

Al declarar en la audiencia de debate, el comisario inspector Carlos Néstor López, quien en julio de 1994 se desempeñaba como jefe de la División Investigaciones del Departamento de Explosivos de la Policía Federal Argentina, manifestó que el día del atentado se solicitó colaboración a la empresa "C.I.A.D.E.A." para identificar las autopartes que se iban encontrando, a efectos de establecer qué modelo de vehículo se utilizó como cochebomba.

En tal sentido, indicó que el 18 de julio, alrededor de las 12.00 ó 13.00, envió a un oficial, desde el lugar del hecho hasta la sede de la empresa, según creía, ubicada en Av. Del Campo, con una o dos piezas, presumiblemente pertenecientes a un vehículo, una de las cuales, de forma triangular, poseía estampada una marca o logo; se logró determinar que dicha pieza pertenecía al tren delantero de una camioneta Trafic, reconociéndola como la pieza nº 30.

Explicó que, por ende, a las pocas horas de ocurrido el atentado conocían, en virtud de la información proporcionada por "C.I.A.D.E.A.", que se trataba de una Trafic. Y que previo a ello realizaron averiguaciones en una gomería respecto de un trozo de cubierta hallado en el lugar, estableciéndose que podría corresponder a una camioneta Peugeot, Ford o Renault.

A posteriori, expresó, la empresa automotriz destinó personal técnico para colaborar, aportando catálogos y un vehículo Trafic con puerta lateral, similar al empleado en el atentado.

Mencionó también que algunos trozos de chapa secuestrados entre los escombros se remitieron a la fábrica de "C.I.A.D.E.A.", en Córdoba, para su análisis, concluyéndose que tales piezas no habían sido expuestas a temperatura sostenida y que la pintura que presentaban era original de fábrica. A partir de ello se dedujo que el cochebomba utilizado tenía una carrocería que no se correspondía con la original del motor hallado entre las ruinas.

En cuanto a la determinación del modelo, manifestó que el personal de

"C.I.A.D.E.A." separó elementos que, según decían, correspondían a una Traffic corta, en tanto había otros de una larga, como ser una hoja de elástico. Agregó que los técnicos explicaron que los de la larga podían instalarse en la corta, pero no a la inversa, por lo que se presumía que se trataba de una Traffic corta, a la vez que los análisis realizados sobre la pintura de las chapas permitieron determinar que el color era "blanco chapelco".

López recordó que también se encontró, en las primeras jornadas, una guía de la corredera de la puerta, llamada "cajonera U"; pieza que resultó determinante para concluir que poseía una puerta lateral.

Estimó que se debió haber basado en esa pieza a la hora de elaborar el Informe Final, aclarando que de las charlas con el personal de "C.I.A.D.E.A." surgió que el utilitario tenía puerta lateral, por cuanto lo referían como T310 y utilizaban catálogos de ese modelo, como así también de la documentación de la camioneta cuyo motor había sido hallado.

Con respecto a la carrocería, acotó que los análisis de laboratorio determinaron, en base a los tratamientos de chapa y pintura, que la utilizada como cochebomba fue fabricada entre los años 1987 y 1989; no obstante, observó que resultaba difícil compatibilizar ese resultado con la existencia de piezas del año 1990 ó 1991, que también se hallaron y que presumiblemente se encontraban instaladas en el vehículo. Al respecto, apuntó que se barajó la posibilidad de que la carrocería hubiera tenido un tratamiento del año anterior, siendo finalmente patentada en 1990.

En similares términos se pronunciaron Raúl Arbor y Daniel Alberto Helguero, también integrantes de la División Investigaciones.

En coincidencia con tales declaraciones se expidió Marcelo Alejandro Debiassi, oficial en la Brigada de Explosivos, quien explicó que el 18 de julio, en horas del mediodía, al arribar al lugar del hecho, el subcomisario López le entregó una

pieza perteneciente a un vehículo, indicándole que debía concurrir a un centro de posventa de "Renault", ubicado, según creyó, en la calle Estomba, para su identificación. En dicho lugar recordó haber sido atendido por un ingeniero, el que tras revisar la pieza y cotejarla con libros de repuestos de los diferentes modelos, le informó que pertenecía a una Renault Trafic.

Asimismo, recordó que la pieza que llevó para su reconocimiento tenía el rombo típico de "Renault" y una letra T, creyendo reconocerla como la misma que en fotografías se identifica como la pieza nº 30.

Con relación a lo expuesto, Fernando Carlos Cingolani expresó que en 1994 se desempeñaba como empleado en la oficina de análisis técnico de fallas de piezas de "Renault Argentina", siendo convocado por su superior, Jorge Mamone, para colaborar en la identificación de piezas halladas con motivo de la explosión de la A.M.I.A.

