública, era responsable de evitar que, a raíz de las irregularidades e incumplimientos en materia de seguridad, se desencadenara un hecho como el que aquí ocurrió.

Por otra parte, el acierto del razonamiento del tribunal de juicio también se relaciona con la capacidad de evitación del resultado por parte de Ricardo Raúl Jaime, aspecto que fue valorado negativamente por el *a quo* y respaldó la decisión absolutoria cuestionada por los acusadores.

Sin lugar a dudas, Ricardo Raúl Jaime tampoco estuvo en condiciones de evitar el lamentable resultado. Fuera de la función pública desde hacía más de dos años y medio, no estaba dentro de sus posibilidades adoptar medida alguna para lograr que el servicio de trenes se explotara de manera segura.

En tal sentido, los magistrados de la instancia anterior refirieron que *“resulta difícil de imaginar cómo podría [Ricardo Raúl Jaime] supervisar a quien efectivamente ejercía esa actividad (la CNRT) si no tenía conocimiento de sus preocupantes informes o incluso, si llevamos más lejos el razonamiento, de qué modo hubiera sido capaz de instrumentar alguna medida de acción posible para neutralizar esos riesgos”*.

Para adjudicar responsabilidad por omisión es necesario que el sujeto cuente con la capacidad de actuar en la forma mandada, es decir, en la situación concreta el sujeto debe contar con los medios disponibles para realizar la acción evitadora, aspecto que en modo alguno puede predicarse en el caso de Ricardo Raúl Jaime. Lógicamente, *“más allá de lo que puede nadie está obligado” -ultra posse nemo obligatur-* (Claus Roxin, Derecho Penal. Parte General, t. II, Especiales formas de aparición del delito, Civitas -Thompson Reuters, p.758,, 2014, Buenos Aires).

Por lo expuesto y toda vez que el razonamiento expuesto por el tribunal de juicio no ha sido debidamente







## *Cámara Federal de Casación Penal*

rebatido por los acusadores, propicio rechazar los recursos presentados por los acusadores contra el punto dispositivo XVIII de la sentencia recurrida.

### **XI.- Situación procesal de Mario Francisco Cirigliano, Rubio, Romero, Sícaro y Lodola.**

Resta entonces analizar la situación procesal de Mario Francisco Cirigliano, Daniel Fernando Rubio, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro, que fueron absueltos por el tribunal de mérito; y la de Daniel Guido Lodola, que si bien fue condenado por el *a quo*, el doctor Riggi en su voto propone su absolución.

Luego de analizar las pruebas y la valoración que de las mismas hicieron tanto los magistrados de grado como el doctor Riggi en el voto que encabeza este Acuerdo no puedo más que compartir la solución por él propuesta.

Es que por una parte, cabe recordar que en reiteradas oportunidades he resuelto que el natural estado de inocencia del que goza toda persona trae aparejada la existencia de que para que se pueda originar en su contra un proceso penal deban existir ciertos elementos probatorios que conmuevan esa posición. Debe surgir cierta "sospecha" en su contra, para decidir su situación procesal, podrá optarse por el procesamiento si cabe la "probabilidad" de que el hecho se haya cometido y que el imputado haya tenido participación en él. Sólo así será factible que el proceso continúe su secuela progresiva, requiriéndose que ese nivel de probabilidad se mantenga a la hora de elevar la causa a juicio, el que, una vez agotado, sólo podrá dar lugar a una sentencia condenatoria si existe la "certeza" sobre aquellos extremos.

En este sentido, Jauchen expresa que: *“El estado de inocencia del imputado sólo podrá ser quebrantado mediante una sentencia condenatoria. Para que ello sea posible, es menester que las pruebas obtenidas tengan, en cuanto a su eficacia, la aptitud suficiente como para hacer madurar en el estado intelectual del juez el pleno convencimiento de la existencia del hecho y de la participación del imputado en el mismo(...). No es posible en materia penal elaborar una verdad formal o ficticia, tampoco es aceptable que se la obtenga (en el sistema de la libre convicción y sana crítica) mediante pura intuición o exclusivas conjeturas.”* (conf. Eduardo M. Jauchen, *“Tratado de la prueba en materia penal”,* Rubinzal - Culzoni Editores, Santa Fe, 2006, pág. 42).

La duda que se genera sobre esos extremos, por mínima que sea, obliga a una resolución absolutoria con todos los alcances que ella implica.

Así se ha sostenido que: *“La duda es un estado de ánimo del juzgador, que no puede reposar en una pura subjetividad, sino que debe derivarse de la racional y objetiva evaluación de las constancias del proceso”* (C.S.J.N. Fallos, 315:495, 323:701 entre muchos otros).

Por lo demás, entiendo que tanto Rubio como Lodola -gerentes de T.B.A.-, por una parte, y Ochoa Romero y Sícaro -como interventores de la C.N.R.T.-, actuaron dentro del ámbito de su organización y sin que pueda achacárseles la creación de peligros o efectos dañinos a terceros.

Estas breves consideraciones, sumadas a las ya analizadas por mi distinguido colega que vota en primer término, me convencen de adherir a la solución que éste propone.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

### **XII. Mensuración de las penas.**

Corresponde ahora dar respuesta a los planteos efectuados por las defensas en punto a los montos de las sanciones penales discernidas a Esteban Pont Vergés, José Doce Portas, Marcelo Alberto Calderón, Ricardo Raúl Jaime, Juan Pablo Schiavi, Antonio Marcelo Suárez, Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio, Alejandro Rubén Lopardo, Francisco Adalberto Pafumi, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Jorge Álvarez, Carlo Michele Ferrari, Marcos Antonio Córdoba, Roque Ángel Cirigliano, Pedro Roque Raineri, Guillermo Alberto D'Abenigno, Jorge Alberto De los Reyes y Sergio Daniel Tempone.

Sobre la temática en estudio en primer lugar corresponde señalar que pesa sobre los jueces el deber de fundar sus resoluciones, obligación que no sólo alcanza a la imputación y prueba del hecho ilícito atribuido sino también a la pena a imponer.

Cabe recordar, entonces, que tal como lo enseña el profesor Günter Jakobs *"el contenido y la función de la pena no se pueden configurar (ni siquiera limitándose a la pena estatal) con independencia de la existencia del orden en el que se pune, ni de la comprensión de su sentido [...] La pena hay que definirla positivamente: es una muestra de la vigencia de la norma a costa de un responsable. De ahí surge un mal, pero la pena no ha cumplido ya su cometido con tal efecto, sino sólo con la estabilización de la norma lesionada [...] Una infracción normativa es, por tanto, una desautorización de la norma. Esta desautorización da lugar a un conflicto social en la medida en que se pone en tela de juicio la norma como modelo de orientación [...] En las categorías de la problemática*

usualmente denominada 'teorías de la pena', esto quiere decir: La réplica ante la infracción de la norma por medio de pena no tiene lugar por sí misma, porque sí, sino porque en la vida social no se puede renunciar a orientaciones garantizadas. Así pues, la pena tiene una función que debe surtir efectos finalmente en el nivel en el que tiene lugar la interacción social, y que no se agota en significar algo: La pena debe proteger las condiciones de tal interacción y tiene, por tanto, una función preventiva [...] Destinatarios de la norma no son primariamente algunas personas en cuanto autores potenciales, sino todos, dado que nadie puede pasar sin interacciones sociales y dado que por eso todos deben saber lo que de ellas pueden esperar. En esta medida la pena tiene lugar para ejercitar en la confianza hacia la norma. Además la pena grava al comportamiento infractor de la norma con consecuencias costosas, aumentando la probabilidad de que ese comportamiento se aprenda en general a considerarlo como una alternativa de comportamiento a no tener en cuenta. En esa medida la pena se despliega para ejercitar en la fidelidad al Derecho. Al menos, sin embargo, mediante la pena se aprende la conexión de comportamiento y deber de asumir los costes, aun cuando la norma se haya infringido a pesar del que ha aprendido; en esta medida se trata de ejercitar en la aceptación de las consecuencias. Los tres efectos mencionados cabe resumirlos como ejercicio en el reconocimiento de la norma. Dado que tal ejercicio debe tener lugar en relación con todos y cada uno, en el modelo descrito de la función de la punición estatal se trata de prevención general mediante el ejercicio en el reconocimiento de la norma (la llamada prevención positiva general o colectiva -es decir, no sólo

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*intimidatoria-)..."* (Jakobs, "Derecho Penal...", op. cit., págs. 8 a 19).

En efecto, a los fines preventivos especiales positivos que emanan de la ley de ejecución de la pena privativa de libertad -Ley N° 24.660-, deben aunarse los fines preventivos generales positivos que conlleva toda organización socialmente constituida, pues el quebrantamiento normativo no sólo implica un conflicto entre el infractor y el Derecho -y si se quiere, con la víctima- sino, y muy especialmente, con la sociedad toda, ya que evidencia una fisura en el orden establecido, la que, de no ser reparada mediante el mensaje reafirmante de la norma por medio de imposición de una pena, conduciría a un colapso social.

Resumiendo: *"misión de la pena es el mantenimiento de la norma como modelo de orientación para los contactos sociales"* (confr. Jakobs, "Derecho Penal...", op. cit., pág. 14).

Sobre este aspecto, el mismo autor tiene dicho que *"... la determinación de la culpabilidad bajo la aplicación del derecho penal vigente, consiste en la fundamentación de la necesidad de punir en una determinada medida, para confirmar la obligatoriedad del ordenamiento frente al ciudadano fiel al derecho..."* (confr. Jakobs, Günther "Moderna Dogmática Penal - Estudios compilados", Editorial Porrúa, México D.F., 2002, pág. 125).

Por otra parte, en concreto, la determinación e individualización de la pena ha de ser traducida como *"... la cantidad y calidad de poder punitivo que se ejerce sobre una persona criminalizada que, junto con su modo de ejercicio, la agencia judicial determina en la sentencia definitiva"* (cfr. D

´ALESSIO, Andrés José, Código Penal Comentado y Anotado -Parte General-, Buenos Aires, La Ley, 2007, pág. 422 y ss).

Para tal fin, el juez determinará la pena aplicable al condenado, debiendo ponderar para ello las pautas fijadas por los artículos 40 y 41 del Código Penal, estas son: las circunstancias atenuantes y agravantes particulares del caso como así también las circunstancias objetivas vinculadas al hecho delictivo imputado y a la de tinte subjetivo, relacionadas íntimamente con las cualidades, características y peligrosidad del autor.

Siguiendo esa línea, y tal como puede observarse de nuestro sistema jurídico, cada tipo penal tiene asignado un marco punitivo determinado, y dentro de los límites fijados por éste, el órgano jurisdiccional deberá fijar la pena que corresponde y resulte adecuada al caso concreto. La existencia de escalas penales es considerada esencial dentro de un "derecho penal de culpabilidad" puesto que resulta ser el camino más adecuado para expresar las diferentes culpabilidades posibles, los distintos grados de capacidad de motivación frente al ilícito como así también para "medir el ilícito..." (cfr. ZIFFER, Patricia, "Lineamientos de la determinación de la pena", Buenos Aires, AD.HOC, 2005 y cfr. mi voto in re "DURE, Jonathan Ezequiel s/ recurso de casación" -CCC 51702/2014/T01/CFC1- de esta Sala, entre otros).

Conforme a los lineamientos reseñados, adelanto que he de compartir con mis colegas de la instancia respecto a la gravedad y naturaleza de los delitos por los que resultaron condenados los imputados. Más la mencionada gravedad y naturaleza de los hechos juzgados no conlleva la exclusión de elementos fácticos que hacen a la magnitud del injusto penal,

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

como ser, la cantidad de víctimas y la entidad de la afectación al patrimonio estatal, pues lo contrario implicaría vaciar de fundamento la escala penal prevista por nuestros legisladores en todas las normas de contenido penal (tanto las codificadas como las que se encuentran en leyes especiales).

Por lo demás, si bien en reiteradas oportunidades he señalado que a fin de conservar la imparcialidad característica de nuestro sistema judicial los magistrados tienen vedado imponer a los encartados, de oficio, una pena superior a la solicitada por los acusadores; por lo que la escala de las penas a imponer a los imputados, tenía como límite máximo la solicitada por el Fiscal General, o como en el caso, por los querellantes durante el debate (cfr. mi voto in re CFP 16132/2003/T01/1/CFC2, "CAPIZZI, Vicente José y otros s/ recurso de casación", reg. n° 26/17, del 14/2/2017, entre muchos otros). Ello no impide que -como sucedió en el caso- el tribunal de mérito, tome en consideración todas las circunstancias concomitantes que le permitan fundamentar el monto que fijarán de pena, siempre que respeten ese límite.

Adentrándome al análisis de los montos punitivos impuestos a los imputados, y virtualmente resuelta la cuestión por los votos coincidentes de mis colegas de Sala; habré de dejar sentada mi disidencia en cuanto considero que las defensas no lograron rebatir las sólidas argumentaciones brindadas por el tribunal oral, de conformidad con las pautas previstas por los artículos 40 y 41 del código penal; por cuanto las consideraciones allí efectuadas resultan hábiles y justifican razonablemente las penas propiciadas respecto a Ricardo Raúl Jaime, Esteban Pont Vergés, José Doce Portas, Marcelo Alberto Calderón, Juan Pablo Schiavi, Antonio Marcelo

Suárez, Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio, Alejandro Rubén Lopardo, Francisco Adalberto Pafumi, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aída Ballesteros, Jorge Álvarez, Carlo Michele Ferrari, Marcos Antonio Córdoba, Roque Ángel Cirigliano, Pedro Roque Raineri, Guillermo Alberto D'Abenigno, Jorge Alberto De los Reyes y Sergio Daniel Tempone, cuya extensión consultan adecuadamente los principios de jerarquía superior -arts. 18 y 75 inc. 22 de la Constitución Nacional y art. 5 inc. 6 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos-.

Por lo que, en definitiva, habré de proponer el rechazo de los planteos realizados por los recurrentes en cuanto a los montos de penas fijados por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal en las presentes actuaciones.

**XIII.-** En definitiva, y en virtud de cuanto he señalado en los párrafos precedentes, habré de adherir a la solución propuesta por el doctor Eduardo R. Riggi en lo que hace al recurso deducido en favor de Daniel Guido Lodola; debiendo rechazarse los restantes recursos de casación deducidos por las partes con costas; con la salvedad de que el recurso deducido por la defensa pública oficial en representación de Guillermo Alberto D'Abenigno y Jorge Alberto De Los Reyes deberá ser rechazado sin costas en la instancia (arts. 530 y 532 -en función del art. 22 inc. d) de la ley 27.149- del C.P.P.N.), lo mismo que el deducido por el representante del Ministerio Público Fiscal (arts. 530 y 532 del C.P.P.N.).

El señor juez **doctor Carlos A. Mahiques** dijo:

**I.** Comienzo por expresar mi adhesión a los exhaustivos y rigurosos votos de mis colegas, los jueces Eduardo Rafael Riggi







## *Cámara Federal de Casación Penal*

y Juan Carlos Gemigniani, en cuanto concierne al rechazo de los agravios de las partes fundados en la nulidad, arbitrariedad, errónea valoración de los hechos y las pruebas producidas en este proceso.

Asimismo, acuerdo plenamente con los argumentos y conclusiones vertidos en el voto que abre este acuerdo, y emito el mío en el mismo sentido, respecto del rechazo al pedido de detención -en carácter de prisión preventiva- formulado por el representante de la vindicta pública en la audiencia de informes ante esta sede.

También participo de los fundamentos dados por el doctor Riggi para desestimar los recursos que los acusadores dirigieron contra las absoluciones de Mario Francisco Cirigliano, Daniel Fernando Rubio, Pedro Ochoa Romero y Antonio Eduardo Sícaro.

Hago igualmente propios los criterios que sustentan el temperamento absolutorio propuesto por el mencionado magistrado respecto de Daniel Guido Lodola.

En cuanto al grado de responsabilidad penal atribuido en las ponencias precedentes, respecto de los integrantes del directorio de la firma Cometrans S.A. -José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo-, el Gerente de Operaciones de TBA S.A. -Sergio Daniel Tempone-, el Jefe del Depósito Castelar -Pedro Roque Raineri- y el maquinista -Marcos Antonio Córdoba-, adhiero y hago míos sus fundamentos, votando en el mismo sentido.

Sin perjuicio de coincidir en lo sustancial con el criterio de imputación y las conclusiones del juez Riggi en relación a Juan Pablo Schiavi, Ricardo Jaime y los responsables de TBA S.A. -Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Calderon y Jorge

Álvarez-, considero necesario precisar y complementar el análisis del contexto en que se desarrollaron los sucesos objeto de juzgamiento y sus consecuencias en orden a la subordinación legal y penalización de los mismos.

Con respecto a los miembros del Directorio de TBA S.A. -Carlo Ferrari, Jorge De los Reyes, Laura Ballesteros, Carlos Pont Verges, Antonio Marcelo Ricardo Suarez, Víctor Eduardo Astrella, Guillermo D`Abenigno y Francisco Pafumi- y al gerente de material rodante -Roque Angel Cirigliano-, adelanto que habré de proponer una modificación a las calificaciones legales de las conductas definidas en el fallo del *a quo*.

En primer término, resulta insoslayable para una adecuada evaluación jurídica de los hechos juzgados, la especial consideración del ámbito de corrupción estatal y privada en el que aquellos se enmarcaron, y cuya más trágica consecuencia fue la muerte de 52 personas, y 789 heridos de diversa gravedad, seguidos de la colisión de la formación *Chapa 16* del Ferrocarril D.F. Sarmiento, ocurrida en la estación Once de Septiembre el 22 de febrero de 2012.

La corrupción, que connotó y signó fatídicamente estos sucesos, es un mal grave y generalizado, que siempre utiliza y menoscaba las instituciones del Estado, y atenta contra el desarrollo sustentable de todos los sectores sociales. Constituye un desafío a la vez político y económico, pues genera un encarecimiento y una pérdida de calidad en la administración de los servicios que repercute negativa y directamente en las personas afectadas. Y es la consecuencia de que particulares y funcionarios se sirvan de los fondos destinados a la prestación de servicios públicos esenciales, sea para su enriquecimiento personal o para desviarlos con propósitos ilícitos (sobre los

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL


Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

alcances, riesgos, y estrategias de las empresas y los Estados frente a la corrupción internacional, cfr. Ph. Montigny, *L'entreprise face à la corruption internationale*, ed. Ellipses, 2006, pp.425 y ss.; F. Palazzo, a cura di, *Corruzione Publica, Repressione penale e prevenzione amministrativa*, Firenze University Press, 2011, pp.63 ss, y 77 ss., passim; *Corporate Criminal Liability, Emergence, Convergence and Risk*, Springer, M. Pieth. R. Ivory Editors, esp. Part. I, The Analytical Framework, pp. 4 y ss.). Es una realidad global, cuyo costo equivale a más del 5% del PBI mundial (alrededor de 2.6 trillones de dólares), y un trillón de dólares anuales en sobornos, con su secuela de iniquidad y empobrecimiento (D. Kaufmann, *Myths and Realities of Governance and Corruption*, en Informe del Banco Mundial, pp.96/98. Ver [http://siteresources.worldbank.org/INTWBIGOVANTCOR/Resources/2-1\\_Governance\\_and\\_Corruption\\_Kaufmann.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTWBIGOVANTCOR/Resources/2-1_Governance_and_Corruption_Kaufmann.pdf)). 

En el prólogo de la Convención Interamericana contra la Corrupción, se afirma que este fenómeno "*socava la legitimidad de las instituciones públicas, atenta contra la sociedad, el orden moral y la justicia, así como contra el desarrollo integral de los pueblos*". Y agrega que "*...la democracia representativa, condición indispensable para la estabilidad, la paz y el desarrollo de la región, por su naturaleza, exige combatir toda forma de corrupción en el ejercicio de las funciones públicas, así como los actos de corrupción específicamente vinculados con tal ejercicio*".

En su séptimo período de sesiones, celebrado en Viena del 6 al 10 de noviembre de 2017, la Conferencia de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, aprobó la Resolución 7/2, por la cual se "*reconoce que la lucha contra la corrupción en todas sus formas, es una*

prioridad, y reitera su preocupación por la gravedad de los problemas y amenazas que plantea". Allí se menciona también la resolución 71/208, del 19 de diciembre de 2016, respecto a los "efectos negativos que la corrupción puede tener en el disfrute de los derechos humanos, y reconoce además que [...] puede afectar de manera desproporcionada a las personas más desfavorecidas de la sociedad y exacerbar la pobreza y la desigualdad". En particular resalta la "importancia de garantizar la integridad de todo el sistema de justicia penal de conformidad con los principios fundamentales de los ordenamientos jurídicos de los Estados partes, y reconoce la importante función que desempeñan los funcionarios públicos para fomentar el rechazo a la corrupción". Finalmente, se "[i]nsta a los Estados partes a que redoblen los esfuerzos que se están llevando a cabo para prevenir y combatir la corrupción en todas sus formas e independientemente de su escala, basados en un enfoque amplio y multidisciplinario con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, entre otras cosas mediante el fomento del rechazo a la corrupción".

La República Argentina, mediante la firma de las referidas convenciones internacionales, se comprometió a combatir ese flagelo en la inteligencia de que "el combate contra la corrupción fortalece las instituciones democráticas, evita distorsiones de la economía, vicios en la gestión pública y el deterioro de la moral social" (cfr. Prólogo de la Convención Interamericana, cit.). De ese modo, la Argentina incurriría en responsabilidad internacional si incumpliera la obligación asumida al suscribir y ratificar dichos instrumentos internacionales (cfr. Convención Interamericana contra la Corrupción, 29 de marzo de 1996 y 08 de abril de 1997

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

respectivamente; Convención Contra la Corrupción, Naciones Unidas, del 10 de diciembre de 2003 y 28 de agosto de 2006, respectivamente).

En palabras del ex Secretario de Naciones Unidas, Kofi A. Annan, en el prefacio a la UNCAC: *"La corrupción es una plaga insidiosa que tiene un amplio espectro de consecuencias corrosivas para la sociedad. Socava la democracia y el estado de derecho, da pie a violaciones de los derechos humanos, distorsiona los mercados, menoscaba la calidad de vida y permite el florecimiento de la delincuencia organizada, el terrorismo y otras amenazas a la seguridad humana. Este fenómeno maligno se da en todos los países –grandes y pequeños, ricos y pobres– pero sus efectos son especialmente devastadores en el mundo en desarrollo. La corrupción afecta infinitamente más a los pobres porque desvía los fondos destinados al desarrollo, socava la capacidad de los gobiernos de ofrecer servicios básicos, alimenta la desigualdad y la injusticia y desalienta la inversión y las ayudas extranjeras. La corrupción es un factor clave del bajo rendimiento y un obstáculo muy importante para el alivio de la pobreza y el desarrollo"*.

