

A fs. 13/17 del Informe Preliminar de la Superintendencia de Bomberos consta que el 18 de julio se analizaron las primeras piezas de vehículo -trozos de cubiertas y restos de autopartes- halladas en el lugar, arribándose prima facie a la conclusión de que se había utilizado una camioneta Renault Trafic como cochebomba. Asimismo, se dejó asentado que los días 20, 22, 26, 27 y 29 de julio y 1º de agosto de 1994, personal de "C.I.A.D.E.A." identificó diversos restos como pertenecientes a un vehículo de esas características y que realizó una reconstrucción primaria, a escala real, de la ubicación de los elementos reconocidos.

Complementa lo anterior el informe de la secretaria María Susana Spina, del 18 de julio de 1994, del que surge que el subcomisario López de la División Explosivos de la Policía Federal Argentina hizo saber que la explosión se produjo por una carga depositada en una camioneta Renault Trafic blanca; circunstancia, esta última, certificada por la firma "Renault" a partir de los restos hallados.

En similar sentido, luce a fs. 11 del principal una constancia suscripta el día del atentado, a las 13.40, por el comisario inspector Carlos Antonio Castañeda, jefe del Departamento Protección del Orden Constitucional de la Policía Federal, y el inspector Claudio A. Tomé, dando cuenta del hallazgo de restos metálicos de una puerta de Renault Trafic.

Asimismo, a fs. 1/3 del Informe Final de la Superintendencia de Bomberos se hizo constar que entre los escombros trasladados al predio de Ciudad Universitaria se secuestraron piezas de automotor, luego identificadas, junto a otras remitidas por distintos medios, por personal técnico de "C.I.A.D.E.A.".

A su vez, el subcomisario Carlos Néstor López de la División Investigaciones del Departamento Mitigación de Explosivos comunicó que de la inspección de los restos ubicados en el predio antes indicado no surgieron elementos que modificasen lo expuesto en los Informes Preliminar y Final. Asimismo, dio cuenta del hallazgo de partes metálicas aparentemente de automotor, que

serían revisadas por personal de la empresa "C.I.A.D.E.A." (cónf. fs. 22.940).

En el Informe Preliminar elaborado por la Superintendencia de Bomberos se encuentran agregadas las actas de fs. 24, 30, 32, 36, 38 y 42, correspondientes a los días 20, 22, 26, 27 y 29 de julio y 1º de agosto de 1994, respectivamente, en las que consta que personal de "C.I.A.D.E.A." reconoció a 98 de los elementos de los secuestrados como pertenecientes a una camioneta Renault Trafic (piezas identificadas como 1 a 98). En la primer acta intervinieron, en representación de la empresa, los analistas Justino Augusto Acosta, Fernando Carlos Cingolani y Luis Omar Gariboldi, en tanto en las restantes sólo lo hicieron los dos últimos.

También a fs. 67/115 de dicho informe obran fotografías de los objetos y a fs. 119/165 se precisó la ubicación de las piezas en los catálogos de "Renault", mientras que a fs. 35 lucen dos fotografías de una reconstrucción primaria, a escala real, de las piezas identificadas.

A fs. 9 del Informe Final luce un acta del 19 de diciembre de 1994, según la cual Fernando Carlos Cingolani y Luis Omar Gariboldi identificaron como componentes de una Renault Trafic 10 fragmentos (piezas nº 99 a 108). A su vez, a fs. 31/37 obran las actuaciones realizadas por Celso Costa, empleado de "C.I.A.D.E.A.", en las que se identificaron las piezas nº 109 a 117 como las cargas utilizadas para el montaje de los componentes del puente trasero de una Renault Trafic; se descartaron otras como componentes de vehículos Renault, incluido un faro que probablemente fuera de un rodado marca Peugeot. Asimismo, se dio cuenta de la existencia de una bomba de combustible de Renault, utilizada hasta 1974, aproximadamente, la que se consideró que no estaba montada.

Además, a fs. 78/86 lucen fotografías de las piezas nº 99 a 117, en tanto a fs. 88/105 se grafica la ubicación en los catálogos de Renault. A ello se adunan las fotografías nº 21 y 23, glosadas a fs. 29 y 31 de la última parte del Informe

Final, las que ilustran acerca del armado de los elementos de la Trafic del atentado.

A su vez, a fs. 14.304/14.322 obran las actuaciones remitidas por el mencionado subcomisario López, en las que consta el reconocimiento efectuado por Diego Ricagno, analista de informaciones técnicas del Servicio Técnico de "C.I.A.D.E.A.", acerca de determinados restos hallados en la zona del atentado.

En tal sentido, el nombrado identificó como correspondientes a un vehículo Renault Trafic un trozo de la "cajonera U" del portón del lateral derecho; un trozo de soporte y larguero de puente principal de apoyo del motor; un trozo del falso chasis, parte trasera; un trozo de la puntera del chasis; un trozo de chapa del parante de la parte media interior del lateral derecho anterior del furgón de carga; un trozo de chapa correspondiente a uno de los laterales del furgón; un trozo de chapa de puerta delantera de la parte interior con sujeción de tuerca "canasta" de comando de apertura de puerta y 260 fragmentos de chapa de distintos tamaños y formato (piezas 1A a 8A). También, obran fotografías e ilustraciones de catálogos de fábrica, con la ubicación de algunas de las piezas identificadas.