Al respecto, señaló que el 18 de julio, entre las 14.00 y las 16.00, en ocasión en que se encontraba en la empresa, le informaron que se requería su colaboración para identificar dos piezas de Renault obtenidas en la zona del atentado, por lo que, junto con otro compañero, se avocaron a su reconocimiento, logrando determinar que pertenecían a la suspensión trasera y delantera de una camioneta Trafic.

Reconoció las piezas referidas como las individualizadas con los números 28 y 29, cuyas fotografías obran a fs. 80vta. y 81, respectivamente, del Informe Preliminar de la Superintendencia de Bomberos de la Policía Federal Argentina, a la vez que en la sala de audiencias precisó que la primera era un trozo del eje trasero del lado izquierdo y la segunda el porta-masa delantero derecho.

Asimismo, Cingolani puntualizó que al día siguiente del atentado, alrededor de las 10.00, concurrió junto con otros empleados de la empresa, a la División Explosivos, donde le exhibieron numerosos elementos metálicos para su posible

identificación como pertenecientes a una Trafic. No recordó si se convocaban testigos a medida que se procedía a la apertura de las bolsas que los contenían o si tales diligencias se documentaban de alguna manera. No obstante, refirió, a medida que reconocían piezas eran numeradas, fotografiadas y se labraba un acta.

Aseguró que en dicha dependencia trabajaron durante dos meses, aproximadamente; en los primeros tiempos concurrían a diario, para luego hacerlo cuando los convocaban.

La tarea, detalló, consistía en el reconocimiento visual de los objetos, para luego cotejarlos con los manuales de la empresa; por último, se verificaba en una Trafic que se correspondieran o pudiesen ser montados en ella. En su cometido, recordó haber hallado, entre otros, trozos del eje trasero, porta-masa trasero, llantas, espirales, amortiguadores, alguna parrilla de suspensión delantera, porta-masa delantero, partes de la caja de dirección, partes del bloque del motor, algunas piezas de carrocería y pedazos de chapa; todos los cuales reconoció al serle exhibidos durante la audiencia de debate.

Así, señaló la pieza nº 17 como una parte del paragolpes trasero, la nº 30 como la parrilla de suspensión, la nº 56 como una tapa de cilindro de una aleación de aluminio, la nº 60 como la cuna de soporte del motor, la nº 96 como un trozo de punta de eje trasero derecho y la nº 104 como un porta-masa de rueda delantera izquierda. Explicó que se trataba de una camioneta cuya carrocería era denominada auto portante, es decir, que no tenía largueros postizos, ni un chasis separado de la carrocería, ya que ésta estaba formada por la misma estructura.

Respecto de la pieza nº 6A dijo que la separó del resto para remitirla a la planta de Córdoba para su análisis, no recordando haber observado una pieza denominada "cajonera U", aunque, aclaró, tampoco hubiera podido identificarla por escapar a su especialidad.

Agregó que junto con su compañero Gariboldi, debido a una sugerencia del personal policial, realizaron un esquema en el patio de esa dependencia, con las piezas que identificaban para verificar en qué parte del vehículo iba montada cada una, comparándolas con una Trafic original. En tal sentido, reconoció las fotografías n° 15 y 16, glosadas a fs. 35 del informe antes referido y estimó que las piezas de mecánica representaban un veinte por ciento del vehículo total, aproximadamente.

A su vez, Cingolani explicó que muchas de las piezas analizadas eran comunes a cualquier modelo de Trafic, con excepción de los amortiguadores, elásticos y espirales. Añadió que sólo se determinó la fecha de fabricación de ciertas piezas, no siendo posible precisar cuándo fueron montadas en la línea de producción de Trafic; aseveró que sobre la base de las piezas identificadas no se pudo establecer el año de fabricación de la camioneta.

Asimismo, indicó que hacia 1994 existían diversos modelos de Trafic y que las autopartes reconocidas eran comunes a más de un modelo, sin que resultara fácil determinar si correspondían a una Trafic larga o corta, aclarando que cuando sobre el suelo hicieron el esquema para la reconstrucción del vehículo, se basaron en una Trafic corta, por cuanto el motor encontrado entre los escombros de la A.M.I.A. pertenecía a un rodado de ese tipo. Apuntó que la diferencia entre la carrocería T310 y la T3101 podía radicar en si ésta contaba o no con puerta lateral.

El testigo observó que, conforme su experiencia, el estado y las roturas de las piezas identificadas no eran producto de su normal funcionamiento, por daños mecánicos, sino que daban la impresión de haber sido sometidas a un esfuerzo importante, a alguna presión muy grande, a temperatura, no tratándose de deformaciones normales, presentando todas ellas un patrón común de rotura.