La visión de la conflictividad penal suscitada en este caso en el que se juzgan actos de corrupción incluye un marco más amplio, aunque cabe, liminarmente, precisar que no ingresan en el objeto procesal motivo de estos actuados, las eventuales irregularidades que se habrían producido en torno al otorgamiento y destino de los subsidios entregados durante años por el Estado Nacional al tiempo de la firma del contrato de concesión con TBA S.A. Aquellas, en su conjunto y con su particular alcance y significación típica, forman parte de la investigación que aún se está llevando a cabo en el Juzgado Nacional en lo Correccional y

Criminal Federal nro. 2, en la causa nro. 4973/2010.

Lo que en estas actuaciones interesa, y está suficientemente comprobado, es que el propósito que presidió la participación, desarrollo y ejecución del contrato de concesión -por lo menos desde el año 2004 hasta el año 2012- fue generar un lucro indebido en beneficio de particulares, mediante la falta de mantenimiento y seguridad del transporte ferroviario de la línea Sarmiento en perjuicio del patrimonio del Estado así como de los usuarios de ese servicio de transporte público.

Ese ilícito mecanismo fue posible, por un lado, debido a la conducta de funcionarios estatales que faltaron intencionalmente a los deberes del cargo en orden al debido control del funcionamiento del sistema ferroviario concesionado y, por el otro, porque los empresarios que tenían a su cargo la administración de los bienes concesionados dejaron de invertir en el mantenimiento de la infraestructura, e incluso se aprovecharon del deterioro y la destrucción del material rodante para obtener un incremento del flujo de fondos estatales.

La inevitable consecuencia de esta recurrente y sistémica connivencia política y económica, operada a lo largo de más de ocho años, fue la afectación del parque ferroviario y la mengua en la calidad y seguridad de ese servicio de transporte, además de un incremento indebido del peligro jurídicamente desaprobado, propio de una actividad particularmente riesgosa que se materializó trágicamente en el suceso acaecido el 22 de febrero de 2012.

Resulta, en ese contexto, procedente, la imputación del delito de administración infiel, recaída en esta causa, en tanto se la vinculó con el perjuicio ocasionado a bienes del Estado destinados a prestar un servicio público, sujetos a la confianza

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

y lealtad de funcionarios estatales de diverso rango que, como quedó comprobado en el caso, incumplieron con sus deberes de controlar las condiciones y calidad de la prestación del servicio concesionado, y de garantizar la seguridad de los usuarios.

**II.** El material probatorio reunido en esta causa y examinado por el tribunal oral a partir de la prueba producida en las actuaciones, con exclusiva relación al *thema decidendum*, permite afirmar con un razonable grado de certeza:

a) Que Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA S.A.) fue creada en el año 1995 por decisión de la firma Cometrans S.A., representada por Sergio Claudio Cirigliano, -junto con otras dos empresas-, para obtener la concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de las líneas Mitre y Sarmiento (cfr. Escritura nro. 82, "Estatuto constitutivo de TBA S.A.", obrante a fs. 3/17 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaria).

b) Que la empresa TBA S.A. obtuvo la concesión, en el año 1995, para la operación y explotación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros en el área Metropolitana de la línea Sarmiento (y también de la línea Mitre), siendo suscripto el contrato de concesión, ese mismo año, por Sergio Cirigliano como presidente de la referida sociedad. Este contrato de concesión (aprobado por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional nro. 730 del día 23 de mayo del año 1995) tuvo una *addenda* modificatoria del contrato en el año 1999 y una readecuación de dicha *addenda* en el año 2001 (aprobadas por los Decretos nros. 210 y 104, de fechas 16 de marzo de 1999 y 25 de

enero de 2001, respectivamente). En estos instrumentos, se realizaron algunas modificaciones producto de la renegociación entre las partes, a cuyo través se persiguió, como objetivo relevante, *"mejorar la prestación de los servicios principalmente dirigidas a incrementar la oferta y calidad de transporte, a la vez de mejorar la seguridad"*. También se acordó allí la prórroga de la concesión por veinticuatro años más a partir de la toma de posesión.

c) Que tanto en el pliego de bases y condiciones para la licitación de la concesión (ver Resolución nro. 1456 del 13 de noviembre del año 1991 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos que aprobó el *"Pliego de Bases y Condiciones Generales"*), como en el contrato de concesión y sus modificaciones, se estableció que la empresa concesionaria brindaría un servicio público y que debía mantener los bienes del Estado afectados a la concesión en buen estado para el confort y seguridad de los usuarios (art. 4 y 20 del contrato). En efecto, el contrato de concesión determinó en el art. 11.1, que *"El Concesionario se obliga al mantenimiento de los bienes transferidos con la Concesión, o incorporados a ella posteriormente, conservándolos en aptitud para el servicio a prestar, a fin de que éste se cumpla siempre en condiciones de eficiencia y seguridad. También deberá recuperar el estado de los bienes que le hubieran sido transferidos en estado deficiente por mantenimiento diferido; (...) deberá realizar el programa de mantenimiento para cada una de las categorías principales de bienes afectados al servicio objeto de Concesión, tanto los recibidos como los incorporados durante el transcurso de la Concesión, ejecutando el programa de mantenimiento previsto en su*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*oferta".*

d) Que el modo y los alcances de las tareas de mantenimiento también fueron fijadas en el contrato quedando a cargo del "concesionario (...) *efectuar el mantenimiento de los bienes siguiendo las normas permanentes que rigen para FEMESA, aun cuando ellas no hubieran sido aplicadas en los años recientes o hubieran sido sustituidas por otras de emergencia. En ausencia de tales normas se seguirán las recomendaciones de los fabricantes o las que aconseje la práctica internacional para casos semejantes*" (art. 11.3 del contrato). Los servicios debían programarse de modo de cumplir con los parámetros de cantidad de oferta, frecuencia mínima y tiempos de viaje fijados para cada corredor de transporte, según lo dispuesto en el Anexo VI de la *addenda* (art. 8 y 8.1 del contrato).

La seguridad de los usuarios resultaba ser, entonces, una de las premisas fundamentales del contrato de concesión (ver art. 8.3), poniéndose de resalto en el art. 8.4.1 de dicho documento, que el servicio público debía ser prestado teniendo especialmente en cuenta su principal destinatario: el usuario, *"de modo de satisfacer las necesidades de la demanda, a través de la prestación de un servicio eficiente y confiable en condiciones de seguridad y comodidad"*.

e) Que la retribución que percibiría el concesionario se integraría por los siguientes conceptos: a) tarifa propia; b) subsidio; c) peaje; d) ingresos por explotaciones colaterales e) ingresos para inversiones básicas y complementarias y, f) honorarios por gerenciamiento de obras del plan de modernización (art. 7 del contrato).

f) Que el Estado contaría con la facultad de controlar la actividad del concesionario por medio de auditorías e

inspecciones de obras, pudiendo establecer penalidades frente al incumplimiento, e inclusive, resolver el contrato (art. 8.3 del contrato). La autoridad de aplicación a la fecha de la última modificación, era el Ministerio de Infraestructura y Vivienda de la Nación, el cual podía actuar "por sí o a través de organismos específicos, según sus respectivas competencias, tales como la Secretaría de Transporte o la Comisión Nacional de Regulación del Transporte"(art. 6.4.1 del contrato).

El art. 6.4.2 del mismo convenio, precisó las facultades de la autoridad de aplicación, entre ellas, controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario; fiscalizar las condiciones impuestas al concesionario para la prestación de los servicios, su comercialización y el cumplimiento de los programas de inversiones y de mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento; controlar el cumplimiento de las normas de seguridad y operativas de los servicios concedidos; requerir información y realizar inspecciones y auditorías, así como aplicar las penalidades a que se refiere el artículo 16 del contrato (art. 6.4.2).

En el artículo 16.1 del contrato se indicó el régimen de penalidades ante los incumplimientos del contrato verificados por la autoridad de control, los cuales podían dar lugar a la aplicación de sanciones graduadas en función de la gravedad de la infracción cometida, desde un mero apercibimiento hasta la aplicación de multas, por un monto máximo correspondiente al 5% del monto total de la garantía de cumplimiento de contrato.

En las condiciones pactadas, si el valor de las multas aplicadas en el período anterior a cinco años de la fecha de imposición de cada multa sobrepasaba el 30% de dicha garantía, la autoridad de aplicación podía "declarar la rescisión del Contrato

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

en los términos del artículo 41.2, apartado e, de las Condiciones Generales". La garantía de cumplimiento del contrato se estableció en un monto de treinta millones de dólares estadounidenses (U\$S 30.000.000), según lo dispuesto en el artículo 18.5 del contrato, por lo cual el monto máximo de las multas aplicadas no debía exceder de diez millones de dólares (U\$S 10.000.000) en un lapso de cinco años (ver sentencia fs. 16.566). El contrato también preveía su resolución por culpa del concesionario, en caso de incumplimiento grave y reiterado a sus obligaciones contractuales y, luego de haber sido intimado fehacientemente por la autoridad de aplicación (art. 19.2 del contrato).

g) Que en el contrato original se consignó como obligación de la concesionaria el deber de contar con un asesor técnico externo. Dicha función recayó en la firma *Burlington Northern Railroad Co.* (la cual fue una de las empresas creadoras de TBA S.A., cfr. Escritura nro. 82, "Estatuto constitutivo de TBA S.A.", obrante a fs. 3/17 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaria), siendo luego reemplazada por *Transurb Consult SA*, con motivo del dictado de la *addenda* del año 2001 (art. 6.2). El asistente técnico asumía, frente al concesionario, y en razón de su experiencia en la materia, la responsabilidad técnica por la operación de los trenes, siendo condición para su intervención en tal carácter, la autorización del concedente con base en sus antecedentes en ese rubro.

Corresponde subrayar sobre el punto, que la *addenda* del contrato del año 2001 reconoció a *Trenes de Buenos Aires SA.*, el

carácter de operador ferroviario, en virtud de la "experiencia" que, a ese momento, había adquirido en la explotación del servicio ferroviario, por lo cual se le permitió asumir, por sí, esa condición. Se dijo que, *"habida cuenta que desde la fecha de la toma de posesión hasta la actualidad el concesionario ha demostrado poseer la capacidad técnico operativa necesaria para operar servicios de transporte ferroviario de pasajeros, para comercializar la prestación de dichos servicios y para mantener la infraestructura ferroviaria y su equipamiento, el concedente reconoce al mismo el carácter de operador de sistemas de transporte ferroviario de pasajeros. No obstante, el concesionario podrá decidir la continuidad del operador habilitado, o la contratación de un tercer operador, en ambos casos a su cargo, o bien asumir la operación per se"* (art. I. a).

h) Que, sin embargo, en enero de 2002, la ley 25.561 declaró la "Emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria". Se autorizó entonces al Poder Ejecutivo a renegociar esos contratos y se aclaró, en el artículo 10, que las disposiciones allí previstas *"en ningún caso autorizarán a las empresas contratistas o prestadoras de servicios públicos a suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones"*.

A su vez, el Decreto nro. 1090/02 fijó los alcances del proceso de renegociación, precisándose que los concesionarios debían *"mantener la calidad de los servicios públicos involucrados y velar por la salubridad y la seguridad de la población, tanto por hechos, acciones u omisiones derivados del contrato respectivo"* (art. 2).

En el año 2002, la Resolución del Ministerio de Economía nro. 308/02 del 16 de agosto de 2002 -cuyas disposiciones revisten carácter de complementarias e





## *Cámara Federal de Casación Penal*

interpretativas para las normas que rigen el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos (art. 1)-, estableció que las autoridades de aplicación de los contratos de concesión, como los respectivos órganos de control, continuaban ejerciendo sus atribuciones y facultades, conforme a lo establecido en las normas que definen su competencia (art. 2). También aclaraba que los estándares de calidad referidos en el Decreto nro. 1090/02, son aquellos previstos en las condiciones estipuladas en los respectivos contratos de concesión, sus modificaciones y *addendas* vigentes, y que tales estándares determinaban los niveles de calidad exigibles al concesionario (art. 3).

En el mes de mayo de 2003 se creó el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, organismo al cual le fueron transferidos todos los asuntos e incumbencias atinentes al transporte. Luego, a través del Decreto 1142/2003 se dispuso, que, como parte de la estructura de aquel Ministerio, fuera la Secretaría de Transporte la que tuviera a cargo el deber de controlar y fiscalizar los servicios de transporte, asegurando la calidad del servicio y la protección del usuario, así como la coordinación de las relaciones con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y con el Poder Ejecutivo. El 28 de mayo de ese mismo año el imputado Ricardo Jaime asumió como Secretario de Transporte de la Nación (cfr. Decreto 65/2003, publicado en B.O. el 29 de mayo de 2003).

i) Que, como otra de las consecuencias de la crisis social y económica posterior al año 2001, las empresas extranjeras de contralor de origen y con experiencia internacional dejaron de operar en el país. Según consta -en copias a fs. 39/40 del expediente nro. S02:0010902/2012

(S01:133214/2004) asunto "Reconstrucción exp-S01:240907/2002"-, el día 10 de diciembre del año 2001 se presentaron en forma conjunta Sergio Claudio Cirigliano y Mauricio Gesang, en representación de Trenes de Buenos Aires y *Transurb Technirail SA NV* (como continuadora de *Transurb Consult SA*), respectivamente, y solicitaron, con invocación de la *addenda* al contrato de concesión, que se autorizara el reemplazo del asistente técnico de la concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, grupos I y II, quedando en cabeza del concesionario el carácter de operador. Así fue como Trenes de Buenos Aires recibió opinión favorable por parte del Secretario de Transporte Ricardo Jaime, el 7 de mayo de 2003; del Subsecretario de Transporte Ferroviario, con fecha 19 de junio de 2003; y de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación el 28 de julio de 2003.

Por otra parte, la Resolución nro. 443/04 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación autorizó a Trenes de Buenos Aires SA. a asumir el carácter de asistente técnico para la operación de las líneas Mitre y Sarmiento, en reemplazo de la firma *Transurb Consult SA*, circunstancia que debería haber importado para la empresa TBA S.A. el ahorro de un significativo monto dinerario indeterminado.

j) Que, sin perjuicio de lo anterior, el 5 de enero del año 2004, TBA S.A. firmó con Cometrans S.A. un contrato a fin de que ésta le brindara asesoramiento integral "a los efectos de optimizar la calidad del servicio concedido a TBA" dada su "vasta experiencia en materia de transporte multimodal". El 28 de septiembre de 2001 Cometrans S.A. ya era propietaria de más de la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

mitad del paquete accionario de TBA S.A. -contando con 9.783.360 acciones con derecho a voto sobre un capital social de 18.000.000 acciones- pasando a tener el 96 % de las acciones -es decir, 17.280.000 acciones- para el año 2006 (confr. escritura nro. 574 de fecha 18 de julio de 2002 y Acta de Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria del 30 de mayo del 2006, obrantes a fs. 28/30 y 51/52 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaria). Sergio Claudio Cirigliano, era el presidente de ambas firmas, razón por la cual este primer convenio fue suscripto con Jorge Álvarez, en representación de TBA S.A..

Cabe tener en cuenta que aproximadamente cuatro meses más tarde, el 28 de mayo de 2004, el mencionado Sergio Cirigliano renunció al cargo de presidente de la firma TBA S.A., asumiendo como presidente Marcelo Calderón y como vicepresidente, Jorge Álvarez. En esa misma fecha, se incorporaron al directorio de la empresa, Francisco Pafumi, Victor Astrella, Jorge De los Reyes y Guillermo D'Abenigno, todos empleados de la firma con situación de revista en diferentes áreas (Cfr. acta de asamblea general ordinaria y de directorio de TBA del 28 de mayo 2004, obrantes en fs. 32/33 y 36 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). En el año 2006, también se incorporó otro empleado de TBA S.A., el coimputado Antonio Marcelo Suarez (cfr. acta de asamblea general ordinaria obrante a fs. 58 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en



caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría).

Específicamente, en el objeto del contrato se expuso que Cometrans S.A. prestaría asesoramiento a su contraparte en temas vinculados a *"la diagramación de transporte de pasajeros, el desarrollo de un plan para la comercialización de los servicios, la administración de los programas de inversión de capital vinculados al Contrato de Concesión, la renegociación del Contrato de Concesión y los reclamos administrativos presentados ante el Gobierno Nacional"* (ver Cláusula Primera del Contrato). Asimismo, Cometrans S.A. se comprometió a *"tener personal capacitado y con experiencia disponible a pedido de TBA durante la totalidad del período del contrato de concesión para el desarrollo de las tareas referidas"*, el cual permanecería en su nómina de personal, pero debiendo reportarse al Gerente de Operaciones de TBA S.A. (Cláusula Segunda del Contrato).

k) Que, como contraprestación, Trenes de Buenos Aires pagaría en concepto de honorarios un monto equivalente al tres punto cuatro por ciento (3,4%) de sus ingresos brutos, excluidos los ingresos por explotaciones colaterales a la concesión. En concepto de honorarios también se obligaba a pagar un importe de un millón ochocientos setenta y cinco mil ciento veintinueve pesos con cuatro centavos (\$ 1.875.129,04) en concepto de canon extraordinario. El término de este acuerdo se estableció por el periodo de duración de la concesión a cargo de TBA S.A..

La *addenda* a este contrato fue posteriormente firmada el 1ro. de noviembre de 2007, por Sergio Claudio Cirigliano como presidente del directorio de Cometrans S.A. y Marcelo Calderón como presidente de TBA S.A., la cual fue aprobada por el directorio de Cometrans S.A. (cfr. a fs. 71 del libro copiador







## *Cámara Federal de Casación Penal*

"Cometrans, Acta de Directorio nro. 4", en caja identificada con el nro. 26 en la documentación reservada en Secretaría, acta de directorio conformado por Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio, Alejandro Rubén Lopardo y José Doce Portas, entre otros, donde se aprueba dicha *addenda*) y el directorio de TBA S.A. el día 29 de octubre de 2007 (cfr. acta de directorio obrante a fs. 101 de las copias simples del libro "Actas de Directorio n° 3 de Trenes de Buenos Aires SA", en caja identificada con el nro. 103 en la documentación reservada en Secretaría).

Por vía de la aludida *addenda* se redujo el monto de la contraprestación a un dos por ciento (2%) de los ingresos brutos (Cláusula Primera, Art. 1.1). Se indicó que ello obedecía a que *"a lo largo de la vigencia de la concesión, y fruto de la experiencia empresarial y operativa acumulada bajo el contrato, TBA [había] logrado desarrollar capacidades técnicas, operativas y de recursos humanos, encontrándose (...) en disponibilidad de llevar a cabo por sí misma ciertas tareas y actividades previstas como de prestación por Cometrans"* (Párrafo 5° de los Considerandos de la Adenda). Se consideró que la reducción de la contraprestación *"le generará a T.B.A. S.A. un importante ahorro futuro; TBA ha ofrecido pagar a Cometrans una indemnización que compense los perjuicios futuros de Cometrans por dicha rescisión parcial"* (párrafo 7° de los Considerandos de la Addenda). Esa indemnización se estableció en una suma de veintidós millones de pesos (\$22.000.000,00) que la empresa T.B.A. S.A. debía pagar a Cometrans en el plazo de doscientos setenta (270) días (Cláusula Segunda, art. 2.1).

La contadora perito oficial Lucía Güelfi, explicó que Cometrans S.A., a través de este contrato, suplió una empresa de

origen alemán que había renunciado "*haciéndose cargo de la consultoría técnica del manejo de los trenes*". (v. fs. 4914 del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XXIII).

1) Que quedaron de manifiesto, desde un principio, diversas irregularidades en el desarrollo y ejecución de este contrato. En primer lugar, las dependencias estatales encargadas de homologar contrataciones de estas características, informaron que se carece de cualquier registro acerca de la aprobación u homologación del contrato de locación de servicios y *addenda* celebrada por las empresas Trenes de Buenos Aires SA y Cometrans S.A.. Es decir, que este acuerdo se cerró sin cumplir con el trámite de autorización pertinente ante la autoridad de aplicación tal como lo ordenaban los arts. 6.2.4 y 6.2.5 del contrato de concesión y se realizó respecto a las otras firmas (cfr. notas de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias nro. 002382/2012 y de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario nro. 382/2012 anexadas al expediente del Ministerio de Planificación Federal nro. S01:0072333/2012).

Cometrans S.A. asumió el compromiso, como quedó expuesto, por fuera de su objeto social, en tanto su finalidad societaria se limitaba a "*efectuar aportes de capitales a sociedad o sociedades o empresas constituidas o a constituirse para operaciones y negocios de todo tipo, en especial licitaciones públicas, realizadas o a realizarse, tomar o mantener participaciones en otras sociedades, deudas y/o garantías, compra-venta, transacciones y operaciones sobre títulos acciones y otros valores públicos o privados, nacionales o extranjeros, operaciones de préstamo y/o alquileres de títulos públicos, otorgar fianzas, garantías y/o avales*"(cfr. copia de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Acta de Asamblea General Extraordinaria nro. 6 de esa firma, del 4 de enero de 1994 obrante a fs. 31 vta. del legajo "Estatuto y Reformas y Balances años 2008, 2009 y 2010", reservado en caja identificada con el nro. 9 en la documentación reservada en secretaría). Como se expresó en el fallo recurrido, la empresa era una sociedad con "*un objeto exclusivamente financiero o de inversión*" (v. sentencia fs. 16630). Además, los programas de inversión que se obligó a administrar Cometrans S.A. ya se encontraban suspendidos a raíz del dictado del Decreto de Emergencia Ferroviaria 2075/02 y mientras la renegociación del contrato seguía sin mostrar ningún avance.

m) Que los diferentes elementos de prueba valorados por el *a quo*, permitieron verificar que Cometrans S.A. no cumplió, ni tenía capacidad para cumplir con el asesoramiento técnico al que se había comprometido, dado que carecía de personal capacitado y de experiencia en el rubro del transporte ferroviario de pasajeros. Ello fue así, tanto al momento de firmar el contrato en el año 2004 como al firmar su *addenda* en el año 2007.

En el período comprendido entre los años 2004 y 2012 la cantidad de empleados de la firma osciló entre las seis (6) y doce (12) personas, conforme lo informó la Dirección de Operaciones con Instituciones de la Seguridad Social de la Administración Federal de Ingresos Públicos mediante oficio nro. 32408/12 (fs. 1837/1862), y se infiere del contenido de las actuaciones realizadas por personal de la Comisaría 15° de la Policía Federal Argentina, con motivo de la orden de presentación diligenciada en la sede social de la firma Cometrans S.A., en especial del listado aportado en esa firma y que consta en el acta circunstanciada de fs. 1498/1516 (ambas foliaturas corresponden al Legajo de Pericia Contable que corre por cuerda

con la presente causa).

