

A fs. 233/234 del Informe Preliminar se concluyó que el vehículo utilizado en el atentado fue una camioneta Renault Trafic, tipo T310, de furgón corto, con portón sobre el lateral derecho, equipada con motor alimentado a nafta de 1400 cm³ de cilindrada, con número de identificación 2.831.467, dominio C 1.498.506, sin ventanillas laterales, con doble puerta trasera y de color claro, aparentemente blanco. A fs. 106/118 del Informe Final se vertieron similares conclusiones, con la salvedad de la referencia al número de dominio, precisando que el color era "blanco chapelco" y que poseía puerta lateral corrediza derecha, aunque este último dato surgía implícitamente de la mención del modelo T310.

No obstante lo expuesto, los técnicos de C.I.A.D.E.A., tanto al declarar testimonialmente como al elaborar los informes antes reseñados, negaron que con los elementos identificados se pudiera precisar el modelo de Trafic utilizado en la explosión, con lo que las conclusiones arribadas por la Superintendencia de Bomberos aparecen, por lo menos, prematuras en cuanto a tal determinación.

En el informe de "C.I.A.D.E.A.", confeccionado por José Luis Martilotta y Jorge Florencio Valdez, obrante a fs. 14.263/14.267, consta que se identificaron diversas piezas de Trafic secuestradas, de acuerdo a su fecha de fabricación y modelo al cual pertenecían. Algunas de esas piezas correspondían al motor de arranque, corredera de pinza de freno, trozo de pinza de freno, amortiguador delantero izquierdo, amortiguador delantero derecho, resortes amortiguadores delanteros, rueda de chapa, brazo de suspensión delantera y soportes punta de eje delanteros izquierdo y derecho.

Respecto de ellas, los expertos concluyeron que eran parte del conjunto formado por el motor, la caja de velocidades y tren delantero completo, montado sobre un travesaño al cual se fijaban, para luego ensamblarse a la carrocería por tornillos en la zona delantera y por los soportes de caja en la trasera. Asimismo, sostuvieron que el grupo de piezas, si bien diferían

individualmente en la fecha de fabricación, formaban parte de un vehículo armado a principios de 1991, aclarando a su vez que las diferentes fechas que presentaban las piezas obedecían a que en aquella época se manejaban stocks importantes en piezas de largo proceso y no se realizaba en algunos casos rotación en los depósitos.

En las mismas actuaciones se informó acerca de caballetes traseros, amortiguador trasero, izquierdo o derecho, y elástico o resorte de suspensión trasero conjunto de 9 hojas; en síntesis, se indicó que de las 16 piezas identificadas, una fue fabricada en 1989, diez en 1990, dos en 1991, una en 1993 y dos antes de 1993.

Con relación al elástico, los técnicos explicaron que si bien no coincidía con las restantes piezas por su fecha de fabricación –1993- y dado que su uso original era en vehículos de caja larga equipados con motor 2000 o diesel, se podía adaptar perfectamente a la caja corta, reemplazando el paquete de elásticos original a efectos de que soporte más peso; no obstante, observaron que resultaba ilógico que ello se hiciera con un motor 1400, dado que éste trabajaría forzado, acortando su vida.

Tal informe fue complementado con el obrante a fs. 111.868/111.872, elaborado por Eduardo O. Cáceres y Jorge F. Valdez de "Renault Argentina S.A.", del que surge que del análisis de determinadas piezas se concluyó que las fechas de fabricación coincidían con las del informe precedente, en tanto en otras no se pudo determinar. Con relación a la pieza nº 75, correspondiente a un trozo de manguera de circuito de refrigeración del motor, se indicó que era de 1992, pudiendo tratarse de una pieza de recambio.

También se dio cuenta de la presencia, entre otros, de ciertos trozos de neumático Fate AR 27, indicando que no eran los originales de las Trafic (piezas nº 42 y 44).

Asimismo, a fs. 28.216 "Renault Argentina S.A." informó que no resultaba posible identificar el vehículo modelo Trafic en que fue instalada la pieza nº 330.448, que correspondía al cuerpo pinza de freno derecho Trafic originaria del proveedor "Bendix", por cuanto la empresa no llevaba un registro de ese tipo de pieza dentro del proceso de fabricación.

Con relación a la pieza de "cajonera U", a fs. 30.215/30.216 José L. Rosetti, de "Renault Argentina S.A.", enseñó que se ensamblaba en el proveedor local "Montich" con piezas de origen importado, no sufriendo cambios en el período 1987/1991. También informó que entre esos años no se fabricaron vehículos Trafic con chasis corto y puerta lateral, con elástico de 9 hojas, aunque era posible reacondicionarlos en ese sentido.

Finalmente, Rosetti hizo saber que, teniendo en cuenta lo establecido por la resolución SIM 416/82, era posible que unidades fabricadas en un año determinado, que quedaron en stock, fueran comercializadas posteriormente como modelos correspondientes al año en que fueron colocadas en el mercado.