Con relación a los elásticos de Trafic, Cingolani explicó que según se tratara de

una camioneta de chasis corto o largo, difería la cantidad de hojas que los conformaban; no obstante, admitió que por sus dimensiones era posible montarlos, produciendo algún efecto en el andar del rodado sólo en el caso que se lo cargase.

Complementó lo expuesto indicando que existían dos modelos de elásticos, uno de siete hojas para chasis corto y otro de nueve para el largo, aunque, dependiendo del peso de carga, podía darse el caso de un chasis largo con elásticos de siete hojas. Refirió que era posible reforzar los elásticos con una mayor cantidad de hojas del mismo espesor o con menos hojas de mayor espesor, dependiendo de la calidad que se buscara obtener en el andar del rodado.

En cuanto al motor hallado entre las ruinas de la A.M.I.A., afirmó que pertenecía a una Trafic, con su respectiva numeración; su bloque estaba construido con fundición de acero de hierro y su cilindrada era de 1400 cm³, sin poder determinar si era naftero o a gas. Si bien no recordó el momento en que le llevaron el motor, aseguró que fue dentro de las primeras tres semanas de ocurrido el atentado.

Por otro lado, reconoció la bomba de nafta fotografiada a fs. 37 del Informe Final, manifestando que ella, si bien no era original de "Renault", podía ser montada en un motor de los utilizados en las Trafic, previo hacerle algunas modificaciones. Afirmó que su aspecto no se correspondía con el del resto de las piezas y no parecía que hubiese estado sometida al mismo patrón de rotura. Añadió que era viable montarla en el bloque de motor hallado, aunque no podía determinar si funcionaría.

También recordó el técnico de C.I.A.D.E.A. haber visto un amortiguador trasero con restos humanos, identificándolo como "Renault" por cuanto tenía el logo de la empresa, los códigos de proveedor y fabricación y el número de pieza identificatoria.

Cingolani estimó factible que un vehículo fuese fabricado y vendido al año siguiente, incluso que fuera armado con piezas en stock producidas el año anterior al de su ensamblado final. Asimismo, apuntó que la mayoría de las piezas de Renault eran de producción nacional, fabricadas por proveedores externos.

Por otra parte, indicó el experto que el laboratorio de la empresa podía determinar si el repintado de un vehículo fue realizado fuera de fábrica, aclarando que si bien un particular podía conseguir la pintura original a esos efectos, el proceso de pintado en línea de montaje era único; incluso, el utilizado para reparar un vehículo en el concesionario podía ser similar, pero no igual.

También informó que a una Trafic común se le podía colocar una puerta lateral y que el trabajo usual a esos efectos consistía en cortar la estructura de la camioneta para colocar la puerta o vidrios; no obstante, aclaró que la empresa sólo ofrecía repuestos para los rodados que ya traían la puerta o los ventanales colocados de fábrica.

En otro orden, declaró que existieron dos sistemas para grabar los números de la carrocería; uno era con un lápiz eléctrico, que luego fue reemplazado por percusión, sin poder determinar exactamente cuándo se produjo ese cambio. Apuntó que el lápiz eléctrico era para grabar y el lápiz óptico para leer.

Si bien no tenía presente haber visto piezas secuestradas en allanamientos, recordó la presencia de objetos hallados entre los escombros depositados en el predio de la Ciudad Universitaria.

Por último, Cingolani refirió que participó en tres allanamientos, uno de ellos en un desarmadero ubicado sobre la Ruta 8, otro en un taller de la zona de Colegiales y el tercero en la casa particular de una persona que poseía un

vehículo de auxilio en el barrio de San Martín de la provincia de Buenos Aires. Reconoció las llantas secuestradas en el desarmadero como de Trafic, dado que sobre el borde externo tenían grabado el número y nombre de proveedor – “Protto”- y una serie de números relacionados con la pieza y la industria, aclarando que la circunstancia de que varias llantas poseyeran idéntica numeración no indicaba su pertenencia a un mismo rodado y que el número de pieza y la fecha de fabricación eran iguales para todas las llantas fabricadas en un mismo día o semana.

El técnico Luis Omar Gariboldi, quien hacia julio de 1994 se desempeñaba como analista de repuestos en el sector post-venta de la empresa “Renault Argentina”, se pronunció en similares términos que Cingolani. No obstante, al exhibírsele en el debate los elementos incautados, reconoció los nº 28 -punta de eje trasero- y 30 -parte de la parrilla de suspensión del tren delantero- como los identificados el día del atentado.

Asimismo, hizo saber que en base a las piezas que reconoció, se determinó que se trataba de una Trafic, habiéndose utilizado una camioneta de ese tipo para cotejo en aquellos casos en los que la identificación era dudosa. Concluyó señalando que la utilizada en el atentado era una Trafic corta, sin poder determinar si poseía o no puerta lateral.