En su intervención destacó la Cra. Güelfi que no tuvieron *"a la vista los libros de sueldos y jornales de la empresa Cometrans como para saber quién era el personal que estaba a cargo, o sea, quién era el personal declarado frente a la AFIP como personal en relación de dependencia. Entonces, solicitamos que se pidiera a la AFIP la nómina que surge de la declaración jurada de aportes y contribuciones de la seguridad social mensual, y enviaron un archivo en CD en donde constaba que la nómina era entre 7 y 12 personas, de los cuales no se aclaraba cuál era su verdadera actividad dentro de la empresa"* (cfr. fs. 4907 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XXIII).

Si bien Cometrans S.A. se había comprometido a contar con personal capacitado y con experiencia suficiente *"disponible a pedido de TBA durante la totalidad del período del contrato de concesión"* (clausula 2da. del contrato), la imposibilidad de hacerlo surgía de su propia nómina de empleados, pues de esos registros, a excepción de Marcelo Calderón, ninguno revistaba como asesor sino que llevaban a cabo tareas administrativas (tal como lo afirma el mismo Sergio Claudio Cirigliano a fs. 1534/1536 del referido legajo). En similar sentido, se expidió en el debate el perito contador oficial, Dr. Oscar Fernández, oportunidad en la que aseveró, con relación a la nómina de empleados, que *"hubo entre 7 y 12 personas trabajando en Cometrans (...) casi todas era personal no calificado, sería personal administrativo o algo por el estilo, tenían sueldos menores, y creo que había una sola persona que tenía un sueldo de director o algo por el estilo. El resto no parecía tener ninguna calificación"* (cfr. fs. 4994 del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XIII).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

n) Que desde la firma de la *addenda* del contrato de concesión en el año 2001, TBA S.A. estaba relevada de la obligación de contar con un asistente técnico externo. Por entonces -año 2004-, atravesó un concurso judicial, y, con posterioridad, en el 2007 tuvo lugar la homologación del acuerdo preventivo, aun cuando siempre, en cada uno de los cuatro ejercicios económicos peritados (con la salvedad del año 2011 en que no se había todavía formalizado), arrojó grandes pérdidas económicas. Ello así, al punto de que no se distribuyeron dividendos ni honorarios al directorio, al menos, en el año 2004 y en el período comprendido entre el año 2007 al 2011 (cfr. sentencia a fs. 16627 vta. y Actas de Asamblea General Ordinaria del 28 de mayo de 2004, 30 de septiembre de 2009, 27 de mayo de 2010 y 30 de mayo de 2011, entre otras, obrantes a fs. 32/33, 114/116, 258/260 y 285/287, respectivamente, del legajo identificado como "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10" reservado en la documentación contenida en la caja identificada como n° 8).

En lo que aquello concierne se afirma en la sentencia que "[e]n lugar de destinar el ahorro que ello importaba al cumplimiento de las tareas de mantenimiento sobre el material rodante que luego del Decreto de Emergencia Ferroviaria seguían claramente a su cargo, o incluso afectarlas para cualquier otro fin, pero vinculado al giro comercial de la empresa (mejora del servicio, realizar inversiones a su cargo, corregir las condiciones laborales de sus empleados, evitar el estado de cesación de pagos que motivó el inicio del concurso preventivo, o cualquier otra que se imagine), decidieron afrontar esta magnífica relación contractual (cuyo único objetivo era el

*desmesurado enriquecimiento de aquellos accionistas de la empresa Cometrans S.A. en detrimento de Trenes de Buenos Aires) a sabiendas de que se trataba de una prestación innecesaria" (cfr. fs. 16.627 vta. de la sentencia y cfr. acta de directorio de Cometrans del 22 de abril de 2005, donde la controlante decidió continuar con el concurso preventivo de TBA S.A. atento la gravedad de la situación por la que atravesaba, v. a fs. 6 del libro copiado "Cometrans, Acta de Directorio nro. 4", en caja identificada con el nro. 26 en la documentación reservada en Secretaría).*

ñ) Que de los informes de los peritos especializados en la materia surge que por el contrato de asesoramiento, entre los años 2004 y 2011, ingresaron en Cometrans S.A. un total de ciento veintisiete millones setecientos noventa y ocho mil novecientos pesos con noventa y siete centavos (\$127.798.900,97). Esto significó para la controladora, entre el mes de enero de 2004 al mes de mayo de 2012, que el sesenta y siete con veinticinco por ciento (67,25 %) de la totalidad de sus ventas efectuadas lo fueron a Trenes de Buenos Aires SA. Sus picos máximos fueron alcanzados durante los años 2005 y 2006, en los que esos ingresos representaron para Cometrans el noventa y siete con ochenta y siete por ciento (97,87 %) y el ochenta y nueve con diecinueve por ciento (89,19 %), respectivamente (ver, en este sentido, el informe pericial producido por el Cuerpo de Peritos Contadores Oficiales de la Corte Suprema de Justicia de la Nación obrante a fs. 2197/2204 vta. del Legajo de Pericia Contable, y en la sentencia, fs. 16.626 y ss.).

o) Que los informes de la Auditoría General de la Nación concluyeron que desde la firma del contrato con Cometrans S.A., se advirtieron irregularidades y deficiencias en el





## *Cámara Federal de Casación Penal*

servicio concesionado. Obsérvese en particular, el reporte nro. 467/06 (firmado por el Dr. Eduardo Jorge Levin y aprobado por resolución 23/08 del 12 de marzo de 2008), que corresponde a los controles efectuados durante los años 2005 y 2006, donde se detectó que la ausencia del mantenimiento adecuado sobre los bienes concesionados ya se evidenciaba durante el año 2004.

En sus conclusiones (punto 7, fs. 74 y siguientes del mismo informe) se consignó: *"En cuanto al material rodante, TBA no realiza un mantenimiento adecuado. Tampoco brinda respuesta técnica, en tiempo y forma, a las irregularidades detectadas por la CNRT mediante sus inspecciones de seguridad a dicho material; constatándose además, que las unidades que se utilizan para la prestación del servicio, presentan anomalías que afecta[n] el confort de los usuarios. A juzgar por el deficitario estado general de conservación que presenta el sistema, la gestión del Concesionario puede caracterizarse como ineficaz, dado que no se observa para el mantenimiento, una respuesta técnica acorde al estado en que se encuentran los bienes concesionados"*. Este informe fue notificado a Ricardo Jaime, en su calidad de Secretario de Transporte (nota nro. 327/07-AG2 del 23/10/2007) pero ninguna medida se dispuso al respecto (cfr. informe nro. 467/06 de la Auditoría General de la Nación, en caja identificada con el nro. 43 de la documentación reservada en Secretaría).

Se realizaron asimismo otras actuaciones por parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte -la cual tenía funciones de fiscalización y control conforme lo dispuesto por el decreto n° 1388/1996 del 29/11/1996 y artículo 15 de la ley 26.352, B.O. del 27 de marzo del 2008-, durante los años en que Ricardo Jaime ocupó el cargo de Secretario de Transporte. En estos legajos se da cuenta de sanciones, recomendaciones y

requerimientos efectuados a la empresa concesionaria, que una vez giradas a la Secretaría de Transporte, nunca fueron activadas, como se desprende del expediente nro. S01:165.319/2005 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y de los múltiples sumarios de la CNRT vinculados con inspecciones y la verificación de incumplimientos así como de la imposición de sanciones, referidas en el decreto 793/2012 a través del cual se rescindió el contrato de concesión con la firma TBA S.A..

Todo aquello resultó testimoniado en el juicio por el Gerente de Seguridad en el Transporte Ferroviario de la CNRT, Ing. Horacio Faggiani, quien sostuvo que desde su nombramiento en dicho cargo, en septiembre del año 2004, le constaba que TBA S.A. no llevaba a cabo las reparaciones según los ciclos de mantenimiento establecidos en el contrato de concesión. En igual sentido se expidieron el Dr. Leandro O. Despouy (presidente de la Auditoría General de la Nación), y los funcionarios Damián Staffa, César Begnozzi y Eduardo Jorge Levin -todos ellos pertenecientes al Departamento de Control del Sector de Transporte de la AGN-, quienes participaron en la realización de los informes de referencia (cfr. fs. 3206/3353vta., 2575 vta./2644 vta., 2446 vta./2476 vta., 2476vta./2501, 2548/2574 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpos XV, XVI, XII y XIII).

p) Que la drástica reducción de los recursos económicos que se destinaban a las reparaciones periódicas y mantenimiento diario del material rodante, generó una evidente disminución de la vida útil de los trenes. Esta disminución "justificó" que se solicitara anticipadamente, en el año 2005, fondos del Estado para la reconstrucción integral del material rodante -cincuenta y ocho (58) coches eléctricos Toshiba-, a través de la empresa

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Emprendimientos Ferroviarios S.A., cuyo paquete accionario también pertenecía mayoritariamente a Cometrans S.A. (v. constancias obrantes en el Expediente del Ministerio del Interior de la Nación nro. S02:0075912/13 (S01:0165280/10), asunto "Obra: Reconstrucción y modernización de 58 coches eléctricos Toshiba. Redeterminación de precios.", carpetas azules identificadas como "Redeterminación definitiva de precios. Reconstrucción y modernización de 58 coches eléctricos Toshiba. Línea Sarmiento. Adjunto nota GAP 2012-045", reservadas en caja identificada con el número 95 y carpeta "Cometrans S.A., memoria y estados contables al 31/12/2003. Ejercicio Económico N° 12 iniciado el 01/01/2003", en caja identificada como nro. 48 de la documentación reservada en Secretaría).

Obsérvese a este respecto, que en el año 2005, por haber sido una de las obras fijadas en el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes previsto en el Decreto nro. 1683/05, a los fines de proceder a la reconstrucción y modernización de esos cincuenta y ocho (58) coches, la concesionaria conformó los pliegos técnicos y, luego del visto bueno de la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, invitó a participar de la licitación privada identificada con el nro. 006/05 a las empresas Material Ferroviario, EMAPA y Emprendimientos Ferroviarios. Luego de la apertura de ofertas, la empresa constató que la efectuada por esta última fue la de menor valor y, por este motivo, Trenes de Buenos Aires preadjudicó la obra a la firma de su grupo por entender que su propuesta cumplía con las revisiones fijadas en el pliego, informando de tal situación al Estado Nacional (v. nota GAC 338/2005 obrante a fs. 1 del expediente S01:56552/2006 del Ministerio del Interior, reservado en Secretaría).

q) Que con fecha 31 de mayo del año 2006, Ricardo Jaime, en su calidad de Secretario de Transporte dictó la Resolución nro. 395/06 a través de la cual aprobó la preadjudicación efectuada por Trenes de Buenos Aires y fijó el monto máximo a abonar, en concepto de pago de trabajos y provisiones, en la suma de ciento cuarenta y siete millones seiscientos tres mil setecientos cuarenta y cuatro pesos con diez centavos (\$ 147.603.744,10) y por administración, gerenciamiento, supervisión e inspección de obra -a cargo de Trenes de Buenos Aires- imputó otro monto de cinco millones novecientos cuatro mil ciento cuarenta y nueve pesos con setenta y seis centavos (\$ 5.904.149,76) (v. fs. 208/213 del expediente S01:56552/2006 del Ministerio del Interior, reservado en Secretaría).

Con posterioridad se verificó que ese proceso de adjudicación fue realizado en franca violación a las reglas de transparencia en los procesos de compras y contrataciones públicas, omitiendo el cumplimiento y respeto de principios básicos como son los de publicidad, igualdad, concurrencia y competencia de precios. En palabras del entonces Auditor General, Dr. Despouy, fueron "situaciones fraudulentas" donde se observa que la *"propia empresa terceriza con otras de su grupo y se llevan adelante operaciones de contratación directa"* (cfr. fs. 2575 vta./2644 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpos XII y XIII).

A mayor abundamiento, el informe de la Universidad Tecnológica Nacional (fs. 30/31 del informe de la Auditoría General de la Nación nro. 303/09 cfr. en caja identificada con el nro. 43 de la documentación reservada en Secretaría), indicó que era incompatible que la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. ejerciera el control del proyecto por sobre la sociedad





## *Cámara Federal de Casación Penal*

Emprendimientos Ferroviarios S.A. pues surgía claramente que ambas eran controladas por Cometrans S.A..

Otra de las actuaciones, la nro. 504/07 de la Auditoría General de la Nación, aprobada mediante Resolución nro. 206/09 del 13 de noviembre el año 2009, informó que *"mediante la contratación para la reconstrucción de 58 coches eléctricos, el Estado Nacional está solventando mantenimiento diferido por TBA a estas unidades [...] Del análisis del citado expediente y del historial del parque rodante concesionado, se ha determinado que los 58 coches designados para su reconstrucción y modernización, ya habían sido reconstruidos a lo largo de la concesión (entre los años 1996 y 2000). Considerando el kilometraje recorrido por cada coche desde las reconstrucciones mencionadas, al momento de efectivizar la contratación para su segunda reconstrucción, estas unidades superaban ampliamente el kilometraje especificado por las normas técnicas, acusando un importante déficit de mantenimiento y circulando en condiciones deficitarias"*.

Así, se concluye que *"la reconstrucción de estas unidades (más allá de tareas de modernización también previstas en la contratación) no libera al Concesionario del cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento, como las de efectuar las rutinas programadas (por ej. las reparaciones parciales) a medida que las unidades alcancen el kilometraje indicado para cada tipo de intervenciones. En consecuencia, a causa de los incumplimientos de obligaciones de mantenimiento, el Estado ha asumido el costo de trabajos a cargo del Concesionario"*. Este organismo, al momento de emitir su informe final, recomendó, en atención a las observaciones realizadas, que se debía *"justipreciar el ahorro del Concesionario por omitir las rutinas de mantenimiento (mantenimiento diferido) y buscar alternativas*

*para compensar parte de las erogaciones que el Estado ha asumido"* (cfr. informe nro. 504/07 de la Auditoría General de la Nación, en caja nro. 43 de la documentación reservada en Secretaría).

Este informe fue elevado al Secretario de Transporte de la Nación, Ricardo Jaime, mediante nota nro. 31/09-RCSER del día 27 de mayo del año 2009, el que, vencido el plazo de 15 días hábiles, no recibió respuesta alguna dirigida a la Auditoría General de la Nación.

r) Que idéntica situación se observó luego de que Jaime dejara su cargo el 1º de julio de 2009 y fuera reemplazado por Juan Pablo Schiavi (cfr. Decreto nro. 822/2009 publicado en el B.O. el 2 de julio de 2009). Aquí también la CNRT objetó las gestiones del concesionario correspondientes a los años 2009, 2010 y 2011, lo que motivó la aplicación de sanciones que tramitaron por los Expedientes S01:79802/2010, S01:0024957/2011 y S01:0109634/2011, sin que en el ámbito de la Secretaría de Transporte se tomaran las medidas pertinentes para solucionar las graves situaciones que allí se informaban.

Con fecha 2 de noviembre de 2011 le fue comunicado al Secretario de Transporte Juan Pablo Schiavi, el informe de Auditoría AGN n° 303/09 que abarcó controles efectuados entre los años 2007 y 2009, por el que se lo puso en conocimiento de graves irregularidades de la concesionaria (cfr. nota 73/11-PCSER). Si bien este informe fue respondido por el aludido funcionario mediante la nota ST n° 5648, de su tenor sólo surgen consideraciones similares a las de la empresa concesionaria para justificar sus reiterados y sistemáticos incumplimientos frente a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Cabe recordar, que la obra de reconstrucción de los 58 coches *Toshiba* siguió su curso mientras Schiavi estuvo al frente de la Secretaría de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Transporte, y que fue éste quien dispuso la continuidad del trámite de actualización de precios solicitada por Trenes de Buenos Aires (cfr. Nota ST nro. 3535 del 15 de agosto de 2011 a raíz del informe nro. 303/09 de la Auditoría General de la Nación, en caja identificada con el nro. 43 de la documentación reservada en Secretaría).

Días antes de la tragedia, mediante nota CNRT (I) N° 246/2012 de fecha 13 de febrero de 2012, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte remitió un informe elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte donde se detallaba, en relación a TBA S.A., la falta de mantenimiento adecuado, con riesgo para la continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados. Por ese motivo, su responsable propuso que, de considerarlo necesario la Autoridad de Aplicación, arbitre medidas de "*remediación y regulatorias adicionales para que se encausen las prestaciones de los servicios involucrados*" (cfr. expediente S01:0053979/2012 y copia de la nota obrante en bibliorato gris identificado como "NOTA CNRT TBA 246/2012", en caja nro. 27 de la documentación reservada en Secretaría). Tampoco en este caso, la Secretaría de Transporte tomó medidas al respecto.

s) Que mientras se sucedían este tipo de informes, en el año 2010, la empresa TBA S.A. modificó la integración del directorio, asumiendo Sergio Cirigliano la condición de accionista mayoritario de la empresa controlante. En ese nuevo esquema organizativo, Marcelo Calderón y Jorge Álvarez renunciaron a sus cargos en el directorio de TBA S.A. el 27 de mayo de 2010 (y desde esa fecha en adelante nunca aparecieron como directivos de la empresa). En su reemplazo, asumieron Carlo Ferrari como presidente y Jorge De los Reyes como vicepresidente,

Laura Ballesteros y Carlos Pont Vergés como directores, los que, junto con Antonio Suarez, Victor Astrella, Guillermo D`Abenigno y Francisco Pafumi, conformaron el directorio de la empresa hasta el día del siniestro (cfr. Acta de Asamblea General Ordinaria del 27 de mayo 2010, obrante en fs. 258/260 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría).

Según se comprobó en la causa, ninguno de los mencionados ejerció efectivamente el cargo para el cual fue nombrado, siendo todas personas que respondían directamente a las decisiones que tomaban Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Calderón y Jorge Álvarez. El primero, con fecha 30 de diciembre de 2010, pasó a tener el 54,49% del paquete accionario de la firma en Cometrans S.A. (cfr. fs. 30 del registro de accionistas de Cometrans identificado con el nro. B20802 en caja nro. 26 de la documentación reservada en Secretaría) la que ya era titular del del 96 % de las acciones de la concesionaria desde el año 2006.

t) Ocurrido el siniestro ferroviario, surgieron evidencias incontrovertibles de que el motorman Marcos Antonio Córdoba condujo el convoy con una técnica deficiente, evidente negligencia y en violación de reglamentos ferroviarios. Pero también que ni el choque ni sus consecuencias se explican únicamente por el incremento del riesgo que implicó la conducta imprudente del nombrado.

El luctuoso suceso en efecto, respondió a una diversidad y convergencia de factores vinculados directamente con la falta de organización, de controles, y desinterés de la empresa por la segura y confiable operación del servicio, todo





## *Cámara Federal de Casación Penal*

ello facilitado por la política permisiva y venal de un sector del gobierno nacional representado por los funcionarios involucrados.

Sumariamente expuesto, se verificó la falta de implementación de un sistema de medición de velocidad dentro de la cabina de conducción del *Chapa 16*; la inacción por parte de Trenes de Buenos Aires SA. ante los reportes recibidos de los equipos de ubicación satelital que informaban velocidades por encima de las permitidas; y la implementación de un sistema de GPS que priorizó aspectos comerciales por sobre la seguridad del servicio. Esto quiere decir, que, tampoco se controló el exceso de velocidad máxima de las formaciones durante el recorrido y, en particular, a su ingreso a los andenes de la estación cabecera *Once*.

Que también se demostró que el *Chapa 16* circuló en modo y situación de "freno largo", circunstancia que asumió especial relevancia por el exceso de pasajeros que aquel trasladaba. Particularmente por la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas, correspondiente al diseño estructural asignado a los coches *Toshiba* luego de su reparación general, que implicaba un aumento de la superficie libre y la consiguiente aptitud para alojar una mayor cantidad de pasajeros parados en el interior de los vagones. Esta situación estuvo aún más agravada el día de la tragedia (primer día hábil después de los feriados por carnaval), por la cancelación de diversos servicios debido a la falta de formaciones y a las demoras con relación a su cronograma habitual.

Quedó igualmente verificado, que el día de la colisión se omitieron deliberadamente realizar las tareas de alistamiento previas a la puesta en servicio de la formación, circunstancia

que impidió que el defecto de frenado de la formación pudiera ser solucionado, sumado todo ello a la falta de sistematización de los reportes de fallas de las formaciones y a la informalidad en la entrega de las mismas. El impacto de la formación *Chapa 16* fue contra el paragolpes instalado al final de vía del andén nro. 2 de la estación Once de Septiembre. Se trataba de un sistema hidráulico sin operar, y que por tal motivo, adoptó la forma de paragolpes del tipo fijo o estático, sin aptitud para poder absorber un porcentaje de la energía emergente del impacto, por más mínimo que fuera. La disminución de la resistencia del material que conformaba la carrocería -por encontrarse corroída y oxidada- facilitó el proceso de acaballamiento del material rodante, con el consecuente, violento y letal aplastamiento de la mayoría de los pasajeros.

**III.** Conforme lo hasta aquí reseñado, puede inferirse válidamente, que el mecanismo de corrupción implementado, tuvo el fin de generar un lucro indebido, por parte de empresarios que habían asumido la concesión del servicio de transporte ferroviario de la línea Sarmiento, en connivencia con funcionarios públicos de alto rango. Que para ello crearon un esquema propicio para hacer efectivo un indebido beneficio económico, en perjuicio del Estado, bajo el ropaje legitimador -pero ficticio- de las estructuras societarias que integraban, valiéndose de acuerdos contractuales direccionados a la satisfacción del interés privado de sus principales referentes, o simulando el cumplimiento de las obligaciones asumidas en el contrato de concesión, así como la contratación de asistencia técnica externa y la reparación de material rodante.

Ello fue también posible porque los funcionarios en quienes recaían las facultades para el efectivo control en la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

prestación del servicio, no sólo no las ejercieron sino que permitieron que aquéllos se continuasen beneficiando, haciendo caso omiso a los múltiples informes de las irregularidades denunciadas que les giraban la AGN y la CNRT.

Para ese armado, se contó con la intervención de diferentes personas, que, por distintos motivos, prestaron su nombre para que los verdaderos responsables se mantuvieran al margen de las estructuras formales pero impartiendo las órdenes y tomando las decisiones trascendentes. En algunos casos -como se dirá más adelante-, aportaron sus conocimientos técnicos y profesionales en diferentes áreas, para que el esquema así diseñado continuara funcionando conforme a lo previsto.

En este contexto, más temprano o más tarde, la situación generada por el deterioro del material rodante, la falta de durabilidad de las inversiones para su reparación, y la devaluación del servicio público prestado, generó un creciente incremento del riesgo jurídicamente desaprobado en la prestación del servicio ferroviario, que se realizó en el siniestro previsible.