Por su parte, a fs. 16/20 del Informe Final, Bernardo Salcedo, técnico de "C.I.A.D.E.A.", aseveró que de acuerdo al análisis de fragmentos de chapas pintadas con gama completa –secuestradas entre los escombros- se estableció que correspondían a una carrocería de vehículo Renault, procesada en la línea de producción de la empresa entre marzo 1987 y octubre 1989.

Asimismo, sostuvo que el color era "blanco chapelco", observándose la gama de pintura original sin señas de retoques posteriores. Agregó que por las irregularidades que se advertían en las capas de pintura y en la chapa, debido al escaso espesor del esmalte, un agente externo, desconocido, había afectado a esas piezas, provocándoles daños superficiales. Para ilustración adjuntó una fotografía de las distintas capas (chapa soporte, fosfatizado, cataforesis,

impresión selladora y esmalte "blanco chapelco").

El análisis de fs. 38/39 del mentado Informe Final, elaborado por Hugo Ricardo Pérez sobre un segundo envío de pedazos de chapas pintadas, ratificó las conclusiones del anterior en cuanto a los trozos pintados de blanco, aclarando que también se recibieron chapas color negro, cuyo origen y modelo no se pudo determinar. En último término, se hizo saber que en ninguno de los restos se detectó material sometido a temperatura sostenida.

En el mismo sentido, del informe elaborado por Salcedo, glosado a fs. 11.917/12.096, surge que los trozos de chapa hallados en la A.M.I.A., enviados para su análisis, no fueron sometidos a temperatura sostenida, lo que significa que no sufrieron temperaturas superiores a las del proceso de pintura, como ser horneado de cataforesis (12 minutos a 200°C), horneado de impresión selladora (15 minutos a 175°C) y horneado de acabado color (15 minutos a 150°C).

En el informe de "C.I.A.D.E.A.", que corre por cuerda, Salcedo reiteró los conceptos relativos a la temperatura sostenida, a la vez que explicó que no se podía establecer la fecha exacta del comienzo del proceso de fabricación de las chapas halladas entre los escombros. No obstante, indicó que la tecnología del fosfatizado de manganeso-zinc se usó desde el comienzo de la aplicación del proceso de cataforesis, en marzo de 1987, hasta fines de 1990, en que fue reemplazada por la tecnología Tricatió; que la capa de protección cataforesis PPG, del proveedor "Colorín" fue utilizada desde marzo de 1987 hasta fines de 1990, en que fue reemplazada por el producto "Cathoguard" de tecnología Basf, del proveedor "Glasurit Argentina"; que la impresión intermedia horneable epoxi se usó entre fines de 1986 y octubre de 1989, en que fue reemplazada por poliéster; y que no había datos precisos acerca de la fecha de iniciación del esmalte acrílico, color "blanco chapelco", aunque se discontinuó su uso con la Gama 93, con la incorporación del "blanco nórdico", a fines de 1992.

En el mismo sentido, Salcedo estableció que las chapas analizadas tenían una

protección compuesta por fosfatizado Mn-Zn, cataforesis, impresión intermedia epoxi y esmalte acrílico "blanco chapelco", habiendo finalizado la producción de las dos primeras a fines de 1990, la de la tercera en octubre de 1989 y la de la última a fines de 1992. Sobre la base de esas consideraciones, concluyó que, toda vez que el primer elemento que se dejó de usar fue la impresión intermedia epoxi, el vehículo no pudo haber sido fabricado después de octubre de 1989.

Con relación a la carrocería nº 3325, del modelo T310, montada sobre la unidad adquirida por "Messin", el técnico informó que ella fue procesada en octubre de 1989, con fecha de finalización de línea del 25 de ese mes y año; vale decir que a esa unidad le fue aplicado el mismo proceso de protección que a los restos de chapas hallados en el lugar de la explosión.

En igual sentido, a fs. 5637/5910 del legajo de instrucción suplementaria luce un peritaje llevado a cabo por la Dirección de Policía Científica de Gendarmería Nacional sobre determinadas piezas, respecto de las cuales se concluyó que presentaban la misma composición en cuanto a la chapa y a las cuatro capas protectoras. Es decir, se detectó el recubrimiento primario de fosfatizado manganeso zinc, las capas internas e intermedias de resina epoxi y la capa externa de resina acrílica con pigmento a base de titanio. Asimismo, se estableció que el tratamiento se correspondía con el efectuado a las carrocerías por la firma "Renault S.A." entre marzo de 1987 y octubre de 1989.

Por su parte, el subcomisario López informó que mediante consulta con la empresa "C.I.A.D.E.A." se estableció que las chapas halladas en el lugar de la explosión correspondían a trozos de piezas de carrocería procesadas en esa línea de producción en el lapso marzo de 1987 a octubre de 1989, no habiéndose detectado que hubieran sido sometidas a temperatura sostenida (cónf. fs. 4302/4306).