Por su parte, Justino Augusto Acosta, quien trabajaba en el departamento de asistencia técnica de “Renault Argentina”, fue coincidente con Cingolani y Gariboldi en cuanto a que fueron convocados al Departamento Central de Policía, a efectos de llevar a cabo un reconocimiento de piezas de vehículos. Aclaró que concurrió en una sola oportunidad; si bien no pudo precisar la fecha, mencionó que cuando lo hizo aún se hallaba el grupo israelí que colaboraba con la investigación.

A su vez, Ricardo Eduardo Rodríguez Arvas refirió que en julio de 1994 se desempeñaba como director de posventa en “Renault – C.I.A.D.E.A.”,

habiéndose limitado a trasladar un pedido que la policía le efectuó a la empresa, tendiente a identificar un automóvil a partir de restos encontrados en el lugar de la explosión.

Al prestar declaración Diego Eduardo Ricagno manifestó que en julio de 1994 trabajaba en "Renault Argentina S.A.", en la parte técnica del departamento de posventa, fundamentalmente en lo relacionado a fallas en carrocerías y pintura.

Narró que fue convocado por la empresa para colaborar en el reconocimiento de restos de carrocería hallados entre los escombros del edificio de la A.M.I.A., tarea que realizó en el Departamento de la Policía Federal, junto con Cingolani y Gariboldi. Precisó que los elementos se encontraban en bolsas de plástico color negro, rotuladas a mano, correspondiendo la mayoría a la carrocería.

Al extraer las piezas de las bolsas, expuso, iban armando las distintas partes de la carrocería, sobre un esquema, con las dimensiones de una unidad original, dibujado sobre el piso del patio del Departamento de Policía, de acuerdo a los planos de la empresa.

Señaló, inicialmente, que el análisis realizado determinó que los elementos correspondían a una Trafic larga, para luego, en otro tramo de su declaración, explicar que no recordaba qué piezas lo llevaron a sostener tal cosa.

Negó haber participado en la reconstrucción ilustrada a fs. 35 del Informe Preliminar de Bomberos, ya que allí la mayoría de los elementos eran de mecánica, aunque refirió que, según creía, en ese momento se marcó el perímetro de una Trafic larga. Detalló que fueron armando las piezas como un rompecabezas hasta establecer los largos de los módulos y que de la extensión o dimensión del perímetro se pudo concluir que se trataba de una camioneta larga.

Por otra parte, aseguró que reconoció una sección de la parte correspondiente

a la puerta corrediza lateral, a la vez que enseñó que la "cajonera U" era una parte del mecanismo de esa puerta y que en las Trafic que carecían de ella, el módulo donde debía colocarse era reemplazado por una sección ciega de idénticas medidas al otro lateral, con la impronta invertida.

Razonó que si a una Trafic totalmente cerrada se le instalaba una puerta lateral en un taller, ésta no quedaría igual que la de fábrica, en virtud que había elementos y mecanismos que hacían al funcionamiento de la puerta corrediza que en una unidad con el costado ciego no existían.

Asimismo, Ricagno aclaró que en su oportunidad trabajaron con los manuales de la empresa y determinaron que el color de la camioneta era blanco. Al exhibírsele las piezas en la audiencia de debate, sólo reconoció las n° 1A, 2A, 5A, 37 y 50; sin embargo, no individualizó ningún objeto indicativo de la presencia de una puerta lateral.

En el catálogo de piezas del vehículo Renault Trafic, copiado a fs. 14.314, el testigo, previa supresión de las indicaciones numéricas, señaló la "cajonera U" - identificada como 1A-, agregando que se trataba de una pieza conformada, es decir, que no era una sección entera, sino ensamblada con otras chapas y soldada a la carrocería.

Expresó que no era posible determinar exactamente el proceso de pintado que tenían los objetos observados, puntualizando que para esa época las unidades eran sometidas a baños por inmersión de protección cataforésica y a una aplicación de pintura termoconvertible acrílica, a la vez que una impresión selladora de tipo epoxi iba aplicada sobre aquella protección; material que impedía que fuera modificada por solventes, thinner o nafta, no recordando haber encontrado piezas sometidas a ese tipo de proceso o si alguna de las chapas secuestradas tenía la impresión selladora epoxi.

Consideró que los trabajos de pintura hechos en la empresa no diferían en gran

medida de aquellos llevados a cabo en talleres externos; en ambos casos, explicó, se trabaja con pinturas de base similar, pero con componentes distintos. Hizo alusión a las pinturas termoconvertibles, indicando que eran las que se aplicaban a carrocerías desarmadas, recién fabricadas, que no contenían ningún otro elemento que no fuera chapa y permitían trabajar con temperaturas de horno. En ese sentido, comentó que cuando se repintaba se utilizaba un catalizador que suplantaba a la temperatura, evitando el total desarmado de una carrocería cuando sólo se debía trabajar sobre una sección.

