

Contrariamente a lo sostenido por la asistencia técnica de Telleldín, el Tribunal entiende que con la prueba producida en el debate se demostró que la camioneta que detonó en la sede de la A.M.I.A. no estaba conformada con la carrocería de la Trafic de Sarapura, sino con otra que no se pudo determinar a qué rodado pertenecía.

Con relación al argumento basado en que la carrocería del utilitario de Sarapura pudo haber sido fabricada entre 1987 y 1989, permaneciendo en stock hasta su comercialización, basta señalar que a fs. 29.708 obra una copia de un informe de "C.I.A.D.E.A. S.A.", concerniente a ese vehículo -modelo T3101, serie 001261-, del que surge como fecha de fabricación de la chapa el 4, de pintura el 5 y de montaje final el 7, todas de diciembre de 1990. Ello lleva a descartar, sin más, la aplicación a la carrocería de Sarapura del proceso de fabricación correspondiente al período 1987/1989.

En cuanto a la "cajonera U", de las constancias de autos surge que constituye un repuesto propio de la puerta lateral corrediza.

En efecto, el especialista Ricagno manifestó que entre las piezas había una sección de una parte de la carrocería que denotaba un sector de la puerta corrediza lateral. Y explicó: una "cajonera U" es una sección donde se desplaza parte del mecanismo de la puerta cuando se separa de la carrocería y se corre, reteniéndola para que no se salga. En la unidad que no cuenta con puerta lateral, se hace un módulo ciego de la misma medida, por lo que los laterales derecho e izquierdo de una misma camioneta quedan idénticos, con la impronta invertida. Si se retira ese módulo ciego, aclaró, no hay guías en el lugar donde correspondería encastrar la puerta lateral.

Asimismo, del catálogo de piezas de "Renault", obrante a fs. 14.314, surge que la pieza 1A, es decir, la "cajonera U", sólo corresponde a las Trafic modelo T310, T312, T350, T352, TA12, TA52 y TA22, todas con puerta lateral; en cambio, no está incluida la T3101 -camioneta de Sarapura-, que no tiene

puerta lateral, por lo que mal se puede concluir que todas las Traffic tienen el repuesto "U", tal como pretendió la defensa.

Con respecto a las manifestaciones vertidas por Schonbrod y los testigos de "Jet Parking", se sostiene en otros acápites de la presente sentencia que no se pudo establecer, de manera fehaciente, que la camioneta por ellos descrita se corresponda con la empleada para cometer el atentado.

Con relación a las piezas fabricadas con posterioridad a 1989, tal como se explicó, podrían corresponder a repuestos; no obstante, la presencia de las producidas en 1990 también podría obedecer a que fueron empleadas a la hora de armar un vehículo con una carrocería del año previo, conservada en stock. Al respecto, se observa que la mayoría de las piezas obrantes en el informe de "C.I.A.D.E.A." de fs. 14.263/14.267 son de 1990, incluidas las nº 54 y 92, correspondientes a la pinza de freno.

Finalmente, se debe destacar que las cubiertas de los vehículos son elementos fungibles, que se cambian con frecuencia y, por ende, no se puede concluir, con ese solo dato, que se tratara de una determinada carrocería; máxime cuando el resto de las pruebas colectadas en autos demuestra que la carrocería cuyos restos se hallaron entre los escombros del derrumbado edificio no era la de la camioneta de Sarapura.

En definitiva, con base en las probanzas reseñadas se descarta, de manera definitiva, que la carrocería de "Messin" fuera la empleada en el atentado, por cuanto en los restos de chapa encontrados entre los escombros no se detectaron signos de incendio, a la vez que se determinó que la pintura era la original, en tanto la primera, tal como se corroboró en el transcurso del debate, se vio sometida a la acción del fuego.

También cabe afirmar que, sin perjuicio de que no se haya podido esclarecer si en el taller de Nitzcaner el motor del utilitario de "Messin" fue colocado en la

carrocería de la camioneta de Sarapura, ésta no compuso el cochebomba, por cuanto el año de fabricación, en particular su proceso de pintado, no se corresponde con el de los restos encontrados entre los escombros de la A.M.I.A. y en las zonas aledañas. A ello se suma que entre éstos apareció una "cajonera U", pieza correspondiente a la puerta lateral del vehículo, sistema del que carecía, dado que se trataba de un furgón cerrado.

Como se anticipara, la camioneta empleada para la explosión se hallaba compuesta por el motor que perteneciera a la Trafic de "Messin" y una carrocería cuyo origen no se pudo determinar. Con relación a ésta, y pese a lo afirmado por el personal del Departamento Mitigación de Explosivos de la Policía Federal Argentina, los técnicos de "Renault Argentina" fueron coincidentes en señalar, en base a un exhaustivo análisis de las piezas secuestradas, que no resultaba posible establecer el modelo.

En cuanto a los componentes de otros vehículos encontrados en las inmediaciones del edificio atacado, la prueba colectada no permitió especificar las causas de ello; no obstante, el Tribunal, en base a los juicios técnicos comentados, descarta que formaran parte del cochebomba.