**IV.** En cuanto concierne a la responsabilidad de Ricardo Jaime y Juan Pablo Schiavi -y estando impedido por la limitación impuesta por la *reformatio in pejus* y el recurso de los acusadores, de propiciar otra calificación legal de sus conductas-, he de adherir a la solución propuesta por mi colega Riggi en punto a que ambos ex funcionarios públicos deberán responder en calidad de partícipes necesarios por el delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso material con estrago culposo agravado (arts. 55, 174 inc. 5° en función del art. 173 inc. 7° y 196 del C.P.).

La figura de la administración infiel determina un

límite a los sujetos que pueden ser considerados autores, dado que exige que el agente tenga el poder de administrar, cuidar o manejar los bienes o intereses de otro ya sea por mandato legal, autoridad o un acto jurídico. En consecuencia, se impone subordinar legalmente a la norma de la participación criminal la conducta de todos aquellos que intervinieron en el delito sin tener aquella especial calidad.

Magüer el diferente *nomen juris*, la intervención en estos hechos de los funcionarios públicos nombrados asume una mayor gravedad a la de los empresarios, calificados como autores del delito de defraudación, y dicho extremo deberá verse reflejado en la correspondiente respuesta sancionatoria.

La remarcable calidad discursiva y argumental de las defensas, no ha logrado conmovir la certeza de que la intervención de los dos ex Secretarios de Transporte en la operatoria delineada *supra* (por períodos de aproximadamente seis años en el caso de Jaime y de más de dos años en el de Schiavi), guarda, en términos de magnitud de injusto, análogo correlato al de algunos de los otros actores y partes inescindibles del mecanismo de corrupción montado, tanto desde el ámbito privado como desde la función pública. En este último supuesto, se configura un particular injusto penal porque todo funcionario público tiene especial deber de cumplir los mandatos legales y de procurar su cumplimiento en el desarrollo de las tareas que realizan o controlan, y su compromiso deviene aún mayor cuando concierne a la protección de los bienes jurídicos vinculados con el ejercicio de su función.

*"El hecho de ejercer considerable poder, brinda también considerables oportunidades de participar en delitos lucrativos"*  
(J. Buonpadre *"La responsabilidad penal del funcionario público*





## *Cámara Federal de Casación Penal*

en el área de la administración. Abuso de poder político y económico", en Derecho Penal Económico, coordinado por Ramiro M. Rubinska, Daniel Almenar, y Daniel Shurjin, Tomo I, Marcial Pons, Buenos Aires, 2010, p. 835). Consecuentemente el acto ilícito cometido por un funcionario público, en ejercicio de su función, potencia el contenido de antijuridicidad e impone incrementar la respuesta represiva dado que pone en evidencia que el sujeto se aprovechó o abusó de la posición de privilegio que le otorga la función pública para cometer delitos.

Las circunstancias y el número de víctimas que provocó la colisión del tren *Chapa 16* en la estación Once de Septiembre, puso de manifiesto la importancia de los perjuicios que puede provocar la corrupción de funcionarios estatales asociada a la de los privados. En particular cuando, como en la especie, se configuró un riesgo que luego se verificó en la afectación de vidas y bienes esenciales. Esta realidad insoslayable representa, como antes se dijo, una concreta amenaza al Estado de Derecho porque disminuye la confianza de la sociedad hacia sus instituciones públicas y le quita legitimidad a los sistemas políticos, deteriorando así los procesos democráticos nacionales (cfr. M., Seligson, "The Impact of Corruption on Regime Legitimacy: A Comparative Study of Four Latin American Countries, The Journal of Politics, Vol. 64, No. 2, Mayo 2002, pp. 408/433).

Ricardo Jaime y Juan Pablo Schiavi como Secretarios de Transporte, tenían la decisión final en cuanto al control, fiscalización y sanción de los incumplimientos de la concesionaria relativos a la falta de ejecución de las tareas de mantenimiento. Contaban con la capacidad suficiente y el control de los dispositivos necesarios para verificar el mantenimiento de los bienes, la calidad del servicio público prestado y la

seguridad de los pasajeros. Representaban a la autoridad de aplicación y eran quienes el contrato individualizaba como garantes del cumplimiento de las obligaciones del concesionario.

Estaban al tanto de la falta de mantenimiento del material rodante, la mala calidad del servicio prestado y el riesgo que ello significaba para los usuarios. Sin embargo, decidieron hacer caso omiso a las innumerables advertencias dadas por la AGN y la CNRT, donde estas agencias solicitaban medidas urgentes para remediar la situación de deterioro e inseguridad que se constataba en las formaciones. Se mantuvieron inactivos por años, entorpecieron -por acción u omisión- las medidas propiciadas y favorecieron a la empresa concesionaria, inclusive con nuevas remesas de fondos estatales para la reparación de material rodante deteriorado con motivo de los incumplimientos permanentes de la empresa concesionaria.

Conforme las pautas establecidas en el contrato, podrían haber decidido, incluso, la rescisión del mismo, puesto que el monto máximo de las multas aplicadas no debía exceder de diez millones de dólares (US\$ 10.000.000) en un lapso de cinco años, y esta suma fue excedida largamente por Trenes de Buenos Aires SA (cfr. fs. 16.566 de la sentencia). Incluso por vía del art. 19.2 quedaba expedita la posibilidad de resolver el contrato por culpa del concesionario, cuando éste incumpliese reiterada y gravemente sus obligaciones contractuales.

Acerca de la situación reseñada, el auditor César Hernán Begnozzi (integrante del Departamento de Control del sector Transportes de la AGN), afirmó que *"lo que se veía era que la CNRT armaba los expedientes con las penalidades, propiciaba las penalidades, eso era elevado a la Secretaría y no había más movimiento por un tiempo bastante prolongado"* (cfr. fs. 2476





## *Cámara Federal de Casación Penal*

vta./2501 del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XII). A modo de ejemplo, repárese en lo actuado por el Secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi, en el expediente nro. S01:0024957/2011, oportunidad en la que decidió remitir las actuaciones a la UNIREN, sin adoptar medidas pertinentes tal como le era solicitado por el interventor Sícaro y dada la falta de mantenimiento que ponía en riesgo la continuidad, seguridad y calidad de los servicios involucrados (cfr. nota nro. 3631 de fecha 23 de agosto del 2011, expediente nro. S01:0024957/2011, titulado "Año 2010 -cumplimiento de la Res. CNRT (I) n° 1770/08 del 19/9/08 sobre planes de mantenimiento en el sistema ferroviario nacional", en caja identificada como "testimonios" en la documentación reservada en Secretaría).

En lo que concierne a ambos ex funcionarios, habrá de concluirse que tuvieron un protagonismo esencial en la configuración de la administración infiel en perjuicio del Estado al no tomar las decisiones y medidas pertinentes para evitar el perjuicio ocasionado al patrimonio de la administración pública. Sus acciones y omisiones fueron determinantes para que los responsables de la firma TBA S.A. pudiesen incumplir los deberes asumidos en el contrato de concesión, y hacer caso omiso del deterioro y pérdida de calidad del servicio ferroviario a fin de generar un lucro indebido a favor de terceros, en perjuicio del Estado.

En el caso, aquello implicó además, por parte de ambos imputados, responsables del control de la actividad del concesionario, un aporte esencial para la producción del estrago, en tanto, como lo señala el distinguido colega que lidera el acuerdo, el riesgo creado por la desidia e indiferencia de los funcionarios públicos aparece directamente vinculado con la

producción del resultado por el incremento del peligro de la actividad riesgosa concesionada.

En otros términos, y aunque en diferente proporción -por el rol fundador cumplido por Jaime en el montaje de la operatoria, los diferentes períodos durante los cuales estuvieron en funciones en cada caso, y el estado de colapso que existía cuando Schiavi se hizo cargo de la Secretaría, extremos que incidirán en la mensuración de las respectivas penas-, los dos ex funcionarios configuraron y dieron continuidad a un marco de prestación de un servicio público con un estándar de seguridad muy por debajo del mínimo, lo que aumentó indebidamente el riesgo de descarrilamiento del tren y de su fatal resultado. En ese contexto, la conducta que adoptaron los nombrados implicó la violación al deber de cuidado que les era requerido como máximos responsables de la "autoridad de aplicación" del contrato -con capacidad y facultades necesarias para garantizar seguridad de los pasajeros - y porque su aporte fue esencial en orden a la producción del resultado que se les presentaba como manifiestamente previsible a partir de los múltiples informes de la A.G.N. y la C.N.R.T. sobre el grado de deterioro e inseguridad del servicio prestado por la concesionaria.

V. Coincido con las fundamentadas conclusiones de la sentencia del Tribunal Oral y las desarrolladas en el voto de mis colegas, en cuanto a que existe prueba suficiente para sostener que Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Calderón y Jorge Álvarez son responsables, en calidad de autores, de la comisión de los delitos edictados en los artículos 174 inc. 5º en función del art. 173 inc. 7º del CP y el artículo 196 del mismo código, en su modalidad agravada, en concurso material entre sí.

Mi discrepancia finca, en cambio, respecto a la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

calificación escogida con relación a los imputados identificados como miembros del Directorio de TBA S.A..

En efecto, el art. 173 inc. 7° del CP., exige -como antes lo expresé- que el autor del delito, por disposición de la ley, autoridad o acto jurídico, tenga a su cargo la administración, el cuidado o el manejo de los bienes ajenos que perjudica, con el fin de procurar para sí o un tercero un lucro indebido. Conforme se puntualizó anteriormente se trata de un delito que limita la extensión de los posibles autores, porque exige que el sujeto activo se encuentre en una relación particular con respecto al bien de otro, es decir, que debe contar con el poder de administración, cuidado o manejo en función de un mandato extrapenal.

En el presente caso, el deber de conducir, administrar y cuidar los bienes del Estado (el servicio de transporte ferroviario de la línea Sarmiento) surgía del contrato de concesión y según sus términos, estaba a cargo de una sociedad anónima (TBA S.A.). No estando a la época de los hechos, reconocida la responsabilidad penal de las personas jurídicas para esta especie de delitos cuando el deber especial establecido en la norma recae sobre un ente ideal, la imputación de la responsabilidad penal a las personas físicas que la administran sin la existencia de una norma que lo habilite, podría generar conflictos con el principio de legalidad, pues implicaría una extensión improcedente del tipo por vía de interpretación jurisprudencial.

Sin embargo, se ha comprobado con suficiencia en el presente que a TBA S.A. se la utilizó para defraudar al Estado Nacional, es decir, fue instrumentada por quienes controlaban la sociedad para generar un lucro indebido en beneficio de terceros,

perjudicando los intereses estatales administrados. En estas situaciones, conforme lo establece la ley 19.550, resulta posible correr el *velo societario* y responsabilizar a los socios y, o controlantes del ente colectivo al tornarse inoponible la personalidad jurídica de la sociedad.

En efecto, el artículo 54 de la ley 19.550 determina: *"Inoponibilidad de la personalidad jurídica. La actuación de la sociedad que encubra la consecución de fines extrasocietarios, constituya un mero recurso para violar la ley, el orden público o la buena fe o para frustrar derechos de terceros, se imputará directamente a los socios o a los controlantes que la hicieron posible, quienes responderán solidaria e ilimitadamente por los perjuicios causados"*.

Esta norma habilita la aplicación de la denominada *"teoría de la penetración"* cuando una sociedad es utilizada de manera fraudulenta y/o abusiva (R. Nissen, *La ley de sociedades comerciales*, Buenos Aires, Abaco, T. III, p. 57), razón por la cual, en estos supuestos, la sociedad no será considerada como una persona distinta de sus socios o personas -físicas o jurídicas- controlantes que la emplearon con fines no vinculados con su objeto social o como un instrumento para violar la ley, el orden público, la buena fe o los derechos de terceros (cfr. E. Martorell, *La inoponibilidad de la persona jurídica en el Código Civil y Comercial, responsabilidad por uso disfuncional de la sociedad*, diario *La Ley*, miércoles 26 de noviembre de 2014, p. 1/6).

La referida disposición legal, con el consecuente corrimiento del *velo societario*, conduce necesariamente a un cambio de perspectiva en el análisis de la responsabilidad penal que le cabe a las personas físicas que integraron la sociedad y







## *Cámara Federal de Casación Penal*

sus órganos de administración, sobre todo en un caso como el presente, donde –según la expresión del *a quo*- el directorio fue "*incompetente y, por decir de algún modo, mudo e inactivo*" (cfr. fs. 16.848/vta.). Resulta, por ese motivo, necesario identificar a las personas físicas que efectivamente controlaban, administraban y tenían el poder de decisión sobre la gestión social del ente ideal, por haber sido éstos quienes decidieron utilizarlo con un fin diferente a aquel por el que fue creado, para violar la ley y defraudar al Estado Nacional.

Se infiere sin esfuerzo de la prueba colectada que el poder de decisión y la administración de la sociedad, por lo menos desde la fecha en que comenzaron a cometerse las maniobras constitutivas de administración infiel en perjuicio del Estado (es decir, desde enero del año 2004), recayeron en Sergio Cirigliano, Marcelo Calderón y Jorge Álvarez. Los nombrados, tanto en el directorio como desde fuera de éste órgano, fueron quienes controlaron y ejecutaron el curso de la actividad empresarial de TBA S.A..

Recuérdese que desde el inicio de la concesión hasta mayo de 2004, Sergio Cirigliano presidió el directorio, y desde mayo de 2004 hasta mayo de 2010, fue Marcelo Calderón quien ejerció ese cargo con Jorge Álvarez actuando de vicepresidente. Desde mayo del año 2010 los tres dejaron sus puestos, sin perjuicio de que Cirigliano tenía derecho de asistir a las reuniones del directorio como representante de la empresa Cometrans S.A. y en tal carácter proponía el nombramiento de los miembros del Directorio y la Comisión Fiscalizadora.

El tribunal oral entendió que los tres imputados antes aludidos integraron un comité ejecutivo, que, aún con una conformación y actuación siempre irregulares, era el órgano que

expresaba la voluntad social de TBA S.A. En esta perspectiva, se afirmó que *"se utilizó el ropaje de un instituto previsto dentro del estatuto y que debía estar funcionalmente por debajo del Directorio, pero en los hechos ambos invirtieron sus funciones, de modo que fueron estos tres imputados quienes llevaron adelante la política empresaria vinculada al tipo de actividad ferroviaria que prestaban, y el inoperante Directorio designado le otorgaba la imprescindible formalidad a la voluntad social de la empresa"* (fs. 16852 vta./16853). En otro pasaje del fallo el a quo se expresó: *"se ha comprobado que luego del año 2010, cuando los imputados Carlo Michele Ferrari y Jorge Alberto De los Reyes asumieron como Presidente y Vicepresidente, respectivamente, de la empresa que tenía a su cargo la concesión, en reemplazo de sus consortes de causa Calderón y Álvarez, el Comité Ejecutivo comenzó a tener un papel predominante por sobre el Directorio, al punto tal de definir la marcha diaria de la empresa"* (v. sentencia a fs. 16.854).

El tribunal oral hizo foco en la existencia de este comité ejecutivo (del tipo del regulado en los arts. 255 y 269 de la ley de sociedades), que fue constituido de manera irregular en el año 2006 y que también habría actuado hasta la fecha de la colisión del tren *Chapa 16*, sin ajuste a lo normado por la ley 19.550. Se encontraba integrado por Sergio Cirigliano, como principal referente, y Marcelo Calderón y Jorge Álvarez, por debajo de aquél. De ello dan cuenta, principalmente: un acta de asamblea de TBA, del 30/05/2006, donde se explicita la voluntad de crear un Comité Ejecutivo; un organigrama secuestrado de la computadora de un empleado -donde aparece detallado un "Comité Ejecutivo" integrado por aquellas tres personas-; y las referencias que a dicho "Comité" hacen algunos empleados de la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

empresa (v. por ejemplo, correo titulado "Datos solicitados", enviado desde la casilla: [eaycirriex@tba-sa.com.ar](mailto:eaycirriex@tba-sa.com.ar) citado a fs.16851 de la sentencia).

Pero más allá de la efectiva existencia o no de este supuesto "comité ejecutivo", concurren elementos de prueba suficientes para afirmar que Sergio Claudio Cirigliano y, luego de él, Marcelo Calderón y Jorge Álvarez tenían el efectivo poder de decisión y administración de la firma.

Se comprobó así que los tres antes mencionados eran anoticiados diariamente del estado en que se encontraba el servicio (cfr., por ejemplo, mail del día 23 de enero de 2012 con el parte diario de los días 20, 21 y 22 de ese mes, obrante a fs. 7023/30; mail del 31 de enero de 2012 con el informe de control de gestión de diciembre de 2011, obrante a fs. 7013/6); que fijaban las pautas salariales y escalas dentro de la organización; y que autorizaban sistemáticamente erogaciones y pagos de distinta índole (v. erogaciones y autorizaciones órdenes de pago nros. 192825, 191729, 189556, 194308, 108687, 110988, entre otras, citadas en la sentencia a fs. 16.860). Igualmente quedó demostrado que se reunían asiduamente para fijar las pautas a seguir en la política de la empresa, siempre por convocatoria de Sergio Claudio Cirigliano. Ello así se desprende, por ejemplo, del mail remitido el 25 de agosto de 2011, a la asistente ejecutiva de presidencia, Alicia Palacios ([apalacios@tbanet.com.ar](mailto:apalacios@tbanet.com.ar)), a través del mensaje titulado "Reuniones de Comité", dirigido a, entre otros, Jorge Álvarez, donde escribió: "Estimados, De acuerdo a lo solicitado por Claudio, a partir de la semana que viene vamos a retomar mensualmente las Reuniones de Comité. Mensualmente participara Claudio de las mismas, y el resto nos reuniremos quincenalmente";

y de otro correo electrónico enviado por la misma persona ese mismo día, entre otros, a Marcelo Calderón, el cual reza: "Estimados, De acuerdo a lo solicitado por Claudio, a partir de la semana que viene vamos a comenzar a tener mensualmente Reuniones Corporativas Grupales. La intención de las mismas es hacer un análisis de los resultados económicos de las diferentes compañías, seguimiento de los presupuestos presentados y revisión de las desviaciones. Estas reuniones tiene la característica de ser solo sobre temas de resultados económicos. Trataremos de evitar tratar en las mismas los temas operativos. Detallo a continuación los temas, solicitados por Claudio, a analizar en cada empresa: TBA 1) Cobranzas y facturación Diaria, Semanal y Mensual 2) Cobro de Subsidios 3) Obras varias: Cuales se están haciendo, en que estado se encuentran, avance de las mismas. De esto necesitamos llevar un cronograma mensual de seguimiento. 4) Inversiones efectuadas por TBA 5) Cantidad de Pasajeros por Línea, recaudación."

Otros empleados y los miembros del directorio, en la integración del año 2010, los identificaban como las "autoridades de la empresa". Fernando Márquez, quien se desempeñaba como Tesorero de la concesionaria, afirmó que aquellos tomaban las decisiones de la compañía, y Facundo José Somosa, Coordinador General de Siniestros de la empresa, se refirió a ellos como "las máximas autoridades" de la firma (cfr. fs. 4968/4973 vta. y fs. 4939 del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XXIII).

Cirigliano, Álvarez y Calderón fueron, además, las personas que intervinieron en la firma del contrato y su *addenda*, con la empresa controlante de TBA S.A. Todos ellos se encontraban vinculados con Cometrans S.A., a saber: Cirigliano fue presidente





## *Cámara Federal de Casación Penal*

desde la creación de la empresa; Marcelo Calderón fue miembro del Directorio; y Jorge Álvarez fue su representante (cfr. Escritura nro. 409, Estatuto constitutivo de Cometrans S.A. obrante a fs. 2 y ss. del legajo "Estatuto y Reformas y Balances años 2008, 2009 y 2010", reservado en caja identificada con el nro. 9; acta de directorio de fecha 27 de mayo de 2010, obrante a fs. 134 del libro copiador "Cometrans Acta de Directorio N° 4", en caja identificada con el nro. 26 y acta de Asamblea general ordinaria de TBA S.A. del 28 de mayo del 2004, a las 10 hs., donde Álvarez impuso la voluntad de dicha firma en la designación del directorio de TBA S.A. del año 2004, obrante a fs. 32/33 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", en caja identificada con el nro. 8, en la documentación reservada en Secretaría. En este mismo sentido, cfr. actas de asambleas generales ordinarias obrantes a fs. 36 y 37 de las copias del libro copiador "Actas de Asamblea de Trenes de Buenos Aires SA", en caja identificada con el nro. 103 de la documentación reservada en Secretaría).

Sergio Claudio Cirigliano, el 30 de diciembre de 2010, se convirtió en el propietario de más del 50% del paquete accionario de la firma Cometrans (cfr. fs. 30 del registro de accionistas de Cometrans identificado con el nro. B20802 en caja nro. 26 de la documentación reservada en Secretaría). En su carácter de presidente de ésta última entidad, tenía la facultad de asistir e imponer su voluntad en el directorio de TBA S.A., sin perjuicio de no contar con ningún cargo directivo en la empresa desde el año 2004.

Varios de los directores afirmaron, por su parte, haber tenido una particular relación de confianza con Sergio

Cirigliano, aduciendo que fue esa la razón por la cual habían sido nombrados en dichos puestos en TBA S.A., o en otras empresas del grupo (cfr., por ejemplo, lo expuesto por Ballesteros y Astrella al momento de deponer en las audiencias llevadas a cabo en esta Cámara).

No caben dudas, con base en lo expuesto, que Cirigliano, Calderón y Suarez expresaban la voluntad social de la empresa, tenían a su cargo la administración de la firma y tomaban las decisiones de relevancia. Es, por lo tanto, correcta la subordinación legal adoptada por el tribunal *a quo* que los tuvo por coautores del delito de administración infiel en perjuicio del Estado porque en ellos recaía el deber de mantener el buen estado del servicio público ferroviario concesionado y de resguardar la seguridad de los pasajeros conforme surgía del contrato de concesión. Tuvieron el dominio del hecho a través del efectivo manejo de la firma, al decidir beneficiarse a sí mismos, y a otros a través de la contratación de los servicios de Cometrans S.A., en lugar de invertir en el mantenimiento y seguridad del servicio concesionado, y al valerse de la destrucción de los coches *Toshiba* para hacerse de nuevos fondos del Estado destinados a su reparación, contando para eso con Emprendimientos Ferroviarios S.A.

Contaron con el control de la secuencia causal hasta su resultado previsible, valiéndose, entre otros factores, de la designación de personas de su confianza -en general no calificadas-, como miembros del directorio de TBA S.A., a fin de direccionar la voluntad empresarial de manera discrecional y funcional a sus fines, diluyendo su responsabilidad frente a terceros y disimulando el efectivo poder que tenían dentro de la firma. Es decir, utilizando la estructura de una sociedad -que





## *Cámara Federal de Casación Penal*

contaba con la concesión para la explotación del servicio público de transporte ferroviario-, sin respetar la normativa societaria que regula la formación y expresión de la voluntad social.