A lo expuesto añadió el experto que resultaba muy difícil colocar el sellador epoxi fuera de fábrica, por cuanto iba sobre la carrocería, expuesto en un horno a temperaturas muy elevadas para que catalice sin perder la flexibilidad. Mencionó que la impresión epoxi no se podía conseguir en el mercado porque sólo se comercializa en las terminales y que el proceso de cataforesis podía desaparecer a cierta temperatura.

Aseveró Ricagno que los elementos que examinó no se hallaban repintados y que las piezas estudiadas le impidieron establecer el año de fabricación de la Trafic.

Dijo que las chapas que estudió no estuvieron sometidas a temperatura sostenida, sino sólo por breve tiempo, explicando que una unidad incendiada por llama no es recuperable, por cuanto se modifica la cadena molecular de la chapa, estimando que una vez modificada por la acción del fuego resultaba muy difícil determinar si la chapa tenía un proceso de pintado de fábrica o de un taller externo.

También hizo saber que si bien sobre una carrocería quemada se podía hacer un trabajo con pintura termoconvertible, el estado de la chapa no permitiría que ese rodado volviese a circular, ya que al ser modificada su condición de origen, perdiendo flexibilidad, se encontraría al punto de quiebre; de tal forma que el vehículo podía estar perfectamente pintado, pero al pasar una cuneta

podría romperse en cualquier parte de su estructura.

Con relación a las fotografías que exhiben la camioneta incendiada propiedad de "Messin", glosadas a fs. 232/236, 238/239 y 29.140/29.151, manifestó que no podía determinar si las chapas que analizó correspondían a un vehículo como el ilustrado.

Finalmente, reconoció su firma en las actas de reconocimiento de piezas obrantes a fs. 14.320 y 14.321.

A su vez, el principal Claudio Luis Kirianovicz de la División Brigada de Explosivos, declaró que un año después del atentado, con la colaboración de un especialista en chapas y carrocerías de "C.I.A.D.E.A.", estableció que una de las piezas que conformaron la carrocería del cochebomba era la "cajonera U", que es aquella en la que se introduce el portón lateral o su guía, no pudiendo precisar si ésta fue de las halladas en el lugar del hecho o en el predio de Ciudad Universitaria.

Por su parte, Bernardo Ramón Salcedo, quien en 1994 se desempeñó en el laboratorio químico de "Renault", explicó que a partir de marzo de 1987 se puso en marcha un nuevo proceso de protección de las carrocerías denominado cataforesis, un nuevo tratamiento de superficie o fosfatizado denominado bicatión, en el que los cationes preponderantes eran manganeso y zinc y luego el procedimiento estándar sobre la cataforesis, es decir, una impresión aceleradora epoxi y los esmaltes acrílicos. Después de 1990, indicó, continuó el mismo proceso, pero con fosfatizado tricatión, en lugar de bicatión, ya que se incorporó un tercer catión -níquel- para el tratamiento de la superficie.

Añadió que todo el tratamiento de superficie y la cataforesis eran previos al pintado general y constituían netamente un proceso de protección. Mencionó que entre 1987 y 1989 se aplicaron esmaltes acrílicos a las carrocerías de Renault Trafic, a las que generalmente se las pintaba de color "blanco

chapelco", refiriendo que la pintura de la carrocería de un vehículo se destruía arriba de los 400 ó 500°C, desapareciendo por completo.

El testigo aseguró que en su laboratorio no se hicieron estudios sobre chapas afectadas por incendio, señalando que recibieron cajas con chapas deformadas, a las que se les efectuó un estudio de microscopía electrónica y espectrofotometría de infrarrojo, a resultas de lo cual se determinó que la gama era de las comprendidas entre marzo de 1987 y octubre de 1989, tratándose de paneles alterados desde el punto de vista físico, con raspones y rayones, pudiéndose advertir que era la gama completa original intacta de "Renault", sin retoques.

En tal sentido, detalló que al llevar a cabo el análisis no se advirtió el níquel fosfatizado, por lo que se concluyó que era la gama original de bicación, manganeso y zinc y que de haber existido níquel no pudo desaparecer por haber sufrido un incendio o explosión. También refirió que en las chapas analizadas la impresión era epoxi y que el proceso original que tenían no podía ser imitado fuera de la fábrica. Además, manifestó que de haberse hecho un retoque en esas chapas se hubiese advertido con los análisis realizados.