A fs. 43/45 del Informe Final obra una nota de Jorge Mamone de "C.I.A.D.E.A.", relativa al eje trasero de la Trafic.

Con relación a las llantas secuestradas entre los escombros, a fs. 28.080 Patricia E. Langan, en representación del fabricante "Protto Hnos.", informó que la llanta nº 7700724717 corresponde al plano de fabricación de "C.I.A.D.E.A.", con el que producen las encomendadas por esa terminal y que el estampado es norma para cualquier autopartista.

A fs. 34.079/34.081 obran actuaciones de la Brigada de Explosivos, donde luce un acta de verificación del 2 de marzo de 1998, dejando constancia de que Carlos Miguel Zapata, gerente coordinador de planta de "Protto Hnos. S.A.", examinó tres llantas halladas en las inmediaciones de la A.M.I.A. el 18 de julio de 1994. Por su parte, Zapata remitió una nota sobre el resultado del análisis de las piezas,

informando que se trataba de ruedas pertenecientes a un vehículo Renault Trafic, identificadas por el artículo Protto nº 1560 y fabricadas por esa firma; una de ellas en 1990, otra en noviembre de 1990 y respecto de la tercera no pudo determinar la fecha.

Asimismo, Zapata explicó que por las características del producto y, principalmente, porque se utilizaba en vehículos pesados, no era requerida en gran cantidad por el mercado de repuestos, destinándose en casi su totalidad a la industria terminal. En tal sentido, ejemplificó que en 1990 el total de piezas vendidas fue de 9936 unidades, correspondiéndole a la terminal el 98,3% (firma "C.I.A.D.E.A.", fabricante del vehículo) y sólo el 1,7% para el mercado de repuestos.

Todo ello fue ratificado por Zapata al prestar declaración en la audiencia de debate, a la vez que mencionó que las llantas tenían un cuño donde figuraba el nombre de la empresa, la fecha del lote de producción y un número que permitía determinar cuándo fue fabricada e, indirectamente, a qué modelo de vehículo estaba destinada.

En otro orden, a fs. 30.761/30.764 obran actuaciones remitidas por Carlos Néstor López, consistentes en actas de comprobación sobre los elementos secuestrados, efectuadas en conjunto con Osvaldo Laborda y el analista de repuestos de "Renault S.A.", Fernando Carlos Cingolani, en las que consta que se realizó un acta de verificación física, arribándose a la conclusión de que la totalidad de los componentes de la Trafic usada como cochebomba mantenía deformaciones y roturas que se hallaban en relación directa con la reacción de una carga explosiva ubicada en el interior de la camioneta, más precisamente en la cabina de carga.

Asimismo, determinaron que los elementos constitutivos de la Trafic (motor, eje, llantas, rótulas, elásticos, amortiguadores, engranajes, chapas de carrocería, etc.) se encontraban instalados y funcionando en la camioneta que

portaba la carga explosiva, coincidiendo los desgarramientos, fracturas y deformaciones de las piezas con el anclaje original para el que fueron diseñadas, encontrándose en relación directa con los efectos de la onda expansiva.

En las mismas actuaciones, aunque sin la intervención de Cingolani, se llevó a cabo un acta de revisión técnica de la que surge que, según las evidencias físicas, el motor estuvo afectado por una explosión; que las piezas extraídas del cuerpo de las víctimas que se hallaban instaladas en la camioneta Trafic se transformaron en proyectiles capaces de producir lesiones por su desplazamiento y velocidad en relación con su masa; y que la evaluación de las piezas halladas en el lugar del hecho, secuestradas en Ciudad Universitaria y los objetos secuestrados en el acta de fs. 9578 (chapas) daba como resultado que la totalidad de los elementos fueron afectados por una onda de choque de igual intensidad, que produjo desgarros, roturas y deformaciones características de ese fenómeno.

Se afirma también que los objetos peritados fueron sometidos a una única explosión, tratándose del mismo fenómeno que afectó la totalidad de los elementos constitutivos de la camioneta Trafic utilizada como cochebomba. Se adunó que la superficie aproximada de la totalidad de los restos de chapas que constaban en la causa era de 10,5 m², los cuales en general poseían vestigios de pintura blanca en una o ambas caras.

Por último, se hizo constar que los elementos no constitutivos de la camioneta Trafic (cónf. fs. 36/37 del Informe Final), las piezas de origen desconocido y el faro, que probablemente correspondía a un vehículo Peugeot, presentaban deformaciones propias de haber soportado una onda expansiva de distinta intensidad a las de la Trafic. En cuanto a la pieza cilíndrica de origen desconocido y a la bomba de combustible, no existían evidencias que indicasen que estuviesen instaladas o fueran transportadas por la Trafic, habida cuenta de las elevadas presiones que soportó el vehículo.