*"Es evidente -sostuvo con acierto el tribunal oral-, que ello respondía al interés de las máximas autoridades de la empresa de que la actuación de este órgano se mantenga en las sombras, máxime cuando se ha acreditado que por lo menos desde el mes de agosto de 2011 realizaba reuniones quincenales, de cuya realización y temas abordados no ha quedado constancia alguna, ni en sus libros societarios o cualquier otra documentación formal.. Es en razón de ello que se debió conformar un Directorio sin las cualidades y capacidades técnicas necesarias para llevar adelante el servicio ferroviario de transporte de pasajeros, que se encontrara dominado y bajo el control del referido comité, cuando el funcionamiento de una sociedad comercial impone que sea a la inversa" (cfr. fs. 16852 vta.).*

En lo que atañe al delito de estrago culposo tipificado en el art. 196 del CP, conforme lo expresado por el *a quo*, la política empresarial de TBA S.A. a lo largo de los años fue ocasionando un constante incremento del peligro de la actividad desarrollada, que se vio reflejada en la colisión del tren *Chapa 16* en la estación Once de Septiembre, y en la magnitud del resultado causado. Conforme las conclusiones a las que llegó el tribunal de juicio, el siniestro ferroviario acaecido el 22 de febrero de 2012 se produjo no sólo por la deficiente técnica conductiva del motorman a cargo del convoy, sino que también reconoce como causas determinantes, el convergente desinterés de la empresa concesionaria por una segura y confiable operación del servicio, por un lado y el mecanismo de corrupción pública que operó en perjuicio del patrimonio del Estado.

Varias de las graves anomalías derivadas de aquella situación, eran conocidas por los nombrados Cirigliano, Calderón y Álvarez, tal como surge por ejemplo de los mails remitidos por Sergio Tempone y Luis Alberto Ninoná a los nombrados donde se les informa acerca de cada una de las vicisitudes propias de la marcha cotidiana de la empresa, la circulación de los trenes con el pertinente detalle de suspensiones, cancelaciones y retrasos, como así también los partes cualitativos en los que se puntualizaban las fallas que, en forma recurrente, presentaban las formaciones afectadas al servicio (cfr., por ejemplo, los correos electrónicos mencionados en las casillas de entrada de Luis Alberto Ninoná y Sergio Daniel Tempone, [stempone@tbanet.com.ar](mailto:stempone@tbanet.com.ar)).

En síntesis, se registró una evidente violación al deber objetivo de cuidado de quienes tenían a su cargo el manejo de la sociedad concesionaria y la obligación de mantener la buena calidad, eficacia y seguridad del servicio, siendo previsible para ellos que dicha gestión imprudente y negligente, tarde o temprano, conduciría a un resultado como el acaecido el 22 de febrero de 2012.

**VI.** Si bien la compulsa probatoria realizada en la sentencia respecto a las funciones de varios de los directores de TBA S.A., resulta acertada, conforme lo señalado precedentemente entiendo que es otra la calificación legal a la que debe subordinarse el hecho, con los alcances que se precisarán *infra*.

En el caso, por fuera de los supuestos antes analizados, no resulta posible atribuir el delito de administración infiel en perjuicio de la administración pública en calidad de autores, a los miembros del directorio de la firma TBA S.A. al 22 de febrero de 2012, atendiendo a su sola







## *Cámara Federal de Casación Penal*

pertenencia formal al órgano societario que debería haber expresado la voluntad social, si fue comprobado en las actuaciones, que éstos tuvieron escaso o nulo poder de decisión y de administración en la empresa.

Con sustento teórico en la posición objetivo-subjetiva del dominio del hecho, es posible distinguir y delimitar la autoría de la participación sobre la base de identificar a aquél que tenga el poder de definir el devenir del acontecer típico, esto es, quien domina finalmente la ejecución del hecho, y tiene, además, el poder de interrumpir su realización. En doctrina, se acepta este fundamento de la autoría, pero se entiende que el *control material del hecho* es sólo uno de los criterios a tener en cuenta para la imputación del hecho a título de autor, aunque, aclarando que lo decisivo será, además, que se pueda atribuir al actor una pertenencia, exclusiva o compartida, del hecho imputable (S., Mir Puig, *Derecho Penal, Parte General*, 7ma. ed. Barcelona, 2004, pp. 371/373).

El propio *a quo*, a lo largo de la sentencia, describe al directorio de TBA S.A., como un órgano societario donde *"las tareas concretas que cada uno de los directores emprendía en el día a día de la concesionaria se presentaban indudablemente alejadas de la toma de decisiones que correspondía al carácter que ostentaban (en muchos casos incluso marginales"*. Asimismo, afirma que la designación de integrantes inidóneos *"tuvo por objeto precisamente, dejar de lado deliberadamente el funcionamiento de ese órgano societario, para que sus atribuciones fueran ejercidas por el Comité Ejecutivo, sin siquiera realizar, aunque más no sea mínimamente, el deber de vigilancia que por ley y estatuto social les correspondía"* (fs. 16848 vta., 16853 y 168841). En el fallo también se señaló

contundentemente que “[L]a conformación del Comité Ejecutivo tuvo por objeto vaciar de contenido al Directorio, asumiendo sus funciones en orden a la dirección de la política empresarial” (v. fs. 16854).

No surge, a mi juicio, debidamente demostrado en la causa que Carlo Ferrari, Jorge De los Reyes, Laura Ballesteros, Carlos Pont Verges, Antonio Suarez, Víctor Astrella, Guillermo D`Abenigno y Francisco Pafumi, integrantes, en distintas etapas, del aludido organismo -con independencia de la fecha en que fueron nombrados y sin perjuicio del cargo formal que ostentaban-, tuvieran realmente el manejo, la administración o custodia de los bienes o intereses ajenos. Carecían del dominio del hecho respecto de la maniobra defraudatoria al no contar con la posibilidad real de incidir en el curso del suceder típico, pues, como expresé, eran otros los protagonistas exclusivos de su realización. Menos aún podían interrumpir la realización del plan criminal que estaba siendo ejecutado por los verdaderos autores, a quienes la sentencia denomina “autores de hecho”.

El tribunal de juicio afirma, en el sentido expuesto, que “[s]i bien es cierto que era el Directorio quien debía administrar y expresar la voluntad social de Trenes de Buenos Aires SA, en la realidad la actividad diaria de la empresa era asumida por el referido comité [ejecutivo] sin ningún tipo de control ni restricciones, mientras que aquel tan importante órgano social quedaba en los hechos limitado al tratamiento de cuestiones de muy poca relevancia en comparación con la distribución de los recursos materiales y humanos de la empresa” (fs. 16.849). Esta circunstancia fue corroborada en sus declaraciones indagatorias por Pafumi, Ferrari, Astrella, Pont Verges y De los Reyes.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Empero, que los integrantes del directorio no hayan tenido la efectiva administración de los bienes y carecieran del dominio del hecho, no significa descartar su responsabilidad penal. La evidencia de haber prestado su nombre y desempeñado ese cargo aún de manera puramente formal, impide desvincularlos completamente de la defraudación al Estado. Dicha intervención por el contrario implicó un aporte penalmente relevante para la comisión del hecho ilícito, debiendo estarse al respectivo grado de injerencia de cada uno de los directores en la irregular prestación del servicio de transporte ferroviario, siendo ese el baremo que determinará el nivel de participación que le cupo a cada uno de aquellos en la administración infiel.

**VII.** De acuerdo con las pruebas reunidas en las actuaciones y lo afirmado por los jueces de la instancia anterior, el imputado Carlo Michele Ferrari ejerció la abogacía en diferentes estudios jurídicos hasta que inauguró el suyo en 2004. En simultáneo, integraba distintas sindicaturas de clientes que requerían su intervención profesional, y en esa línea, fue aceptando cargos en los directorios o sindicaturas de distintas empresas a las que asesoraba.

Asumió un cargo en el directorio del Banco de Formosa a fines del 2008, entidad que presidió al siguiente año. En ese contexto recibió, por parte del accionista principal de TBA S.A. la propuesta de integrar el directorio de dicha empresa, la que se concretó el 27 de mayo de 2010 fecha en que reemplazó a Marcelo Calderón (Cfr. Acta de Asamblea General Ordinaria del 27 de mayo 2010, obrante en fs. 258/260 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). No

aparece controvertido que las funciones que, a partir de entonces, cumplió en ese ámbito, estuvieron ceñidas a renegociar el contrato de concesión con el Estado, objetivo que no se logró ni continuó por haber sido afectado a la implementación del sistema SUBE dentro del área en que operaba de TBA S.A.

La intervención que tuvo Ferrari fue así explicada por el tribunal de juicio: “[m]uestra de la restringida intervención que asumió el imputado Ferrari en el marco del encumbrado rol societario en el que fue asignado, es la intervención que tuvo en el marco del cumplimiento de la sentencia dictada en el expediente “Fortez José Manuel c/ EN M° Planificación-Ordenanz.39025”. Es que según fue informado por Walter Iglesias (wiglesias@tbanet.com.ar) a través del correo electrónico enviado el día 6 de febrero del año 2012, “Se trata del caso por ruidos en el cual TBA fue condenada junto al Estado Nacional y la sentencia se encuentra firme”, (cfr. fs. 16842 de la sentencia).

Dijo a este respecto el a quo, basándose en los dichos de Ferrari, que: “...no caben dudas pues que a raíz del funcionamiento del Comité Ejecutivo, el Directorio fue excluido de su función primordial y quedó reducido a temas de poca trascendencia. Incluso lo dicho fue reconocido expresamente por el encartado Ferrari en sus declaraciones indagatorias prestadas en autos (postura que hicieron propia todos y cada uno de quienes integraban el Directorio al 22 de febrero de 2012), en cuanto sostuvo que en su carácter de Presidente de Trenes de Buenos Aires SA no se ocupaba de los asuntos operativos del servicio, ni de la seguridad del transporte, ni del estado del material rodante y su falta de mantenimiento, ni siquiera de ninguna otra cuestión que hacía a la función que había asumido” (v. fs. 16859 vta.).

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

Se advierte, entonces, así, que sin perjuicio del cargo formal que ostentaba Ferrari, las funciones ejercidas por el nombrado, en la práctica distaban mucho de las del ejecutivo de una empresa. No obstante, considero que su intervención sí contribuyó al mecanismo montado para la planificación y ejecución de la administración infiel, puesto que permitió que los verdaderos responsables de la firma manejaran la sociedad desde fuera del órgano responsable de expresar la voluntad social, camuflados institucionalmente detrás de sujetos que no cumplían con las funciones que legalmente les correspondían. De esta manera, el aporte de Ferrari en el entramado de sociedades y estructuras utilizadas para defraudar al Estado, implicó que los verdaderos efectores pudieran continuar descuidando los bienes estatales, con total impunidad dado que ellos no aparecían como los únicos responsables. Será pues, en proporción a esa intervención de carácter no esencial y limitada a la asunción de un rol restringido dentro de la estructura societaria, que aquel deberá responder en carácter de partícipe secundario (art. 46 del Código Penal).

**VIII.** Una situación análoga se advierte respecto de Carlos Esteban Pont Vergés, quien tuvo una intervención también limitada, tanto en sus funciones como en la duración de su cargo. Pont Vergés asumió el cargo de director el 27 de mayo de 2010, hasta el fin de la concesión, habiendo sido designado por Ferrari en ese puesto (cfr. acta de asamblea general ordinaria del 27 de mayo 2010, obrante en fs. 258/260 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). El nombrado es abogado especialista en derecho empresarial y corporativo, razón por la

cual afirmó que fue designado director o síndico de diversas empresas (cfr. presentación efectuada por escrito y declaración indagatoria brindada en la instrucción obrante a fs.4110/4117 y 4118/4122, respectivamente).

Sin perjuicio del cargo formal que ocupaba y su formación profesional, el tribunal sostuvo que “[n]o tuvo participación en ningún acto de administración ni operativo de ninguna naturaleza y su actividad se encontró limitada a la concurrencia a las reuniones de Directorio a las cuales [fue] citado para el tratamiento de las cuestiones allí tratadas, tal como se ven reflejadas en el Libro de Actas que luce reservado en la presente causa. Sólo se involucró durante su gestión en cuestiones relativas a la implementación del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE)” (v. fs.16843 vta.).

En otros términos, el aporte de Pont Vergés, se limitó a aceptar ser parte de un directorio que no actuaba conforme a las pautas establecidas en la ley 19.550, y concurrir a las escasas reuniones convocadas irregularmente. Tales extremos se encuentran ampliamente corroborados con el cúmulo de pruebas que fue acompañado a este proceso, como por ejemplo el correo electrónico enviado por él mismo (epv@tbanet.com.ar) de fecha 23 de febrero de 2011, asunto “*Re: Draft resumen plan de trabajo de inversiones a realizar compatibilización ÚNICA y SUBE*” (v. fs. 16844 vta.).

Como en el caso anterior, este imputado tuvo una actuación formal como director, y sus funciones no fueron determinantes para la ejecución de la maniobra defraudatoria, toda vez que su aporte no constituyó un bien escaso en términos de intervención criminal, y la maniobra se podría haber llevado sin éste (cfr. S., Mir Puig, ob. cit., p. 409). Es, por este





## *Cámara Federal de Casación Penal*

motivo, que deberá responder en carácter de partícipe secundario (art. 46 del Código Penal).

**IX.** Víctor Eduardo Astrella, mecánico de oficio, comenzó su actividad laboral a los dieciséis años, y en el año 2001 ingresó a la empresa Trenes de Buenos Aires, donde se dedicaba exclusivamente al mantenimiento de la flota automotor de la compañía, específicamente de aquellos afectados al servicio de las líneas ferroviarias Sarmiento y Mitre. Se explica en la sentencia atacada que el nombrado "*[s]e ocupaba del mantenimiento básico de los vehículos, por ejemplo de frenos o cambios de aceite, y que de requerirse reparaciones mayores debía contratar servicios de terceros, para lo cual solicitaba presupuestos que eran analizados por la gerencia del área que correspondía, siendo ésta quien autorizaba la ejecución de esos trabajos*" (fs. 16844).

En relación a su desempeño como director de la compañía, cargo que ocupó desde el 28 de mayo de 2004, dijo que fue elegido por los socios de Cometrans S.A., por la "confianza" que tenía con Sergio Claudio Cirigliano. Las funciones que desempeñó, sin embargo, en nada se correspondían con el rol ejecutivo o de director de la empresa. Astrella, fue, además, de director de TBA S.A., presidente de la empresa Integral Clean S.A., y tal como sostuvo el tribunal de la instancia anterior, dicha sociedad "*(estaba) registrada con actividad principal de servicios de limpieza de edificios y presidida por Víctor Eduardo Astrella*" (cfr. fs. 16652 vta. de la sentencia). Por la misma naturaleza de la relación con Sergio Claudio Cirigliano, afirmó que prestó también su nombre en la firma Favicor S.A., de la cual era accionista, con el 5%, durante el mismo período en que se desempeñó como director de TBA S.A. (cfr. escritura nro. 382 del 13 de junio de 2008, en anexo II de la "carpeta anexa al

expediente S.01: 029697/07" en caja identificada con el nro. 99 en la documentación reservada en Secretaría).

Astrella resultó ser otro de los "prestanombres", como se dijo, debido a la relación personal que tenía con la autoridad máxima de la empresa, no sólo en TBA S.A. sino también en otras empresas del holding. Por lo tanto, también aquí, cabe reprochar penalmente la conducta del nombrado en función de su aporte no esencial en la defraudación al Estado, puesto que aun en el supuesto de una hipotética supresión de aquella, no se hubiera impedido que el ilícito igualmente se llevase a cabo en el modo en que se hizo. El nombrado, deberá responder penalmente en carácter de partícipe secundario (art. 46 del Código Penal).

X. Guarda identidad con los anteriores, el caso de Laura Aída Ballesteros, a quien el tribunal de juicio le asignó responsabilidad en calidad de coautora, aun cuando esta -a diferencia de los directores antes examinados-, nunca trabajó en ninguna de las áreas de la empresa concesionaria.

Ballesteros fue designada directora suplente de Trenes de Buenos Aires el 27 de mayo de 2010 y, posteriormente, con fecha 10 de noviembre de ese mismo año, fue pasada a condición de titular (cfr. acta de asamblea general ordinaria del 27 de mayo 2010, obrante en fs. 258/260 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría y acta de directorio del 10 de noviembre de 2010 obrante a fs. 183 de las copias simples del libro "Actas de Directorio nº 3 de Trenes de Buenos Aires SA", en caja identificada con el nro. 103 en la documentación reservada en Secretaría). En esos aproximadamente dos años, conforme afirman los jueces de la instancia anterior,

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

hasta el 22 de febrero de 2012, no ejerció ninguna actividad como miembro del directorio o en algún otro sector de TBA S.A., sino que sólo se limitó a concurrir para firmar documentos cuando la convocaban.

Sobre su situación, precisó el tribunal *a quo* que: "[e]s evidente que la única razón para ocupar ese encumbrado cargo directivo de una empresa de tamaño relevancia social era la de ser la hija de Edgardo Ballesteros, quien tenía en su poder un total de 240.000 acciones de la firma *Emprendimientos Ferroviarios SA* que representaban un total del 4% de su capital accionario. No sólo era el único accionista de esa empresa además de *Cometrans S.A.* (que poseía el 96% restante), sino que también reunía la calidad de director unipersonal y presidente de esa compañía" (fs. 16.848).

El límite impuesto por el principio de culpabilidad supone la imposibilidad de responsabilizar al autor más allá de su intervención o aporte en el hecho ilícito, y menos todavía por la posición dentro de las estructuras societarias de un tercero (el padre de la imputada), como accionista en las otras firmas del grupo comandado por Sergio Claudio Cirigliano.

La prestación del nombre por parte de Ballesteros, para integrar un directorio de las anómalas características señaladas sirvió sin dudas, para facilitar la discrecionalidad de los verdaderos responsables, y por eso no pierde relevancia penal. Pero lo cierto es que por haber sido aquel comportamiento irrelevante, fungible y marginal, no asumió un carácter esencial en relación a la producción del resultado final. Un comportamiento de las características referidas constituye una cooperación que se adecúa a la calificación de partícipe secundario (art. 46 del Código Penal).

**XI.** Antonio Marcelo Suárez, por su parte, asumió el cargo de director en la empresa de Trenes de Buenos Aires SA. el 13 de septiembre de 2006, habiendo sido también Asistente Técnico de la Gerencia de la Línea Mitre (cfr. acta de asamblea general ordinaria obrante a fs. 58 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría).

Los sentenciantes corroboraron sus dichos a partir de lo mencionado por la testigo Andrea Fernández, a cargo de la coordinación de la Gerencia de Recursos Humanos. Fernández aseveró que, Suarez, más allá de su rol de director, cumplía tareas que se vinculaban exclusivamente con la Línea Mitre (cfr. fs. 3118 vta./3131 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XV). En este sentido, se verificó que el nombrado recibía en la casilla de correo electrónico de la empresa ([asuarez@tbanet.com.ar](mailto:asuarez@tbanet.com.ar)), partes vinculados únicamente a la Línea Mitre, también a cargo de TBA S.A, donde se especificaban los distintos cronogramas de las formaciones, cancelaciones y atrasos, junto con aquellas fallas que pudieran presentar los trenes en circulación.

De este modo, *"al nombrado no se le asignó ni el reclamó para sí, tarea alguna de aquellas que le hubiesen correspondido en su condición de directivo de Trenes de Buenos Aires, ya que a pesar de la larga trayectoria que tenía en el directorio, se encargaba de cuestiones que no sólo no guardaban correlato con la relevancia de su cargo, sino que tampoco alcanzaban a aquellas que le eran atribuidas a gerentes o jefes"* (v. fs. 16.848 de la sentencia).

Luce evidente que Suárez no sólo no tenía el poder de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

decisión y administración de la empresa -conforme le hubiese correspondido por el cargo que ocupaba- sino que era responsable de gestionar cuestiones administrativas de una línea diferente a la involucrada en esta causa.

También aquí, su aporte en la administración infiel de los bienes del Estado vinculados con la línea Sarmiento, se redujo a la prestación de su nombre para conformar un órgano puramente formal que no ejercía las funciones ni tenía las facultades que le asigna la ley de sociedades, es decir, otra vez en palabras del *a quo*, "un Directorio incompetente y, por decir de algún modo, mudo e inactivo" (ver fs. 16.848 de la sentencia).

Puede, en consecuencia, afirmarse que Suárez no tuvo una intervención sustantiva en la defraudación y, como se expuso respecto a los imputados Ferrari, Pont Verges, Ballestero y Astrella, tampoco se le puede reprochar al nombrado más que una participación secundaria en la administración infiel en perjuicio del Estado, en un escenario en el que, sin su intervención, igualmente se habría llevado adelante la obra criminal motivo de juzgamiento.

**XII.** Jorge Alberto de los Reyes fue designado como vicepresidente de TBA S.A., el 27 de mayo de 2010 y ocupó ese cargo hasta el 22 de febrero de 2012 (Cfr. acta de asamblea general ordinaria del 27 de mayo 2010, obrante en fs. 258/260 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). Sin embargo, a diferencia de los antes nombrados, no fue sólo prestar su nombre para aparecer como integrante del directorio el único aporte realizado para la ejecución de la administración desleal, sino que también desempeñó otras tareas

que fueron funcionales al delito tratado en este apartado.

Por de pronto, De los Reyes, antes de asumir en el año 2010 como vicepresidente de TBA, en reemplazo de Jorge Álvarez, también cumplió funciones como director entre el 28 de mayo del año 2004 y el 27 de mayo de 2010 (cfr. acta de asamblea ordinaria y de directorio de TBA del 28 de mayo 2004, obrantes en fs. 32/33 y 36 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). De este modo, si bien el cargo de vicepresidente lo ocupó recién en 2010, desde mucho antes prestaba su nombre como integrante del directorio de TBA sin ejercer efectivamente el cargo. En simultáneo, se desempeñó como Gerente de Ingeniería y Obras de Inversión, y en cuanto a las actividades desarrolladas, los testigos Andrea Fernández -a cargo de la coordinación de la Gerencia de Recursos Humanos- y Soledad Suarez -asistente de gerencia- ubicaron a De los Reyes a cargo de la referida Gerencia de Ingeniería y Obras de Inversión, en coincidencia con el organigrama de la empresa (cfr. fs. 3118 vta./3131 vta., 3131 vta./3140 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XV).