Salcedo enseñó que el concepto de temperatura sostenida guardaba relación con la permanencia en el tiempo de determinada composición térmica. Relató que cuando recibieron el material para análisis no evaluaron la causa de la degradación física que presentaba, pero el deterioro de los paneles no era producto de un incendio, ya que la pintura no estaba quemada.

También explicó que la acción del fuego sobre el bloque de un motor quemaba todo lo orgánico -mangueras, aceites, pintura del motor- pero no podía fundir el metal, aunque ello dependía de la temperatura alcanzada y que después de un incendio se producía en el motor algún proceso de oxidación.

En último término, reconoció su firma a fs. 11.917 y 12.037 del principal y a fs.

17 del Informe Final de la Superintendencia de Bomberos.

A su turno, Hugo Ricardo Pérez, ingeniero en 1994 del laboratorio de "Renault Argentina", recordó que se enviaron a la empresa trozos de chapa para que se verificase si fueron fabricados por dicha terminal, como así también qué compuestos presentaban y si coincidían éstos con los elementos usados para la pintura que se aplicaba para el tratamiento de la superficie de la carrocería.

Dicho análisis, sostuvo, coincidió con lo dictaminado con anterioridad por Salcedo, en cuanto a que esas piezas no habían sufrido temperaturas superiores a las que soportaba una carrocería en el proceso de fabricación en la planta automotriz, explicando que en la etapa de cataforesis era de 200°C, en la aplicación de la capa siguiente de 175°C y para la capa final de 150°C, aproximadamente.

Hizo saber que para establecer si las chapas habían sido expuestas a temperatura sostenida dieron intervención al área metalúrgica, que concluyó que no estuvieron sometidas a una temperatura superior a las del proceso de fabricación, dado que en ese caso cambiaban los granos del metal.

Pérez negó haber participado en una microscopía electrónica de barrido derivada a una institución llamada "CEMCOR", dependiente del "INTI", como así también en la realización de una electro fotografía infrarroja. No obstante, explicó que el primero de los análisis referidos concluyó que la chapa tenía una primera capa de fosfatizado de manganeso y zinc, similar al proceso usado en la empresa automotriz, mientras que, en el segundo, se detectó la presencia de la primer capa de cataforesis sobre el fosfatizado, que es un compuesto epoxi y sobre ésta "sealer", un material de relleno para alisar la superficie y, luego, la pintura color, que se trata de un compuesto acrílico.

En ese sentido, detalló que en un proceso original de fábrica, desde la chapa pelada hasta la pintura final, se verifican varias capas de material, a saber:

primero un tratamiento de fosfato sobre la chapa limpia, luego una capa de cataforesis, la capa de impresión intermedia "sealer", que es otro epoxi y, por último, la capa de color. Aclaró que después de un choque, en la reparación de la chapa no se verificaría un proceso igual, sea arreglado en un taller oficial o no, ya que la composición de la pintura difiere de la utilizada en la planta.

En otro orden, Pérez manifestó la imposibilidad de determinar cómo se produjeron u originaron las deformaciones que presentaban las chapas, a la vez que admitió que tanto él como el laboratorio de la empresa carecían de experiencia en deformaciones o daños causados por explosivos. Aclaró que tampoco fue posible determinar a qué vehículo correspondían las chapas, aunque se estableció que fueron fabricadas entre 1987 y 1989, en base a los productos usados en el tratamiento de la superficie, reconociendo su firma en el informe obrante a fs. 38 del Informe Final, como también en las estampadas a fs. 5638, 5891, 5892 y 5909 del legajo de instrucción suplementaria.

A su turno, Daniel Balián, quien en 1994 trabajó en el sector Síntesis de Vehículos y Laboratorio de "Renault Argentina", dijo que no intervino en forma directa en los estudios; no obstante, recordó que en una oportunidad recibió un pedido del personal de posventa de Buenos Aires para analizar algunos trozos de chapas, a los fines de determinar si podían haber pertenecido al vehículo utilizado en la explosión y si, a través del reconocimiento de la pintura, era posible establecer si correspondían al proceso utilizado por la empresa.

Comentó que delegó la tarea en el sector especializado para ello, a resultas de lo cual se produjo el informe de fs. 29.708, que daba cuenta de que esas chapas fueron pintadas con un proceso equivalente o similar al utilizado en "Renault Argentina", correspondiente a un período previo a un cambio de proceso de pintura.

Por último, explicó que en un vehículo pintado en diciembre de 1990 resultaba imposible que se utilizara un sistema diferente o anterior, que ya no se

empleara en la empresa, debido a que el proceso se hacía en serie, por lo que resultaba muy difícil que se hiciera un cambio para una sola unidad.

