

En efecto, a fs. 63/64 del Informe Preliminar de la Superintendencia de Bomberos obra el peritaje químico realizado sobre el bloque de motor secuestrado, suscripto por Jorge Alberto Macchi y Jorge Roberto Granja, del que surge que corresponde a un bloque de fundición marca Renault y que la numeración que se observa es la original de fábrica.

Con relación a la identificación de un vehículo a partir de su número de motor, prestaron declaración testimonial Alfredo Daniel Díaz, Oscar Jorge Prícolo, Mariano Alberto Durand, María Ester Bruzzo, Alejandra Ema Fescina, Gerardo Celso Luppi, Mirta Lilia Mazzitelli y Carlos Edgardo Coppini. A ello se agregan, en el caso puntual, las declaraciones de Carlos Néstor López, Raúl Arbor, Daniel Alberto Helguero, Rubén Ramón Fígoli Ibáñez, Jorge Luis Lucas y Horacio Antonio Stiuso.

Pese a que la defensa oficial a cargo del Dr. Víctor Valle encontró confusas las actividades llevadas a cabo en el Registro de la Propiedad Automotor y la forma en que los investigadores determinaron que el motor correspondía al vehículo que había sido propiedad de "Messin S.R.L.", los testimonios que a continuación se reseñan echan luz acerca de tales trámites y explican acabadamente los interrogantes planteados.

Al respecto, Carlos Néstor López, quien para la época del atentado se desempeñaba como jefe de la División Investigaciones del Departamento de Explosivos de la Policía Federal Argentina, manifestó que supo del hallazgo del motor, entre los escombros de la A.M.I.A., en horas de la noche, alrededor de las 20.00 ó 21.00. Creyó recordar que tal conocimiento lo tuvo por el principal Arbor, quien a su vez recibió una comunicación del subcomisario Seara.

Expresó que, a raíz de ello, le encomendó al principal Fígoli establecer contacto con el Registro de la Propiedad Automotor para obtener precisiones acerca de su titular, recibiendo a los quince o veinte minutos una comunicación del Registro por la que se le informó que con ese número de motor se hallaba

registrado un vehículo a nombre de la empresa "Messin"; dato que fue transmitido al Departamento Protección del Orden Constitucional.

En igual sentido, el entonces principal Raúl Arbor del Departamento de Explosivos refirió que el principal Seara se comunicó para informar del hallazgo del motor.

Explicó que, según creía, a los tres o cuatro días de acaecido el atentado se estableció por intermedio de Fígoli un enlace con el Registro de la Propiedad Automotor, a fin de obtener un listado de vehículos Trafic que permitiera identificar el cochebomba.

Así, indicó, a los quince minutos o media hora de solicitada la información, supo que ese número de motor pertenecía a un vehículo de la empresa "Messin S.R.L.", como así también el teléfono de dicha firma, obtenido de la guía, al que llamó para preguntar hasta qué hora se encontraba abierta; dato que luego pasó al subcomisario López, quien a su vez lo transmitió al Departamento Protección del Orden Constitucional.

Asimismo, Daniel Alberto Helguero, oficial de la dependencia policial mencionada, manifestó que el lunes siguiente a la explosión fue hallado un motor entre los escombros, del que se obtuvieron los números identificatorios y que luego, mediante una consulta telefónica con el Registro de la Propiedad del Automotor, se estableció que correspondía a una Trafic, aportando los datos de la empresa propietaria.

En concordancia con los testigos precedentes, Rubén Ramón Fígoli Ibáñez recordó que en 1994 se desempeñaba en la Brigada de Explosivos y que en horas de la tarde del 25 de julio, el oficial Arbor recibió un llamado telefónico dando cuenta del hallazgo del bloque de motor entre las ruinas de la A.M.I.A..

Agregó que les informaron el número de motor, tras lo cual se comunicó con el

Registro Nacional del Automotor, con el que se había contactado previamente, obteniendo así los datos acerca de la pertenencia y dominio del vehículo. Aclaró que el trámite fue veloz, unos 10 ó 20 minutos, no recordando con quién habló.