Debe valorarse en este *item*, como lo indica el tribunal, lo dicho por Ricardo Pollono, especialista en ingeniería y obras, dependiente de la Gerencia de Ingeniería y Obras de Inversión, quien refirió que las funciones de De los Reyes consistían en "...1) *Planificar, desarrollar y ejecutar el control de las Obras del Plan de Inversiones y ejecutar las políticas de la empresa en Obras de Inversión de Infraestructura, identificando los proyectos de impacto técnico y económico; 2) Asesorar en la planificación, desarrollo y ejecución de proyectos*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

especiales; y 3) Planificar el desarrollo, ejecución y control del Plan de inversiones de UGOFE LSM y LBS (ver, archivo adjunto "DP Ingeniería" que el Sr. Marcelo Ordiales - [mordiales@tbanet.com.ar](mailto:mordiales@tbanet.com.ar) - envió por correo electrónico titulado "Puestos y Funciones" del día 6 de marzo del año 2012 al Sr. Sergio Daniel Tempone)" (v. fs. 16843 vta.).

El mismo De los Reyes manifestó que "se ocupaba de gerenciar los contratos con las empresas contratistas para que se ajusten a las especificaciones realizadas por la CNRT y la Secretaría de Transporte. Aclaró que como integrante del Directorio participó de reuniones periódicas, sin perjuicio de ello de surgir requerimientos del área operativa también se reunían con menor antelación. En este último caso, si era necesario, participaba el gerente del área como así también de aquella otra área que pueda resultar involucrada en la solución". También explicó "que en las reuniones de directorio del último semestre de 2011 y las de los primeros meses de 2012, se trataron cuestiones vinculadas a la redeterminación de precios de inversión, la importancia de las impedancias con la incorporación de los coches doble piso, las regulaciones de los pasos a nivel y la obra de señalización automática. Que a raíz de su cargo de gerente mantenía relación con personal de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario por el desarrollo del plan de obras de inversión y de la CNRT" (v. declaración indagatoria del nombrado obrante a fs. 4053/4066).

De allí también se desprende que el nombrado "comenzó a trabajar para TBA en el mes de agosto de 1997 hasta el año 1999, que luego volvió a la empresa en marzo de 2002 para asumir la Gerencia del Área Comercial, en julio de 2003 se produjo una reestructuración en la empresa y fue ascendido al cargo de Gerente

*Comercial para la línea Mitre". Fue entonces, luego de ya haber ocupado cargos gerenciales que en agosto de 2004 y "ante el inminente inicio de las obras de inversión, pasó a ocupar el cargo de Gerente de Ingeniería y Obras de Inversión, que comprende los departamentos de Ingeniería de Obras Civiles, Vías, Señalamiento y Alimentación Eléctrica". De este modo explicó que en 2010, "revistió la doble condición de vicepresidente de TBA y gerente de Ingeniería y Obras de Inversión. Asentó que en este tipo de empresas las funciones se encuentran divididas en políticas y operativas, que respecto de las primeras son desarrolladas en las reuniones de Directorio, en donde el presidente interviene como moderador, cuya función primordial consiste en cuidar los intereses de los accionistas y bajar los lineamientos a las áreas operativas, mientras que las funciones vinculadas con la operación cotidiana se encuentran a cargo de cada una de las áreas de la empresa, las cuales ejecutan lo que corresponda conforme a las distintas variables de la gestión".*

De los Reyes recibía información sobre el deplorable servicio que prestaba la línea Sarmiento, como lo demuestran los mails que -junto con Calderón, Álvarez y D'Abenigno- recibió durante los meses de enero y febrero del año 2012, donde se informaban cancelaciones, suspensiones de los servicios de trenes, y las fallas e inconvenientes que sufrían a diario las formaciones de la línea Sarmiento (cfr. fs. 7023/30).

Así entonces, a diferencia de los directores mencionados precedentemente, De los Reyes deberá responder penalmente en carácter de partícipe necesario, toda vez que realizó un aporte sustancial para que se mantuviera la falta de mantenimiento de los bienes dados en concesión por parte del Estado, siendo en todo ese armado, un engranaje insoslayable





## *Cámara Federal de Casación Penal*

desde su función en la gerencia de ingeniería y obras de Inversión. A ello se suma: que estuvo más de una década en funciones; que -como director y gerente de ingeniería y obras de inversión-, coadyuvó a que los trenes bajo su control, continuaran funcionando en un avanzado estado de deterioro sin que se realizaran las inversiones necesarias para el cuidado de los bienes estatales y la seguridad de los usuarios; y que, aunque TBA. SA., careciera de un programa de cumplimiento o de cualquier mecanismo que semejara a una *compliance*, era el responsable y garante de que importante información fluyera adecuadamente hacia las instancias de decisión.

En virtud de lo expuesto, y resultando inobjetable que, sin su colaboración, el ilícito no hubiera podido configurarse del modo en que se hizo, deberá responder penalmente en carácter de partícipe necesario (art. 45 del Código Penal).

**XIV.** El imputado Guillermo Alberto D'Abenigno se desempeñó como director en el mismo período que De los Reyes, es decir, desde el 28 de mayo de 2004 hasta la fecha del estrago (cfr. acta de asamblea ordinaria y de directorio de TBA del 28 de mayo 2004, obrantes en fs. 32/33 y 36 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). Al igual que aquél, ese no fue el único cargo que ocupó dentro de la empresa: estuvo aproximadamente desde 2003 hasta diciembre de 2011, a cargo de la Gerencia de la Línea Sarmiento, dependiente a su vez de la Gerencia de Operaciones que encabezaba Sergio Daniel Tempone. Desde el año 2011 fue también Gerente de Sistemas y Telecomunicaciones.

En el organigrama de la Gerencia de la Línea Sarmiento,

figuraba en orden de subalternación, el "Jefe de Tráfico" y el "Subjefe de Tráfico", quienes tenían como función asegurar el cumplimiento de los servicios de las líneas eléctricas y diesel, en relación a su vez con los departamentos de Material Rodante, Señalamiento, Vías, Alimentación Eléctrica, etc.. Se encargaba igualmente de la programación de tareas generales en la Base, de evaluar la necesidad y disponer, en su caso, la realización de obras en estaciones, barreras y cabinas de señales. Dicha Gerencia, según las constancias rendidas en el juicio, fue un foco de conflicto permanente en la empresa para cuando el nombrado asumió aquel cargo, por lo demás, sin contar con ningún tipo de experiencia en materia de seguridad ferroviaria, siendo aquel otro ejemplo de la significación que asumieron en el mecanismo de corrupción, contar con personas sin formación pero de confianza, y funcionales al plan defraudatorio.

D'Abenigno, al igual que De los Reyes, era informado diariamente de la irregular situación en la que se encontraba la línea Sarmiento, y como aquel, era destinatario de los mails donde se informaban la *"frecuencia, cancelaciones y suspensiones de los servicios de trenes y se daban "partes cualitativos" en que se describían en detalle cada uno de las fallas e inconvenientes que sufrían a diario las formaciones de la línea Sarmiento"* (cfr. fs. 16.866 vta. de la sentencia y mails obrantes a fs. 7002/7003, 7023/7030).

A diferencia de las conductas de quienes fueron imputados como partícipes secundarios, el aporte realizado por D'Abenigno fue más que el de un prestanombre como integrante del directorio de TBA S.A., ya que, amén de haber colaborado desde el plano "formal" con la maniobra defraudatoria, ocupó cargos de importancia como Gerente de la Línea Sarmiento, con incumbencia







## *Cámara Federal de Casación Penal*

directa en el mantenimiento del material rodante y los puestos fijos.

Es por ello que siendo innegable el aporte esencial efectuado por D'Abenigno deberá responder penalmente en carácter de partícipe necesario.

**XV.** Francisco Adalberto Pafumi fue director de la empresa en el mismo período que sus consortes de causa De los Reyes y D'Abenigno, esto es, desde el 28 de mayo de 2004 hasta el 22 de febrero de 2012 (Cfr. acta de asamblea ordinaria y de directorio de TBA del 28 de mayo 2004, obrantes en fs. 32/33 y 36 del legajo "Estatuto y Balances correspondientes a los ejercicios cerrados con fecha 31/12/08, 31/12/09 y 31/12/10", reservado en caja identificada con el nro. 8 en la documentación reservada en Secretaría). Tal como lo destacó el *a quo*, paralelamente a su participación en el directorio, desde el mes de agosto del año 2010 hasta, al menos, diciembre del año 2011, ejerció la vicepresidencia de la firma Favicor SA que también pertenecía al grupo empresario liderado por Sergio Cirigliano (cfr. entre otras, Acta de Directorio del 29 de octubre de 2010, obrante a fs. 93 del libro "Copiador" que contiene las actas de directorio de Favicor S.A., reservado en la caja de documentación n° 26).

De la declaración prestada por Pafumi en el debate surge que su función dentro de TBA S.A., estuvo dirigida a tramitar la documentación de la empresa en su relación con el Estado, más precisamente en lo referido a reclamos, y gestiones administrativas, aunque fuera de las decisiones de asignación de recursos (v. fs. 20/31 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo I).

Los magistrados de la anterior instancia entendieron compatibles aquellas afirmaciones con el cargo asignado en su

legajo personal de Trenes de Buenos Aires, en el que se indica que Pafumi se desempeñó como Gerente de Relaciones con el Estado hasta finales del año 2010, lo que fue ratificado en la audiencia de juicio por el testigo Ing. Orlando Rébora, quien lo sucedió en el cargo (cfr. fs. 4889/4904 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XXIII).

A su turno, los testigos Andrea Fernández, a cargo de la coordinación de la Gerencia de Recursos Humanos de la compañía, y Gustavo Simeonoff, Secretario Ejecutivo de la Unidad Gubernamental de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos destacaron la importancia y las características de las tareas desarrolladas por Pafumi como el "nexo entre la concesionaria y el concedente" (cfr. fs. 2648 vta./2680 vta., fs. 3118 vta./3131 vta. del incidente de registro taquigráfico del juicio oral, cuerpo XIII y XV respectivamente), siendo su principal función dentro de la empresa las gestiones de reajuste y renegociación que por ese entonces se realizaban de forma conjunta con la referida unidad gubernamental.

Pafumi era además una persona "de confianza" para Sergio Claudio Cirigliano ya que, tal como lo expuso el tribunal oral, tales negociaciones eran de interés prioritario para el accionista principal. Dicho de otro modo, Pafumi no fue un mero "testaferro" o "prestanombre" dentro de la estructura del directorio, sino que tuvo bajo su control funciones trascendentales para la relación de la empresa con el Estado, siendo su aporte sustancial para la maniobra defraudatoria contra la administración pública sin que aparezca verosímil que desconociera que el contrato, que él se encargaba de renegociar con la UNIREN, era permanentemente quebrantado por TBA S.A., con el consiguiente perjuicio para el Estado.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

En lo que a la renegociación se refiere, cabe citar el acta de directorio del 3 de mayo de 2006, donde, al detallar las acciones realizadas por la Gerencia de Relaciones con el Gobierno a cargo de Pafumi, se puntualiza, entre otras, la "Recomposición de la ecuación económica financiera del Contrato de Concesión y sus correspondientes Addendas en función a la estimación de pasajeros a transportar". Ello, insisto, demuestra la importancia de su función para la empresa concesionaria, la que no hubiera podido lograr su fin último sin su participación (cfr. Acta de Directorio de fs. 13/20 en fotocopias "Trenes de Buenos Aires S.A. - Actas de Directorio N° 3", reservadas en caja de documentación n° 103).

Cumple destacar porque es pertinente, en primer lugar, que el nombrado era, a su vez, apoderado de Trenes de Buenos Aires, tal como surge de su actuación en el expediente s01:148382/2010 del Ministerio del Interior(reservado en la caja identificada con el nro. 99 de la documentación reservada en Secretaría), donde el referido Pafumi suscribió en aquél carácter las copias allí obrantes. A Pafumi también se le confirió un poder especial junto a Jorge Álvarez y Daniel Rubio, para que en nombre y representación de TBA S.A., interviniera en todos los actos relacionados con la caja de seguridad que la empresa tenía en el Banco Patagonia, Casa Central, a la que podía tener acceso, suscribir los documentos que fueran necesarios para su mantenimiento y/o cierre ante la entidad bancaria y cualquier otra documentación que fuera necesaria a los efectos de la defensa de los intereses de Trenes de Buenos Aires S.A. (cfr. Acta de Directorio del 15 de diciembre de 2010, obrante a fs. 187 de las copias del libro "Actas de Directorio N°3" de Trenes de Buenos Aires S.A., reservado en caja de documentación n° 103).

Lo expuesto permite concluir que Pafumi desempeñaba un rol relevante dentro de la estructura de la empresa, ya que era apoderado y compartía junto con uno de los efectivos responsables de la firma (Jorge Álvarez), un poder especial para operar en la caja de seguridad a nombre de TBA S.A.. Ello resulta una evidencia de la confianza depositada en aquél por quienes verdaderamente llevaban las riendas de TBA S.A., así como que las tareas desempeñadas por el nombrado convierten su participación en la maniobra defraudatoria en un elemento ineludible para lograr la finalidad ilícita perseguida.

Consecuentemente, el antes mencionado deberá responder como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio del Estado, en los términos del art. 45 del ordenamiento de fondo.

**XVI.** A efectos de determinar la responsabilidad de los nombrados "directores" en el delito de estrago culposo, es necesario previamente establecer si sus conductas implicaron una imprudente o negligente violación al deber objetivo de cuidado y si ésta se vinculó con el resultado.

En el plano teórico, la preocupación científica por los delitos imprudentes se ha incrementado enormemente en el último tiempo, ya que su importancia práctica está íntimamente relacionada no sólo con la creciente tecnificación, sino también con los peligros derivados de los distintos ámbitos de la vida cotidiana, donde constantemente se advierten situaciones en las que resulta muy difícil determinar si la puesta en peligro o las lesiones de los bienes jurídicamente protegido son consecuencia de un incremento del riesgo permitido, o por el contrario, se producen "en el contexto" de situaciones peligrosas (cfr. F. Giunta, *Illiceità e Colpevolezza nella Responsabilità Colposa, I*,





## *Cámara Federal de Casación Penal*

*La fattispecie, Cedam, 1993, pp. 2/3).*

Según la concepción más moderna, que se ha convertido casi en unánime, producto del desarrollo de la teoría final de la acción, la imprudencia es un problema del tipo, cuyo límite está demarcado por el riesgo permitido (C. Roxin, *Derecho Penal, Parte General*. 1era. Ed., Madrid, 1997, p. 997).

Lo que está amparado por el riesgo permitido no es considerado imprudente puesto que desaparece el injusto y sólo a partir de la superación de lo permitido comienza el ámbito del delito culposo. La imputación al tipo objetivo presupone la verificación de una relación de causalidad, mediante la teoría de la condición, y la realización de un peligro creado por el sujeto, que supera el riesgo permitido en el marco del fin de protección de la norma (C. Roxin, *Derecho Penal*, ob. cit., p. 998).

Sin embargo, el delito imprudente no puede describirse de modo suficiente como mera producción del resultado reprobado, ya que se requiere, además, que se haya infringido la norma de cuidado. Para ello, es menester determinar primeramente cuál era el deber objetivo de cuidado que debía observar la persona que lleva a cabo la conducta que se investiga, y en caso de responder afirmativamente, recién ahí determinar si ha sido infringida. El deber de cuidado está determinado por las reglas técnicas, que no son otra cosa que las reglas generales de cuidado, tales como las costumbres, las leyes o los reglamentos (M. Corcoy Bidasolo, *El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado*, 2º edición, BDF, Montevideo-Buenos Aires, pp. 73 y ss.).

Pero tampoco la infracción del deber objetivo de cuidado fundamenta por sí sola la lesión de la norma de cuidado. Es decir, que para afirmar la existencia del tipo imprudente no es suficiente la constatación de un peligro objetivo, pues es

necesario además que concurra el deber *subjetivo* de cuidado, o sea, que ese peligro objetivo sea cognoscible por el autor (*ibidem*, p. 273 y ss.), y por ende, le sea exigible haber conocido y previsto ese peligro.

Expresado de otro modo, el fundamento punitivo de los delitos imprudentes radica, entonces, en la producción de un resultado distinto al propuesto por el causante, producto de un peligro prohibido previsible y evitable (cfr. F. Palazzo, *Corso di diritto penale, parte generale*, terza edizione, Giappichelli Editore, Torino, Italia, 2008, p. 325). Para establecer si le era o no exigible al autor conocer ese peligro, la doctrina recurre a un dispositivo intelectual, conocido como la "figura-baremo o modelo diferenciado", que se traduce en la siguiente pregunta: ¿cómo se habría comportado en la situación concreta una persona consciente y cuidadosa perteneciente al mismo ámbito o sector del sujeto?. Esto es, una persona media en la situación y con las especiales propiedades del autor.

En el mismo sentido, "*al igual que en el delito de omisión, también en el delito imprudente la conducta 'correcta', jurídicamente inobjetable, de la que el autor se aparta cumpliendo el tipo, tiene que ser definido no sólo en vista de las normas generales, sino igualmente en vista de las posibilidades de acción del autor*" (G. Stratenwerth, *Derecho Penal Parte General*. 4ta. Ed. Hammurabi, Bs.As., 2005, pp. 501-503).

Conforme las pruebas colectadas en la causa, el siniestro ferroviario acaecido el 22 de febrero de 2012 se produjo no sólo por la deficiente y desaprensiva técnica conductiva del *motorman* a cargo del convoy, sino que también reconoció, como otras causas determinantes: la reiterada baja de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

las formaciones y las cancelaciones de servicios; la mayor cantidad de pasajeros que transportaban los trenes; las modificaciones de los coches *Toshiba* para que admitieran mayor cantidad de usuarios parados; la permanente anulación del sistema de enclavamiento de puertas; la ausencia de control de la velocidad a la que circulaban los conductores; el deficiente sistema de reporte de fallas; la falta de realización de las tareas de alistamiento; la corrosión en la carrocería que facilitó el acaballamiento de los coches donde se encontraron la mayor cantidad de víctimas; y la falta de funcionamiento del sistema hidráulico del paragolpes ubicado a final de la vía del andén nro. 2.

El tribunal de grado entendió que no se podía excluir la responsabilidad de ninguno de los imputados bajo la premisa de que el suceso hubiera igualmente acaecido por la deficiente y antireglamentaria conducción del maquinista, aún con una formación en perfecto estado de conservación, dado que *"los respectivos aportes de todos ellos se han erigido en concausa del terrible hecho que diera origen a las presentes actuaciones y, más aún, a la desmesurada extensión del, ya de por sí, enorme daño producido"* (fs. 16.839/16.840).

La doctrina dominante se ha resistido siempre a la posibilidad de que, en principio, los cursos causales hipotéticos puedan excluir la responsabilidad del actuante, que es autor del curso real (M. Sancinetti, *Causalidad, Riesgo, e Imputación Objetiva*, Hammurabi, 1era. ed. Bs.As., 2009, p. 603). En términos generales, aparece razonable y lógica dicha aseveración aunque, en el ámbito de la responsabilidad por imprudencia, se suele aceptar que el autor que causa un resultado mediante una acción contraria al cuidado pueda invocar en su descargo que aun obrando

del modo debido, se habría producido el mismo resultado, supuesto hipotético comúnmente denominado *“comportamiento alternativo conforme a derecho”*. Para resolver este tipo de planteos es menester determinar si la responsabilidad por una acción que causa un resultado adecuado al tipo penal puede quedar excluida por completo -y, si no, al menos disminuida-, por la circunstancia de que, al momento de la realización de la acción, ya existiera un curso causal que habría causado el mismo resultado, si no hubiera sido por la acción del autor.

Las conductas alternativas conforme a derecho se diferencian de los cursos causales hipotéticos en que no se trata de una causalidad ya predispuesta realmente (persona a punto de morir a manos del verdugo, o el conductor de tren a punto de chocar contra un desprendimiento montañoso), sino sólo de una causalidad hipotética imaginada a efectos comparativos y que sirve para conseguir un juicio normativo de incremento de peligro (C. Roxin, *Derecho Penal*, cit, p.382.). La evitabilidad del resultado con la realización de una conducta alternativa conforme a derecho opera como una excepción al principio general de que la relación de riesgo se encuentra probada por el incremento del riesgo, y requiere que se verifique con una probabilidad rayana a la certeza, que la conducta adecuada tampoco hubiera evitado el resultado.

El tribunal de juicio sostuvo *“en ese aspecto, resulta de vital relevancia entender que la creación o incremento del riesgo no permitido de parte de distintos actores no excluye la responsabilidad penal que cada uno de ellos pudiera tener por el hecho, amparados en la idea de que no pueda acreditarse que la conducta alternativa adecuada a derecho por parte de alguno de ellos pudiese haber evitado el resultado lesivo”*(fs. 16.839 de la







## *Cámara Federal de Casación Penal*

sentencia). Reafirmó que *"se trata de hechos que para su comisión se han nutrido de los aportes de distintos imputados -en especial lo que se refiere al descarrilamiento culposo- con diversidad de funciones asignadas, con variada intensidad de sus correspondientes contribuciones sin las cuales no se habría podido llegar al resultado típico"* (cfr. 16.839).

En esta lógica discursiva, más allá del rol formal que ocupó cada uno de los imputados en el directorio de TBA S.A., las conductas desplegadas por los imputados Ferrari, Pont Vergés, Astrella, Ballesteros y Suarez, no se las puede vincular con ninguna de aquellas concausas, y, por lo tanto, no resulta posible afirmar que haya existido por parte de los nombrados una violación a un deber objetivo de cuidado que se haya verificado en la colisión del tren.

Al precisar las conductas de los antes mencionados imputados quedó claro que si bien eran formalmente directores, sólo prestaron sus nombres como miembros de un directorio que no conformaban realmente, para así mantener ocultos a los verdaderos responsables de la empresa concesionaria del servicio de transporte ferroviario y permitir que éstos continuaran en el manejo de la misma. Con ello, sin embargo no incrementaron el riesgo del estrago agravado pues no tuvieron ningún desempeño en relación a las áreas vinculadas con algunas de sus concausas, ni injerencia alguna en la política de la empresa a cuya deriva se atribuyó el resultado perjudicial. No eran los verdaderos responsables de administrar y cuidar los bienes concesionados; y no estuvo a su cargo una fuente de peligro que los hiciera garantes de la no producción del resultado, o los obligara a reconducir los peligros emergentes de la actividad de Trenes de Buenos Aires SA.

Indefectiblemente, el corrimiento del velo de las estructuras societarias utilizadas por los autores del hecho -explicado por el *a quo* en su fallo-, y la consecuente individualización del verdadero rol de cada acusado en la maniobra defraudatoria, impacta en su posición frente al bien jurídico protegido, es decir, en su eventual posición de garante en el resguardo de la seguridad del transporte, la vida y la integridad física de los usuarios.