José Luis Alberto Rosetti, responsable en 1994 de la ingeniería de "Renault Argentina", expresó que le fue solicitada por nota la evacuación de tres consultas sobre la fabricación de una Trafic, reconociendo su firma en la nota glosada a fs. 30.215. En ellas informó que un conjunto de tres piezas sobre el que fue consultado era una "U" deslizante de la puerta lateral, siendo sus componentes importados de Francia y ensamblados por el proveedor "Montich" de la ciudad de Córdoba.

Asimismo, hizo saber que en un tiempo no se fabricaron Trafic cortas con elásticos de nueve hojas; se reforzaron algunas unidades de ese tipo, ya que en 1998 se estaban produciendo para el mercado brasileño. Explicó que reacondicionar una Trafic corta con un elástico de nueve hojas no era un trabajo dificultoso, ya que consistía en cambiar los gemelos y poner esa cantidad de hojas en los elásticos, en lugar de las que llevaba normalmente.

También consideró factible vender un rodado cero kilómetro de determinado año, aunque hubiera sido fabricado el anterior, no existiendo impedimentos para que repuestos fabricados en un año fueran utilizados al siguiente, por cuanto lo que importaba era la fecha de armado.

Por otra parte, comentó que las Trafic comenzaron a comercializarse en la Argentina entre 1984 y 1985, aproximadamente, sin que se hubieran producido entre 1987 y 1991 modificaciones en el modelo.

A su turno, Eduardo Magnano, responsable en 1994 del Departamento de Informaciones Técnicas de "Renault Argentina", indicó que fue convocado por el juzgado instructor para oficiar como nexos con la empresa automotriz, aportando datos técnicos relacionados con fragmentos de un vehículo encontrados en el lugar de la explosión.

Así, manifestó que el día del atentado, pasados unos cuarenta o cuarenta y cinco minutos después de conocerse la noticia, personal de la Policía Federal concurrió a la empresa con una pieza de forma tubular, alargada, que medía unos 40 a 50 cm. Relató que al cotejarse con otra de un vehículo Trafic, coincidía en cuanto a la forma e incluso las numeraciones estaban grabadas, en ambos casos, en el mismo lugar, aclarando que por la numeración estampada en la pieza no era posible determinar a qué modelo correspondía el vehículo, consignando tan solo un dato de fabricación.

A su vez, recordó haber observado fragmentos minúsculos de chapas de vehículos, respecto de los cuales Bernardo Salcedo obtuvo datos relacionados con procesos de fabricación y pintado, lo que permitió precisar una época de fabricación del rodado por cambios de componentes en la pintura. Al recrearse un fragmento de su declaración prestada en la etapa anterior, recordó que ellos correspondían a un proceso que comenzó en marzo de 1987 y finalizó en octubre de 1989.

Magnano declaró que era posible determinar el modelo de un vehículo Trafic tomando como base un paquete de elásticos trasero, por cuanto diferían según fueran de una Trafic corta o larga o según los kilos de carga.

Por otra parte, expuso que el "VIN" era una identificación internacional de diecisiete dígitos con números y letras, usado por todas las marcas de automotores, que individualizaba a los vehículos, indicando el país, fabricante y otros datos relacionados con el modelo, la carrocería y el año de fabricación. Aseveró que con posterioridad a la implementación de ese sistema era posible que un rodado fabricado en un año se vendiera al año siguiente, como así también que piezas fabricadas en un año y dejadas en stock pudieran ser instaladas en vehículos montados en años posteriores.

Por último, no reconoció como suya la firma obrante en la nota de fs. 12.804,

pero indicó que era similar a la de uno de sus jefes, llamado Domingo Castila.

Por su parte, José Luis Martilotta, empleado de "Renault Argentina", indicó que transcurrido más de un año del atentado a la A.M.I.A. fue convocado junto con Jorge Valdez, a efectos de reconocer algunas piezas mecánicas correspondientes a una Trafic. En la audiencia de debate reconoció, entre otras, la pieza nº 34, explicando que se trataba de una hoja de elástico, la que poseía un código que permitía su identificación, pero insuficiente para establecer a qué modelo de Trafic pertenecía, en razón que había elásticos para Trafic de chasis corto o largo.

Si se incorpora un elástico de una Trafic larga en una corta, enseñó, se le otorga la posibilidad de soportar más peso, mas ello no era un trabajo habitual ni se realizaba en la fábrica, añadiendo que el elástico de una Trafic larga tenía un número de identificación distinto al de la corta. Consideró ilógico e irrazonable que uno fabricado para una Trafic de caja larga fuera instalado en un rodado equipado con un motor chico, ya que la relación peso potencia de ese vehículo no lo justificaba; en ese caso, comentó, el utilitario soportaría mayor carga, pero el motor trabajaría forzado, con una vida útil más limitada.