Por su parte, Jorge Luis Lucas, director de Contrainteligencia de la S.I.D.E. en 1994, indicó que, según creía, el viernes 22 de julio, personal de su área concurrió al Registro del Automotor para hacer un listado o base de datos de todas las Trafic del país, con número de chapa y número de dominio, por cuanto para ese momento, por los restos de carrocería encontrados, daban por supuesto que se trataba de un vehículo de ese modelo. Creyó recordar que el lunes siguiente se halló el motor entre los escombros, cuyo número se le comunicó a "Jaime" Stiuso por teléfono, a partir de lo cual se identificó por dominio la camioneta y se empezó a seguir su rastro.

A su vez, Horacio Antonio Stiuso, jefe de Operaciones de Contrainteligencia de la S.I.D.E., tras relatar las averiguaciones practicadas en "Jet Parking", explicó que el sábado 23 de julio a la mañana supieron que no existía ninguna Trafic cuyo dominio finalizara con los seis dígitos que surgían de la tarjeta de ese estacionamiento y que, en consecuencia, solicitó al Registro de la Propiedad Automotor se preparara un programa para alistar camionetas Trafic por número de motor, chasis y dominio, mientras aguardaban el hallazgo del motor del vehículo utilizado en el atentado.

Precisó que el lunes 25 de julio, en horas de la mañana, ya contaban con la información de las Trafic ordenadas por las tres variables requeridas y, hacia las 19.00, personal de los grupos de rescate del Ejército Israelí le comunicó telefónicamente el número estampado en el bloque. Aclaró que se trataba de un número tentativo, por no estar del todo limpio, por lo que podía prestarse a errores; no obstante, puntualizó que en cuestión de minutos supieron que ese motor correspondía a una camioneta cuyo titular era "Messin", con domicilio en la calle Paraná de esta ciudad.

El testimonio de Lucas y, en especial, el de Stiuso, demostraron que al momento del hallazgo del bloque ya se contaba con listados que permitieron su fácil y rápida ubicación. En el mismo sentido, Fígoli Ibáñez dio cuenta de un enlace previo con esa dependencia.

A su turno, Alfredo Daniel Díaz manifestó que en 1994 se desempeñaba como jefe de la División Sustracción de Automotores de la Policía Federal Argentina. Refirió que en horas de la tarde, sin poder precisar la fecha, recibió un llamado telefónico de personal del Departamento Protección del Orden Constitucional, con el objeto de establecer a qué camioneta pertenecía un determinado motor.

En ese momento, explicó, en la dependencia a su cargo no resultaba posible obtener tal información; sólo se podía determinar si registraba pedido de secuestro, diligencia que arrojó resultado negativo. Así, señaló, sugirió recurrir al Registro de la Propiedad Automotor y, al día siguiente, personal de ese organismo le brindó los datos requeridos, comunicándose luego con el Departamento Protección del Orden Constitucional, aunque allí ya se tenía el resultado.

En otro orden, dijo conocer a Alejandro Monjo, comerciante dedicado a la compra y venta de automóviles, por haberse encontrado con el nombrado en diversas oportunidades. Adunó que, a modo de souvenir, le entregó un llavero de la División Sustracción de Automotores.

Por su parte, Oscar Jorge Prícolo, quien sucedió a Díaz en la jefatura de la División Sustracción de Automotores, sostuvo que esa dependencia podía informar el dominio de un vehículo y su titularidad a partir del número de motor, trámite que hacia 1994 demoraba sólo unos minutos. Sin embargo, apuntó, si el dato no surgía de los archivos, era solicitado por nota al Registro de la Propiedad del Automotor, no pudiendo determinar cuánto demoraba éste en brindar la información.

Al prestar declaración Mariano Alberto Durand, refirió que en 1994 estaba a cargo de la Dirección de Registros de la Propiedad Automotor y Crédito Prendario. Explicó que para esa época los registros eran de trámite manual y se había empezado a desarrollar un sistema de informatización. Detalló que con el sistema vigente, para determinar el dominio de un vehículo a partir del número de su motor, éste debía estar completo y sin errores.

Asimismo, manifestó que tres o cuatro días después del atentado a la A.M.I.A., puntualmente una jornada en que no se hallaba trabajando, según creía un sábado, recibió un llamado del Secretario de Justicia Elías Jassan, indicándole que debía colaborar con las fuerzas de seguridad que investigaban el atentado, por lo que, ese mismo día, creó un equipo de trabajo, integrado por funcionarios de las categorías más altas y personas especializadas en computación, del que tomaron parte el contador Luppi, la licenciada Alejandra Fescina, Mirta Mazzitelli, el Dr. Coppini, algún otro funcionario y empleadas administrativas.