De este modo, y en estricta observancia al principio de culpabilidad -y a la proporcionalidad que es su necesario correlato-, sólo aquella conducta que, previsiblemente, hubiese aumentado alguno de los riesgos señalados como concausas del estrago, podrían ser imputadas al resultado. De otro modo se estaría bordeando el *versari in re illicita* y el consecuente peligro de atribuirse responsabilidad penal a sujetos por las consecuencias de su accionar contrario a la ley, pero dejando de lado el concreto alcance de su conducta en la realización en el resultado.

En consecuencia, entiendo que corresponde absolver a Ferrari, Pont Vergés, Astrella, Ballesteros y Suarez por el hecho identificado como n° 2 (estrago culposo agravado).

Por su parte, conforme se expresó anteriormente, De los Reyes se desempeñó como Gerente de Ingeniería y Obras de Inversión, cargo desde el cual se ocupaba de gerenciar los acuerdos con las empresas contratistas para que se ajustaran a las especificaciones realizadas por la CNRT y la Secretaría de Transporte. Desde esa situación de revista mantenía relación con personal de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario por el desarrollo del plan de obras de inversión y de la CNRT. Vale recordar que dicho cargo gerencial fue ofrecido "*ante el*

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

*inminente inicio de las obras de inversión, [cargo] que comprende los departamentos de Ingeniería de Obras Civiles, Vías, Señalamiento y Alimentación Eléctrica". De allí se colige que desde su posición, De los Reyes tenía una importante injerencia en los temas relativos a inversión, y consecuentemente, en el mantenimiento de los trenes, siendo justamente la ausencia de inversión y de mantenimiento uno de los principales riesgos que culminaron en el trágico suceso.*

En cuanto a D'Abenigno, cabe recordar que la gerencia de la Línea Sarmiento estuvo a su cargo y que desde allí tenía injerencia, determinación y supervisión sobre un área que fue definida como un permanente "foco de conflicto". En el ámbito de actuación del nombrado estaban, entre otras, el control del sistema hidráulico del paragolpes instalado al final de vía del andén nro. 2 (contra el que embistió el *Chapa 16*), y la información relativa a las cancelaciones, demoras y exceso de pasaje que se registraban habitualmente en la línea.

Ambos encausados tenían conocimiento del estado de los trenes, conforme se señaló anteriormente, y sus conductas implicaron una violación de deber objetivo de cuidado puesto que el peligro que implicaba su actuación en dichas áreas era cognoscible y por ende, razonablemente exigible su previsibilidad (en el mismo sentido, M. Corcoy Bidasolo, *El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado*, cit., pp. 273 y ss.).

En lo concerniente a Pafumi, su intervención y su incumbencia funcional antes analizada, en la creación de un lucro indebido por parte de Cirigliano, Calderón y Álvarez, explica también su aporte esencial en el estrago culposo agravado. Es que su intervención en las negociaciones con el Estado permitía a TBA S.A., contar con cada vez mayores recursos provenientes de la

administración pública, que no se invertían en el mantenimiento del servicio concesionado acelerando su inevitable deterioro.

Entonces, mientras Pafumi renegociaba el contrato, colaborando para obtener más fondos del Estado, no podía ignorar que la verdadera conducción de TBA S.A. prestaba un servicio cada vez más por debajo de los estándares requeridos.

En función de lo expuesto, dado que sus respectivos aportes han contribuido en las concausas del estrago culposo agravado, vinculadas con la falta de compromiso de la empresa de dar un servicio de transporte que no se ajustaba a las condiciones mínimas de seguridad establecidas en el contrato de concesión, De los Reyes, D'Abenigno y Pafumi deberán responder como coautores penalmente responsables del hecho acaecido el 22 de febrero de 2012.

**XVII.** Respecto de Roque Ángel Cirigliano, responsable de la Gerencia de Material Rodante desde que se concesionó el servicio en el año 1995 hasta que se produjo la intervención de TBA S.A., a raíz del suceso que originó esta causa, adelanto que también acompañaré, en lo sustancial, la propuesta del doctor Riggi.

Es que, como claramente desarrolla y concluye el respetado colega, respecto de la defraudación por administración fraudulenta en perjuicio del Estado, *"la colaboración del acusado Roque Ángel Cirigliano fue determinante en la política implementada por sus consortes de causa, al materializar un programa de mantenimiento exiguo, insuficiente y limitado a aquellas reparaciones que garantizaran el -acotado- cumplimiento del diagrama"*.

En síntesis, el nombrado fue el gerente del sector de Material Rodante diecisiete años ininterrumpidos, desde donde





## *Cámara Federal de Casación Penal*

debió garantizar, al menos en el período que aquí se analiza, la ejecución y continuidad de las políticas diagramadas por los responsables de la empresa.

Como también se destaca en el primer voto, *"la dependencia que dirigía era la encargada de esquematar y llevar a cabo las reparaciones a las que se había obligado contractualmente la compañía. Fueron, precisamente esos programas de mantenimiento los que eran sistemáticamente incumplidos, con la consecuente afectación a la vida útil del material rodante y al patrimonio estatal"*.

Es decir, la colaboración desde su gerencia con las políticas de incumplimiento sistemático diseñadas por Sergio Cirigliano, Jorge Álvarez y Marcelo Calderón, configuró una cooperación eficaz en el perjuicio de los intereses confiados por el Estado, sin que tampoco el plan de restricciones hubiera podido haberse llevado adelante sin su intervención.

En este punto, entiendo *ope legis*, que se verifica en el fallo una errónea aplicación de la ley sustantiva, por lo que corresponde modificar la calificación de la conducta llevada cabo por el nombrado Roque Cirigliano al que habrá de considerársele partícipe necesario.

No obstante lo anterior, al no haber sido impugnada esta cuestión en los recursos de los acusadores público o privados, por aplicación del art. 445 del CPPN, el aumento del disvalor del injusto que implica esta nueva calificación no podrá verse reflejado en la pena a imponerle en su momento al encausado.

En el orden señalado, el último párrafo del art. 445 del ordenamiento ritual, establece que *"Cuando hubiere sido recurrida solamente por el imputado o a su favor, la resolución"*

no podrá ser modificada en su perjuicio". La norma reglamenta la prohibición de la "reformatio in pejus", derivada del derecho de defensa garantizado por el art. 18 de la Constitución Nacional, que impide que ante el solo ejercicio recursivo de la defensa, o en favor de sus intereses, el imputado obtenga una resolución más desfavorable que la impugnada en un principio.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia de la Nación sostuvo que la falta de recurso acusatorio inhibe al tribunal de alzada para modificar la sentencia en perjuicio del acusado, sea condenando, cuando fue absuelto por la sentencia recurrida, sea agravando la pena por ella impuesta, en el múltiple sentido de aumentar la misma pena decidida, variar su forma de ejecución, reemplazarla por otra de calidad más grave o agregar otras penas, accesorias o principales, que no contenía el fallo recurrido (Fallos 241:54, 237:190, 247:447, entre otros).

Por lo tanto, es posible sostener que el cambio en la participación asignada al imputado sin superar el límite punitivo fijado por los magistrados de la anterior instancia, no resulta violatorio de la indicada prohibición. En este mismo sentido, la Corte Federal afirmó que no constituye un agravio constitucional la mera confirmación de la condena por el tribunal de alzada, sin agravar la pena impuesta, aunque varíe el significado jurídico del comportamiento atribuido en ella al acusado (Fallos 239:484, 242:234).

Acerca del hecho calificado como estrago culposo agravado, comparto y adhiero al voto del Dr. Riggi, acerca de la intervención de Roque Cirigliano, en la dinámica de las concausas que condujeron a la producción del acontecimiento debatido en torno al estrago.

**XVIII.** Cuanto atañe a la individualización de las





## *Cámara Federal de Casación Penal*

penas, como ya lo sostuve en numerosos precedentes, "la consideración de los factores para (su) determinación, es una facultad propia de los jueces de mérito, siendo necesario para la procedencia de la impugnación sobre dicha cuestión que el recurrente demuestre que en tal decisión se encuentra presente un vicio o defecto en la determinación fáctica de las circunstancias valoradas para el juicio de mensura punitiva, una errónea aplicación de las respectivas normas sustantivas, o una vulneración a garantías constitucionales que puedan incidir en la determinación del quantum de pena, tornándola inusitada o desproporcionada, y habilitando de tal manera su control ante esta instancia" (confr. Sala II del Tribunal de Casación de la Provincia de Buenos Aires, causas N°23.560, "Iman, Diego Miguel", rta. 26/9/2006; N°22.278, "Jany, Andrés José", rta. 31/10/2006; N°16.220, "Attardo, Mario Alejandro", rta. 28/12/2006; N°17.834, "Vicente, Javier Omar", rta. 3/5/2007; N°30.936, "Corbalán, Hernán Domingo s/recurso de casación", rta. 18/9/2008; N°27.732, "Pérez, Isidro Héctor s/recurso de casación", rta. 16/10/2008; N°23.569, "Navarro, Ramón Santos s/recurso de casación", rta. 1/12/2009; entre muchas otras; y Sala III de la Cámara Nacional de Casación en lo Criminal y Correccional, causa n° CCC 6705/2012/T01/CNC1, "Jimenez, Roberto Claudio y otro s/robo en tentativa" -Registros nos. 246/15, 416/15, 418/15, y 420/15).

Mientras en la imputación del injusto culpable el análisis es básicamente retrospectivo, pues reconduce a lo ya acontecido afirmando con el dictado de la sentencia que un sujeto cometió un hecho de manera culpable, la determinación de la pena apunta a una consideración de futuro, de prospección, razón por la cual la consecuencia punitiva y su ajuste al caso concreto debe incluir, centralmente, aspectos preventivo especiales.

Dicha respuesta punitiva tiene que ser proporcional a la intensidad antijurídica del hecho y, por ende, a la responsabilidad del autor. Ello es la lógica consecuencia de los principios de ofensividad, proporcionalidad y culpabilidad, que cimentan el Derecho Penal. A su vez, al no ser posible determinar con exactitud cuál es el monto de pena que resulta proporcional a la culpabilidad del sujeto activo, el límite al arbitrio del juzgador radica en la razonabilidad de la sanción aplicada.

El principio de proporcionalidad de la pena está íntimamente vinculado con la justicia material como valor primordial al que debe tender la sanción. Así, en la determinación concreta de la sanción por parte de los magistrados se refleja tanto la específica gravedad del hecho sancionado, como el grado de merecimiento de pena por parte del sujeto condenado.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación reconoció rango constitucional al principio de proporcionalidad de la pena, estableciendo que *"son incompatibles con la Constitución las penas crueles o que consistan en mortificaciones mayores que aquellas que su naturaleza impone (art. 18 de la Constitución Nacional), y las que expresan una falta de correspondencia tan inconciliable entre el bien jurídico lesionado por el delito y la intensidad o extensión de la privación de bienes jurídicos del delincuente como consecuencia de la comisión de aquel, que resulta repugnante a la protección de la dignidad de la persona humana, centro sobre el que gira la organización de los derechos fundamentales de nuestro orden constitucional"* (Fallos 314:424, *"Pupelis, María Cristina"*).

En cuanto al principio de culpabilidad, la Corte Suprema reconoció como una de sus manifestaciones, la prohibición







## *Cámara Federal de Casación Penal*

de punir por el hecho ajeno y el principio de responsabilidad por el hecho propio, al expresar *"en cuestiones de índole sancionatoria rige el criterio de la personalidad de la pena, que en su esencia responde al principio fundamental de que solo puede ser reprimido quien sea culpable, es decir, aquel a quien la acción punible le pueda ser atribuida tanto objetiva como subjetivamente"* (CSJN, Fallos 271:297 y 316:1190), pues *"no basta la mera comprobación de la situación objetiva ... sino que es menester la concurrencia del elemento subjetivo en virtud del principio fundamental de que solo puede ser reprimido quien es culpable"* (CSJN, Fallos 320:2271 y 321:2558).

Al momento de individualizar la pena aplicable, el principio de culpabilidad exige que la sanción sea proporcionada al hecho cometido (CSJN, Fallos 314:441 y 318:207), debiendo el juez, a tal fin, tomar fundamentalmente en cuenta los parámetros o datos contemplados por los artículos 40 y 41 del Código Penal, y especialmente por resultar en alguna medida criterios que engloban a los restantes, a la gravedad del hecho cometido, en términos de ofensividad objetiva, y al grado de culpabilidad del autor, en términos de ofensividad subjetiva. De tal forma, y teniendo en cuenta que, como principio, la graduación de las sanciones dentro de los límites ofrecidos por las leyes respectivas para ello, constituye el ejercicio de una facultad propia de los jueces de la causa (conf. C.S.J.N., Fallos 237:190 y 423; 255:253; 305:494; 306:1669; 315:807 y 1699; S.330.XXXV, *"San Martín, Rafael Santiago"*, entre otros), sólo puede resultar deslegitimado el monto de la sanción impuesta con exclusivo sustento en la propia cantidad de pena fijada, cuando ella se revele manifiestamente desproporcionada con el grado de injusto y con la culpabilidad del sujeto, deviniendo de tal modo

arbitraria.

De allí y con ajuste a la doctrina judicial y a los principios consignados, que se torna imperativo establecer nuevas determinaciones punitivas armónicas, respetuosas de los principios enunciados, y adecuadas a la intensidad antijurídica del hecho y a la responsabilidad del autor.

Como se señaló, la intervención de los funcionarios públicos nombrados, en estos hechos, revistió mayor gravedad que la desarrollada por los empresarios, ya que aquellos, desde su posición de preeminencia, se valieron de la estructura burocrática estatal para cometer los delitos aquí investigados. El acto ilícito cometido por un funcionario público, desde una posición de garante en la protección de los bienes jurídicos vinculados con el ejercicio de su función, configura un mayor injusto penal que aquel del particular, debiendo dicha gravedad verse necesariamente reflejada en la determinación de la pena a imponer.

Ricardo Raúl Jaime y Juan Pablo Schiavi, como Secretarios de Transporte, tenían la decisión final en cuanto al control, fiscalización y sanción de los incumplimientos de la concesionaria. En esa dirección, la pena impuesta debe reflejar, en ambos casos, y con las especificaciones efectuadas *supra* (v.considerando IV), la totalidad del injusto en las conductas desarrolladas, en particular, a la circunstancia del conocimiento que tenían respecto de la falta de mantenimiento del material rodante, la mala calidad del servicio prestado y el riesgo que ello significaba para los usuarios, y a su pertinacia en omitir o relativizar las innumerables advertencias dadas por la AGN y la CNRT, en donde solicitaban medidas urgentes para remediar la situación de deterioro e inseguridad que se constataba en las

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

formaciones.

Conforme a los compromisos internacionales asumidos, el Estado argentino tiene la obligación de garantizar que los delitos que aquí se les reprochan sean penalizados con sanciones adecuadas que tengan en cuenta la gravedad de cada delito, como así también su inhabilitación en la función pública, conforme lo establecido en el art. 30, párrafo 1 y 6 de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (Guía Legislativa para la Aplicación de la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, parr. 352).

Habiendo sido Ricardo Jaime y Juan Pablo Schiavi responsabilizados como partícipes necesarios del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública en concurso real con estrago culposo agravado por resultar la muerte y lesiones de las víctimas, en calidad de autores, la escala penal que corresponde considerar a su respecto oscila entre los dos (2) y los once (11) años de prisión, tomándose como pautas de mensuración, la gravedad de los hechos, la naturaleza de la acción, los medios empleados y finalmente, el trágico desenlace.

Respecto a Ricardo Jaime, debe considerarse como agravante de la pena a imponer, el carácter fundacional y constitutivo con el cual intervino en los hechos reprochados y la prolongada extensión de su gestión a cargo de la Secretaría de Transporte de la Nación (seis años), permitiendo y consolidando desde dicha posición -ya en el inicio de la relación con TBA. SA.-, que el servicio de transporte ferroviario operara en condiciones peligrosas para los pasajeros.

Igual sentido se asignará a los medios empleados para cometer los ilícitos reprochados, particularmente en lo

concerniente al hecho defraudatorio. En esa tesitura, el mayor nivel de reproche penal estará representado justamente en que no se trató de un incumplimiento excepcional y aislado, sino de una inacción organizada y sistemática, con intervención de una pluralidad de agentes, entre privados y funcionarios públicos.

El daño verificado especialmente en el hecho imprudente, es decir, la muerte de cincuenta y dos personas, y lesiones en otras setecientas ochenta y nueve, también ingresará negativamente en la compulsa. Si bien la evaluación de un elemento ya incluido, en abstracto, para calificar la gravedad del ilícito está vedada por la prohibición de doble valoración -en este caso la muerte y las lesiones-, nada impide ponderar en el sentido antes expuesto, su particular extensión e intensidad.

Asimismo, la existencia de dos condenas previas, ya reseñadas en la primera ponencia, refleja un mayor grado de culpabilidad que deberá ser interpretado como agravante a los fines de determinación de la pena a imponer.

Finalmente, habiendo tomado conocimiento de la situación personal en la audiencia de *visu*, no se verifican motivos que permitan inferir dificultades a futuro para motivarse éticamente conforme al mandato de la norma y con capacidad de evitación de eventuales conductas prohibidas.

Como factor atenuante de la pena, tengo en consideración que Jaime no se encontraba efectivamente a cargo de la Secretaria de Transporte al momento de producirse el fatídico choque en la estación Once de Septiembre, el 22 de febrero de 2012.

En fin, que habiendo ostentado Jaime la calidad de funcionario público, deviene aplicable la inhabilitación especial perpetua prevista en el art. 174 *in fine* del Código Penal.





## *Cámara Federal de Casación Penal*

En virtud de todo lo expuesto, entiendo que corresponde condenar a Ricardo Raúl Jaime por resultar partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado, en calidad de autor, a la pena de siete (7) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 20, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal); y a la pena única de ocho (8) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas, comprensiva de la anterior y de la pena única de un (1) año y seis (6) meses de prisión en suspenso e inhabilitación para ejercer la función pública por dos (2) años que le fue aplicada el 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10 en la causa nro. CFP 2160/2009, que comprende, a su vez, la sanción de un año y dos meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación para ejercer la función pública por dos años que se le impuso en esa misma fecha en las actuaciones de referencia en orden al delito de aceptación de dádivas y de aquella pena de seis meses de prisión en suspenso y costas impuesta por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, con fecha 10 de septiembre de 2013 en el marco de la causa nro. J-1/11 por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa (art. 58 del Código Penal).

En cuanto a la graduación de la pena a imponer a Juan Pablo Schiavi, por la naturaleza pública de sus funciones, y por la responsabilidad que le cabe en los hechos, valen las

aclaraciones efectuadas precedentemente respecto de las pautas para la mensuración de la pena. Sin embargo, la menor sanción propuesta a su respecto obedece a que ésta refleja un menor injusto que aquel reprochado a Jaime, sobre la base de dos atenuantes que deben ser destacados: en primer lugar, como se adelantó (v. considerando IV), el menor período que ocupó el cargo de Secretario de Transporte -poco más de dos años-, y el rol que cumplió en el entramado delictual. En cuanto a esta última circunstancia, si bien su aporte fue esencial para ejecutar el delito aquí enjuiciado, no tuvo un papel en la promoción de la estructura delictiva, habiéndose limitado a sostener o continuar las políticas realizadas durante la gestión anterior.

Del mismo modo, será tenido en cuenta como atenuante, el deterioro del estado de salud del imputado evidenciado en el transcurso de la audiencia de conocimiento personal.

Finalmente, habiendo sido Schiavi a la época de los hechos funcionario público, le cabe la inhabilitación especial perpetua prevista en el art. 174 in fine del Código Penal. En consecuencia, y de conformidad con la propuesta del doctor Riggi, corresponde condenar al nombrado como partícipe necesario de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso real con estrago culposo agravado, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años y seis (6) meses de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 20, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).

En cuanto a Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Calderón y Jorge Álvarez cumple recordar que fueron hallados penalmente





## *Cámara Federal de Casación Penal*

responsables como autores de defraudación por administración fraudulenta en perjuicio del Estado, en concurso real con estrago culposo agravado. La escala penal prevista para el concurso real de dichos delitos es, en la especie, de dos (2) a once(11) años de prisión.

Como se señaló al momento de tratar la determinación de la pena aplicable a los funcionarios públicos, la responsabilidad de estos últimos, por su posición institucional, fue mayor que la de los empresarios. En esa lógica, y a fin de resguardar la necesaria proporcionalidad a la hora de determinar el monto de sanción estatal a aplicar, y su equivalencia a la medida de la culpabilidad demostrada, Sergio Claudio Cirigliano, Marcelo Alberto Calderón y Jorge Álvarez, deberán recibir una pena que no supere aquella que propongo respecto del máximo responsable de los funcionarios, es decir, Ricardo Jaime.

Sin embargo, el reproche penal de los nombrados, como autores del delito defraudatorio será mayor al de Juan Pablo Schiavi, toda vez que generaron y permanecieron dentro de esa dinámica de corrupción por más tiempo, en connivencia con Jaime como Secretario de Transporte, articulando el mecanismo que se desarrolló todo el tiempo que duró la administración infiel.

Por esos motivos, configuran agravantes el tiempo que estuvieron a cargo en posiciones empresariales estratégicas, desde las cuales llevaron a cabo y consolidaron las maniobras reprochadas; los medios empleados para cometer los ilícitos, en particular, el andamiaje societario puesto al servicio exclusivamente de la persecución de fines delictivos, valiéndose de una pluralidad de agentes, prestanombres y funcionarios públicos.

La extensión del daño verificado en el hecho

imprudente, con los alcances precisados al momento de abordar la determinación de la pena a imponer a Jaime, también ingresará aquí como agravante en la individualización de la sanción.

En lo que respecta a Sergio Claudio Cirigliano, quedó claro por los motivos expresados que existía una estructura jerárquica con él a la cabeza, que opera en su contra en orden a la sanción que habrá de soportar.

Como atenuantes, se considerarán la carencia de antecedentes de todos los procesados. Es por ello que, Sergio Claudio Cirigliano deberá sufrir la pena de siete (7) años, Marcelo Alberto Calderón la pena de seis (6) años y Jorge Álvarez la pena de seis (6) años, todas de prisión por ser autores penalmente responsable del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso real con estrago culposo agravado, en calidad de autores, accesorias legales y costas. (artículos 12, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).

En lo que concierne a los directivos de la firma Cometrans S.A. -José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo- fueron encontrados responsables únicamente del hecho calificado en el delito de administración fraudulenta contra la Administración Pública, en calidad de partícipes necesarios, por lo que la pena a imponer deberá ser menor a aquellas propuestas precedentemente, ya que la escala aplicable para el caso, es de dos (2) a seis (6) años de prisión.

Son agravantes en los indicados supuestos, el tiempo que estuvieron a cargo en posiciones empresariales estratégicas, desde las cuales llevaron a cabo y contribuyeron a consolidar las maniobras reprochadas. De igual modo, serán tenidos en cuenta

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

como factor agravatorio los medios empleados para cometer los ilícitos reprochados, en particular, el armado societario puesto al servicio de la obtención de fines delictivos, en connivencia con otros agentes.