Recordó que el reconocimiento de piezas se efectuó relacionando los números de identificación con los manuales de la empresa, informando que cada pieza tenía un número identificador, que en ciertos casos permitía saber en qué rodado fue ensamblada, por cuanto existían piezas comunes a todos los vehículos y otras que no.

Admitió que entre las piezas que reconoció había algunas de vehículos de chasis corto y otras de chasis largo, es decir, como si estuviera "ante la presencia de dos vehículos", aclarando que un rodado que tuviera esas partes no tendría dificultad alguna en su funcionamiento.

Reconoció su firma en el informe de fs. 14.263/14.265 y el acta de fs. 14.267.

A su vez, Jorge Florencio Valdez, técnico de "Renault Argentina", acotó que un par de meses después del atentado a la A.M.I.A. fue convocado para identificar unas piezas, junto con su jefe Martilotta y Gariboldi, para lo cual tomaron nota de los números de las piezas de las que se podía obtener información relativa a la fecha de fabricación, a efectos de determinar la de armado del rodado. Indicó que concluyeron que había fechas de fabricación muy disímiles entre las distintas piezas, siendo la mayoría anterior a 1990, a excepción de una hoja de elástico que era de 1991 ó 1992. Asimismo, recordó que una hoja madre de elástico era de 1993 y correspondía a un furgón de chasis largo, en tanto las piezas delanteras eran de furgón corto.

Explicó que la hoja madre de elástico sostenía todo el paquete y era la que venía identificada, siendo que el paquete de elásticos de una Trafic corta tenía una hoja madre distinta. También informó que a efectos de reforzar la suspensión de una Trafic de chasis corto se le agregaban hojas en el paquete de elásticos y se cambiaban los sunchos que las tomaban.

A fin de complementar su explicación, hizo saber que si la hoja madre carecía de número identificador, se podría determinar si pertenecía a una Trafic larga o corta por la medida del paquete de elásticos, que variaba en la cantidad de hojas y poseía una hoja madre más larga. Aseguró que a simple vista se distinguía una hoja de elástico de furgón corto de una de largo, por ser más extensa.

Reconoció su firma en el informe de fs. 14.263/14.265 y el acta de fs. 14.267 y en la sala de audiencias señaló la pieza nº 34 como la hoja madre de elástico.

Daniel Aurelio Galetto, empleado de "Renault Argentina" en el área de diseño de ingeniería y métodos de la planta de Santa Isabel, provincia de Córdoba, refirió que su actuación en la causa se limitó a la elaboración de un informe referido a la forma de grabado de los números de identificación en los motores

y carrocerías. Precisó que no se utilizaban lápices ópticos, sino un sistema de cuños, por impacto, alfanuméricos, es decir, con números y letras, desconociendo si alguna vez se usó un lápiz óptico para los grabados.

Jorge Oscar Mamone, también técnico de "Renault Argentina", explicó que generalmente las piezas mecánicas tenían un código de fabricación o de proveedor y podían lucir un rombo, en tanto las chapas sólo se identificaban por el formato. Señaló que ciertas partes, como las relacionadas con la suspensión o el motor, no permitían distinguir si correspondían a una Trafic larga o corta, porque eran comunes a todos los modelos. Asimismo, consideró extraño que en la planta hubiera un gran stock de piezas ya que, en general, se trabajaba con stock al día, salvo casos excepcionales.

En otro orden, expresó que durante un período se utilizó un lápiz eléctrico para grabar en la chapa el número de modelo y serie de la carrocería, desconociendo qué era un lápiz óptico.

A las declaraciones del personal de "Renault Argentina S.A." se agregan las de los mecánicos Roberto Eduardo Ruiz y Sergio Daniel Fraga, especialistas en suspensión y elásticos.

El primero manifestó que para esa actividad se utilizan herramientas comunes y neumáticas, e incluso fraguas, morsas y máquinas de curvar y que para reforzar los elásticos de un utilitario, a efectos de que soporte más peso, se agregan hojas al mismo paquete, incidiendo ello en el andar del vehículo.

Aclaró que en una misma Trafic se puede colocar un elástico de una corta y otro de una larga y, si bien desnivelado, un automotor de esas características puede funcionar normalmente. Mencionó que en ciertos casos se refuerza más de un lado que del otro, para luego nivelarla con la carga.

Por su parte, Fraga sostuvo que para esa actividad se requerían herramientas y

conocimientos especiales, como así también máquinas para curvar las hojas. Aclaró que ambos elásticos debían ser parejos; en caso contrario, no entraban.

Ambos coincidieron en señalar que reforzar un paquete de elásticos demandaba entre dos y tres horas de trabajo y se realizaba a efectos de que el rodado pudiese cargar mayor peso, como por ejemplo cuando se instalaba un equipo de gas.