También decidió que ese equipo trabajara por turnos, aún fuera de horario, hasta altas horas de la madrugada y sin feriados, utilizando el sistema de computación que estaba en desarrollo. Agregó que también se formuló idéntica directiva a los encargados de todos los registros seccionales para que, más allá de su horario, se encontrasen en un lugar donde fuera factible ubicarlos.

La información, señaló, era entregada a la S.I.D.E. y al Departamento de Bomberos de la Policía Federal, que era el que se llevaba los listados y, eventualmente, fotocopias de los legajos. Acotó que hubo una especial dedicación a las camionetas Trafic.

Al respecto, Alejandra Ema Fescina expresó que en 1994 estaba a cargo del Centro de Cómputos de la Dirección Nacional del Automotor, que se encontraba informatizado con un sistema en formación y recordó que un sábado su director la convocó a trabajar junto con otros empleados, a fin de ocuparse –ese fin de

semana- de un listado de números de dominio de todo tipo de vehículos para, a partir del lunes siguiente, trabajar con camionetas Trafic, acotando las tareas a partes de un número de motor y, luego, a Trafic blancas y nafteras, partes de motores, etc..

Creyó recordar que el personal que concurría a retirar la información solicitada pertenecía a los organismos de seguridad, explosivos y S.I.D.E., no estando autorizados a brindar datos en forma telefónica, lo que no recordó haber hecho.

A su turno, Gerardo Celso Luppi refirió que en 1994 se desempeñaba como coordinador general en la Dirección Nacional de la Propiedad Automotor y que a raíz de la explosión en la A.M.I.A. el director nacional convocó a un grupo de personas de varias áreas para colaborar ante pedidos de personal de la S.I.D.E., bomberos o explosivos, relativos a datos que pudieran obrar en el registro.

Según creía, inició sus tareas un domingo, continuando durante siete u ocho días, trabajándose hasta la madrugada. Además, hizo saber que, por razones de urgencia, se soslayaron algunas formalidades, por lo que muchos pedidos se efectuaron en forma verbal. Añadió que, en un principio, las solicitudes se relacionaban con números de dominio y de motor, pero luego se inclinaron hacia un número parcial de un motor y, finalmente, sin poder precisar si a partir del lunes, martes o miércoles, les comunicaron que se trataba de una Trafic, iniciando una búsqueda limitada a esos utilitarios.

Por su parte, Mirta Lilia Mazzitelli manifestó que en 1994 trabajaba en la Dirección Nacional de los Registros Automotores como jefa del Departamento Técnico Registral y que un sábado fue convocada para colaborar con un tema relacionado con el atentado a la A.M.I.A.. Aclaró que su tarea consistió en buscar legajos de automotores sobre la base de determinados dominios solicitados por la Dirección, que a su vez eran requeridos por la policía y la S.I.D.E.; también recordó que le pidieron listados o datos de vehículos Trafic.

A su vez, Carlos Edgardo Coppini indicó que en 1994 era jefe del Departamento Normativo de la Dirección Nacional de Automotor y que con motivo del atentado a la A.M.I.A. debió concurrir un sábado a la dirección, para trabajar en el cruzamiento de números de motores, entre otras cosas. Aclaró que esa tarea se basaba en datos aportados por la División Explosivos de Policía Federal y la S.I.D.E. y que a los cinco o seis días se empezó a hablar de una Renault Trafic.

Finalmente, si bien manifestó que en ningún momento supo de un número de motor que se relacionara con una pieza encontrada entre los escombros, creía que después de la última hora del domingo, se comenzó a comentar esa circunstancia.

Por último, María Ester Bruzzo, jefa en 1994 del Departamento Control de Inscripciones del Registro de la Propiedad Automotor, si bien negó haber participado en las tareas relacionadas con el atentado, recordó que por ese entonces le comentaron la formación de un equipo que, según creía, también funcionó fuera del horario de oficina.

Además, hizo saber que hacia esa fecha la dirección se hallaba informatizada precariamente, pudiendo localizarse un vehículo por número de motor, chasis o dominio, pero no con la velocidad con que se desarrolló posteriormente.