No surgió, en ningún caso, de las audiencias de *visu*, y en las situaciones personales en su transcurso conocidas, circunstancias que permitan inferir dificultades para motivarse conforme a derecho. Otras atenuantes que serán consideradas son la carencia de antecedentes de los nombrados, a quienes propongo se los condene, en los casos de José Doce Portas, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo, por ser partícipes necesarios del delito administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º).

Respecto a los gerentes de la empresa TBA, Sergio Daniel Tempone y Roque Ángel Cirigliano, encontrados responsables en carácter de partícipes necesarios del delito de administración fraudulenta contra la Administración Pública y autores del delito de estrago culposo agravado, la escala penal aplicable será de dos (2) a once (11) años de prisión. Pedro Roque Raineri fue responsabilizado únicamente en carácter de autor del estrago culposo agravado, por lo que la escala penal estará entre uno (1) y cinco (5) años de prisión.

No puede soslayarse, que, tanto Tempone como Cirigliano, eran piezas fundamentales en TBA S.A., desempeñándose en cargos jerárquicos, vinculados a la Gerencia de Operaciones y de Material Rodante, respectivamente, circunstancia que, junto al daño causado, deberá verse reflejada en la sanción a imponer.

Por su parte, Sergio Daniel Tempone, como Gerente de

Operaciones, era quien, desde una posición jerárquica inferior aunque igualmente determinante, ejecutaba las políticas empresariales diseñadas por los que tenían en sus manos el manejo de la empresa y quien controlaba, coordinaba y organizaba, a las restantes gerencias.

No obstante, la permanencia en el cargo debe ser un factor favorable al momento de la graduación de la pena, en particular cuando, como ocurrió con el nombrado, estuvo al frente de dicha gerencia recién a partir de 2010.

La misma incidencia atenuadora asumen, en todos los casos donde se manifiestan, algunas de las circunstancias puestas de relieve en las audiencias de conocimiento personal, particularmente, aquellas sufridas por algunos imputados y vinculadas a la edad, padecimientos físicos, perjuicios colaterales derivados de este proceso, así como otros conflictos familiares de diversa índole.

Respecto de Roque Ángel Cirigliano, como Gerente de Material Rodante, debe ser ponderada su omisión funcional como responsable del mantenimiento del material rodante dado en concesión. Pesa en su contra la permanencia a cargo de la gerencia desde que se concesionó el servicio en el año 1995, hasta que se produjo la intervención de TBA S.A., a raíz del suceso que originó esta causa.

En el caso de Pedro Roque Raineri, en su condición de Jefe de Depósito Castelar, se verificó el incumplimiento en las tareas de alistamiento de la formación *Chapa 16* el 22 de febrero de 2012, por lo que fue encontrado autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado.

A diferencia de lo expresado respecto de Tempone y Cirigliano, Raineri era un empleado que se encontraba alejado de





## *Cámara Federal de Casación Penal*

las posiciones jerárquicas de la empresa, en particular en lo que se refiere a toma de decisiones y ejecución de las mismas, circunstancia que atenuará la respuesta punitiva a su respecto.

Se considerará como atenuante, respecto de los gerentes nombrados, la carencia de antecedentes.

En función de lo expuesto, propicio que se imponga a Sergio Daniel Tempone una pena de cinco (5) años de prisión por ser partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso real con estrago culposo agravado en calidad de autor, accesorias legales y costas (artículos 12, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).

En relación a Roque Ángel Cirigliano corresponde imponerle la pena de tres (3) años y seis (6) meses de prisión por ser partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso real con estrago culposo agravado en carácter de autor, accesorias legales y costas (artículos 12, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal). Sin perjuicio de la calificación propuesta, la imposición de una pena menor a la fijada por el *a quo*, resulta razonablemente fundada, adecuada a las circunstancias de los hechos y del autor, y respetuosa de la proporcionalidad que debe existir con las sanciones impuestas a los coimputados, ajustándose asimismo a las pautas que rigen este juicio de reproche fijadas en los párrafos precedentes.

Entiendo entonces que corresponde condenar a Pedro Roque Raineri a la pena de 3 (tres) años de prisión como autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado y

costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafo- del Código Penal).

Por otra parte, se ubica la determinación de la respuesta punitiva proporcional a la culpabilidad de Marcos Antonio Córdoba. Este fue responsabilizado únicamente en carácter de autor del hecho calificado como estrago culposo agravado, por lo que la escala penal oscilará entre uno (1) y cinco (5) años de prisión.

Como agravante, y con los alcances fijados, el daño verificado, es decir las muertes y las lesiones ocasionadas, ingresará en la individualización de la sanción. En igual sentido, se deberán tener en cuenta las prácticas irregulares y antirreglamentarias verificadas en la actividad laboral de los conductores, particularmente, el bloqueo permanente del freno denominado "hombre muerto".

En sentido atenuador, influirán las cuestiones personales puestas de relieve en la audiencia de conocimiento personal, particularmente que tiene a su cargo dos hijos pequeños -de 9 años y 4 meses-.

Por último, teniendo en cuenta que la conducta desarrollada por el nombrado puso de manifiesto su incompetencia en el desempeño de una actividad cuyo ejercicio depende de una licencia y habilitación del poder público, corresponde aplicarle la pena de inhabilitación especial contemplada en el art. 20 bis del Código Penal.

Entiendo que corresponde condenar a Marcos Antonio Córdoba como autor penalmente responsable de estrago culposo, a la pena de tres (3) años y tres (3) meses de prisión e inhabilitación especial para desempeñarse como conductor de cualquier clase de formación ferroviaria por el término de seis

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

(6) años y seis (6) meses, accesorias legales y costas (artículos 12, 20 bis, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).

Finalmente, en lo atinente al directorio de TBA (según su conformación al día 22 de febrero de 2012) deben responder como partícipes necesarios de la administración fraudulenta y también como coautores del delito culposo De Los Reyes, D'Abenigno y Pafumi, mientras que respecto a Carlo Michele Ferrari, Carlos Esteban Pont Verges, Víctor Eduardo Astrella, Laura Aida Ballesteros y Antonio Marcelo Suárez, encontrados partícipes secundarios en el hecho defraudatorio, corresponde dictar absolución por el hecho calificado como estrago culposo agravado.

La escala penal aplicable para cada uno de los acusados como partícipes secundarios de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública será de un (1) año a cuatro (4) años de prisión. En el marco dispuesto por el artículo 46 del ordenamiento de fondo, se fija que ellos serán reprimidos con la pena correspondiente al delito (dos a seis años de prisión) disminuida de un tercio a la mitad.

En esas condiciones, con más la carencia de antecedentes es que la pena que se les impondrá debe ser de ejecución condicional, solución que reduce los efectos colaterales perniciosos de la pena de encierro, tales como pérdida de trabajo y exclusión del núcleo familiar.

Dentro de esa escala, y considerando los cinco casos precedentes Laura Aida Ballesteros debe ser quien reciba el menor monto sancionatorio. Ello, por efecto de su corta permanencia en el cargo de directora, cumpliendo únicamente tareas coincidentes con las de un testafarro, sin concurrencia al lugar de trabajo,

sumado a sus características personales y favorable impresión causada en la audiencia de conocimiento llevada a cabo ante este Tribunal.

En definitiva, actuarán como elementos atenuantes, además de los señalados en el párrafo precedente, los motivos que llevaron a la nombrada a involucrarse en la maniobra juzgada, particularmente, la necesidad económica de poder afrontar los costos médicos vinculados a la enfermedad psiquiátrica de la que adolecía su marido.

Por el contrario, el caso de mayor *quantum* sancionatorio dentro de este grupo, será el de Víctor Eduardo Astrella, producto del tiempo que ocupó en el cargo de director, como así también su participación en otras firmas vinculadas al grupo empresario Cirigliano, en particular, la presidencia en la empresa Favicor S.A., de la cual era accionista.

En esa misma franja punitiva, se encuentran los casos de Ferrari, Pont Vergés y Suárez.

Respecto de Carlo Michele Ferrari, deberá ponderarse como agravante que el nombrado, siendo abogado, formalmente ocupó el cargo de Presidente de TBA S.A., máximo cargo jerárquico dentro de la estructura del directorio. No obstante será un atenuante el hecho de que fue nombrado en dicho cargo el 27 de mayo de 2010 (por menos de dos años hasta la producción de la tragedia) y que las funciones que cumplía distaban de aquellas para las cuales había sido nombrado.

En lo concerniente a Carlos Esteban Pont Vergés, deberá computarse como agravante que el nombrado además de su rol de director, siendo abogado, ostentó el cargo de Consejero suplente del Consejo de Vigilancia de la firma Cometrans S.A. Es, en cambio, atenuante el que fuera nombrado como director por menos





## *Cámara Federal de Casación Penal*

de dos años hasta la producción del siniestro ferroviario (es decir, desde el 27 de mayo de 2010).

En lo tocante a Antonio Marcelo Suárez es agravante que el nombrado formalmente ocupara el cargo de director desde el 13 de septiembre de 2006, es decir, por más de cinco años hasta la fecha en que se produjo el estrago. Opera como atenuante la circunstancia de que las tareas realizadas se vinculaban únicamente con la línea Mitre y eran de índole administrativas. Por lo expuesto, deberá imponerse a Víctor Eduardo Astrella la pena de dos (2) años y ocho (8) meses de prisión de ejecución condicional, por ser partícipe secundario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública y costas (artículos 26, 29 inc. 3º, 40, 41, 46, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º del Código Penal).

Por otro lado, entiendo ajustado imponer a Carlo Michele Ferrari, Carlos Esteban Pont Vergés y Antonio Marcelo Suárez la pena de dos (2) años y seis (6) meses de prisión de ejecución condicional, por ser partícipes secundarios del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública y costas (artículos 26, 29 inc. 3º, 40, 41, 46, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º del Código Penal).

En última instancia, corresponde fijar la sanción de Laura Aida Ballesteros en dos (2) años y cuatro (4) meses de prisión de ejecución condicional, por ser partícipe secundario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública y costas (artículos 26, 29 inc. 3º, 40, 41, 46, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º del Código Penal).

Distinto es el caso del segundo grupo, compuesto por De Los Reyes, D'Abenigno y Pafumi, quienes deberán responder en calidad de partícipes necesarios por la administración

fraudulenta, en concurso real con la autoría del hecho imprudente.

Para los partícipes necesarios, el artículo 45 del código de fondo, establece, en su parte pertinente, que incurrirán en la misma pena que los autores, aquellos que hubiesen determinado directamente a otro a cometerlo. En virtud de ello, y de acuerdo a los delitos finalmente endilgados, la escala penal prevista para aquellos irá de los dos (2) a los once (11) años de prisión.

No puede soslayarse que el cambio en su participación, de coautores a partícipes necesarios, conlleva, en el caso, una reducción en el disvalor de injusto que debe manifestarse en el *quantum* punitivo.

Asimismo, y con los alcances precisados *supra*, el daño verificado especialmente en el hecho imprudente, es decir la cantidad de muertos y lesionados ingresará, en los tres casos, como agravante en la individualización de la sanción.

En otra dirección, operan como atenuantes la carencia de antecedentes penales y las situaciones personales constatadas en la audiencia de *visu*, de las que no es posible inferir una prognosis criminológica negativa.

Acerca de Jorge Alberto De los Reyes, deberá ponderarse como agravante que formalmente se desempeñó como director desde el 28 de mayo de 2004 y por seis años, hasta el 27 de mayo de 2010, fecha en la que asumió el cargo de vicepresidente de TBA S.A., segundo cargo jerárquico en importancia dentro de la estructura del directorio. Es en cambio, una atenuante que cumpliera funciones en este último cargo menos de dos años hasta la producción del estrago.

La comprobada circunstancia de haberse desempeñado como







## *Cámara Federal de Casación Penal*

gerente de Ingeniería y Obras de Inversión, deberá evaluarse adversamente, toda vez que, como se hizo referencia al tratar su responsabilidad penal, desde allí coadyuvó a que los trenes bajo su control, continuaran funcionando en un avanzado estado de deterioro sin que se realizaran las inversiones necesarias para el cuidado de los bienes estatales y la seguridad de los usuarios.

Como atenuante, influirán las cuestiones personales puestas de relieve en la audiencia de conocimiento personal, particularmente el hecho de tener cuatro hijos a su cargo.

En el caso de Guillermo Alberto D'Abenigno, deberá ponderarse como agravante que actuó como director por más de siete años y en paralelo como gerente Comercial de la línea Sarmiento -del cual dependían las jefaturas de tráfico y de seguridad- hasta diciembre de 2011.

Como atenuante, influirán las cuestiones personales puestas de relieve en la audiencia de conocimiento personal, particularmente el hecho de ser viudo y tener una hija de seis años a su cargo.

En lo que refiere a Francisco Adalberto Pafumi, deberá sopesarse como agravante que el nombrado formalmente se desempeñó como director desde el 28 de mayo de 2004, por más de siete años, habiendo participado en otras firmas vinculadas a Cirigliano, en particular, la vicepresidencia de la empresa Favicor S.A.. Al mismo tiempo, era apoderado de TBA y compartía junto con uno de los efectivos responsables de la firma (Jorge Álvarez) un poder especial para operar en la caja de seguridad a nombre de TBA S.A..

Tuvo igualmente otra relevante función hasta finales del año 2010, como gerente de Relaciones con el Estado. Desde

allí, y sobre todo a partir de sus gestiones ante la UNIREN, contribuyó de forma esencial a la maniobra defraudatoria.

Como atenuante, influirán las cuestiones personales puestas de relieve en la audiencia de conocimiento personal, particularmente su avanzada edad y los problemas de salud alegados.

Conforme lo afirmado precedentemente, estimo que la pena de tres años y seis meses de prisión es adecuada al grado de culpabilidad de Jorge Alberto De Los Reyes, Guillermo Alberto D'Abenigno y Francisco Adalberto Pafumi, por ser partícipes necesarios de administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado en calidad de autores, accesorias legales y costas (artículos 12, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 inc. 5 en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal).

**XIX.** Sin perjuicio de lo expuesto, sellada la suerte de los recursos por la opinión concordante de los jueces Riggi y Gemignani en cuanto a la calificación legal, como coautores del delito de administración fraudulenta contra la Administración Pública en concurso real con el delito de estrago culposo agravado, atribuida a todos los miembros del Directorio de TBA antes mencionados (según su conformación al 22 de febrero de 2012), habré de limitarme a dirimir la discordancia surgida de la deliberación entre aquellos respecto del *quantum* punitivo. Así, y al sólo efecto de conformar la mayoría impuesta por los arts. 398 y 468 del C.P.P.N., he de adherir a la propuesta efectuada por el voto del juez que lidera el acuerdo, toda vez que las penas allí fijadas se ajustan, en términos de proporcionalidad, al criterio y fundamentos sostenidos en mi voto.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

En mérito a al Acuerdo que antecede, el Tribunal

### **RESUELVE:**

**I. HACER LUGAR PARCIALMENTE** a los recursos de casación deducidos a fs. 17.353/17.379 y 18.041/18.087 vta. por el representante del Ministerio Público Fiscal y por la querrela identificada con el nro. 3 respectivamente, sin costas; **CASAR PARCIALMENTE** los puntos dispositivos XVII, XVIII y XIX de la sentencia impugnada; y **CONDENAR** a Ricardo Raúl Jaime por resultar partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la **PENA** de siete (7) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 20, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7º, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 470, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**II. CONDENAR** a Ricardo Raúl Jaime a la **PENA ÚNICA** de ocho (8) años de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas, comprensiva de la anterior y de la pena única de un (1) año y seis (6) meses de prisión en suspenso e inhabilitación para ejercer la función pública por dos (2) años que le fuera aplicada el 13 de octubre de 2015 por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nro. 10 en la causa nro. CFP 2160/2009, que comprende a su vez la sanción de un año y dos meses de prisión de ejecución condicional e inhabilitación para ejercer

la función pública por dos años que se le impusiera en esa misma fecha en las actuaciones de referencia en orden al delito de aceptación de dádivas y de, a su vez, aquella pena de seis meses de prisión en suspenso y costas impuesta por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal nro. 2 de la ciudad de Córdoba, provincia homónima, con fecha 10 de septiembre de 2013 en el marco de la causa nro. J-1/11 por haber sido considerado autor penalmente responsable del delito de sustracción de documentos destinados a servir de prueba ante la autoridad competente en grado de tentativa (art. 58 del Código Penal).

**III. RECHAZAR** los recursos de casación deducidos por las defensas de Carlos Esteban Pont Verges (fs. 17.128/17.138 y 17.600/17.603 vta.), José Doce Portas (fs. 17.140/17.148), Marcelo Alberto Calderón (fs. 17.198/17.263), Ricardo Raúl Jaime (fs. 17.264/17.286), Juan Pablo Schiavi (fs. 17.287/17.352 vta.), Antonio Marcelo Ricardo Suárez (fs. 17.380/17.517), Sergio Claudio Cirigliano, Oscar Alberto Gariboglio y Alejandro Rubén Lopardo (fs. 17.518/17.599 vta.), Francisco Adalberto Pafumi (fs. 17.604/17.673), Víctor Eduardo Astrella (fs. 17.674/17.696 vta.), Laura Aída Ballesteros (fs. 17.697/17.721), Jorge Álvarez (fs. 17.726/17.774), Carlo Michele Ferrari (fs. 17.775/17.832), Marcos Antonio Córdoba (fs. 17.833/17.895 vta.), Roque Ángel Cirigliano (fs. 17.896/17.965), Pedro Roque Raineri (fs. 17.966/18.023), Jorge Alberto De los Reyes y Guillermo Alberto D'Abenigno (fs. 18.088/18.149), Sergio Daniel Tempone (fs. 18.156/18.343 vta.), con costas, en lo tocante a los planteos de nulidad, materialidad de los hechos y calificación legal asignada a los sucesos de marras (arts. 456, 470 y 471 -a contrario sensu-,

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**IV. HACER LUGAR PARCIALMENTE** a los recursos de casación deducidos, **CASAR PARCIALMENTE** los puntos dispositivos III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XX, XXII, XXIV, XXVI y XXVIII de la sentencia impugnada, y disponer las siguientes condenas:

a. **CONDENAR** a Sergio Claudio Cirigliano como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de siete (7) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

b. **CONDENAR** a Marcelo Alberto Calderón como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de seis (6) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

c. **CONDENAR** a Jorge Álvarez como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la

administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de seis (6) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

d. **CONDENAR** a Carlo Michele Ferrari como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

e. **CONDENAR** a Jorge Alberto De los Reyes como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830



## *Cámara Federal de Casación Penal*

y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

f. **CONDENAR** a Carlos Esteban Pont Verges como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

g. **CONDENAR** a Víctor Eduardo Astrella como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

h. **CONDENAR** a Laura Aída Ballesteros como coautora del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autora, a la pena de cuatro (4) años de prisión,

accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

i. **CONDENAR** a Guillermo Alberto D'Abenigno como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

j. **CONDENAR** a Francisco Adalberto Pafumi como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

k. **CONDENAR** a Antonio Marcelo Ricardo Suárez como coautor del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830





## *Cámara Federal de Casación Penal*

cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cuatro (4) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

l. **CONDENAR** a Sergio Daniel Tempone como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

m. **CONDENAR** a Roque Ángel Cirigliano como partícipe secundario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientas ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de tres (3) años y seis (6) meses de prisión, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 46, 55, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º-, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

n. **CONDENAR** a Pedro Roque Raineri como autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

o. **CONDENAR** a José Doce Portas como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

p. **CONDENAR** a Oscar Alberto Gariboglio como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

q. **CONDENAR** a Alejandro Rubén Lopardo como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, a la pena de tres (3) años de prisión y costas (artículos 29 inc. 3º, 40, 41, 45, 174 -inc. 5- en función del 173 -inc. 7º- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

r. **CONDENAR** a Juan Pablo Schiavi como partícipe necesario del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública, en concurso real con el delito de estrago culposo agravado por haber causado la





## *Cámara Federal de Casación Penal*

muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, en calidad de autor, a la pena de cinco (5) años y seis (6) meses de prisión, inhabilitación especial perpetua, accesorias legales y costas (artículos 12, 19, 20, 29 inc. 3°, 40, 41, 45, 55, 174 -inc. 5 y último párrafo- en función del 173 inc. 7°, y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

s. **CONDENAR** a Marcos Antonio Córdoba como autor penalmente responsable del delito de estrago culposo agravado por haber causado la muerte de cincuenta y dos (52) personas (art. 19 del Código Civil), y lesiones en setecientos ochenta y nueve (789) personas, a la pena de tres (3) años y tres (3) meses de prisión, inhabilitación especial para desempeñarse como conductor de cualquier clase de formación ferroviaria por el término de seis (6) años y seis (6) meses, accesorias legales y costas (artículos 12, 20 bis, 29 inc. 3°, 40, 41, 45 y 196 -primer y segundo párrafos- del Código Penal, y 456, 471, 530 y 531 del Código Procesal Penal de la Nación).

**V. HACER LUGAR** al recurso de casación deducido a fs. 17.103/17.119 por la defensa de Daniel Guido Lodola; **CASAR** los puntos dispositivos XXIX y XXX de la sentencia impugnada; y en consecuencia **ABSOLVER** de culpa y cargo en esta instancia al nombrado, en orden al delito por el que resultara condenado (artículos 123, 402, 456, 470, 530 y concordantes del Código Procesal Penal de la Nación).

**VI. RECHAZAR** el recurso de casación deducido a fs. 18.041/18.087 por la querrela identificada con el nro. 3 y la adhesión formulada por el representante del Ministerio Público

Fiscal a fs. 18.403/18.416, en relación a las absoluciones de Antonio Eduardo Sícaro, Pedro Ochoa Romero, Daniel Fernando Rubio y Mario Francisco Cirigliano, con costas para la querrela y sin costas para el Fiscal (arts. 456, 470 y 471 -a contrario sensu-, 530, 531 y 532 del Código Procesal Penal de la Nación).

**VII. TENER PRESENTES** las reservas del caso federal efectuadas.

Regístrese, notifíquese, comuníquese a la Secretaría de Comunicación y Gobierno Abierto de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (Acordada de la CSJN 42/2015) y remítase al Tribunal de procedencia, sirviendo la presente de atenta nota de envío.

---

Fecha de firma: 08/05/2018

Firmado por: EDUARDO R. RIGGI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: JUAN CARLOS GEMIGNANI, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado por: CARLOS ALBERTO MAHIQUES, JUEZ DE CAMARA FEDERAL DE CASACION PENAL

Firmado(ante mi) por: MARIA DE LAS MERCEDES LOPEZ ALDUNCIN, SECRETARIA DE CAMARA



#632128#205620263#20180508152527830