

///nos Aires, 27 de marzo de 2019.-

AUTOS Y VISTOS:

Para resolver en la presente causa N° 18.704/2018 caratulada “**FERNANDEZ DE KIRCHNER, Cristina S/Averiguación Delito**”, del registro de la Secretaría N° 22 de este Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11 y sobre la situación procesal de:

1-CRISTINA ELISABET FERNANDEZ, argentina, DNI. N° 10.433.615, de 66 años de edad, nacida el 19 de febrero de 1953 en la ciudad de La Plata, de estado civil viuda, hija de Ofelia Esther Willhelm y de Eduardo Fernandez, abogada y Senadora nacional, con domicilio real en la calle Mascarello 441, Río Gallegos, provincia de Santa Cruz y en la calle San José 1111, 2 D de esta ciudad, asistida por los Dres. Alberto Beraldi y Ary Rubén Llernovoy.-

2-OSCAR ISIDRO JOSE PARRILLI, argentino, DNI. N° 8.377.561, de 67 años de edad, nacido el 13 de agosto de 1951 en la ciudad de San Martín de los Andes, provincia de Neuquén, casado, hijo de Vicente y de Marcelina Martínez, abogado, con domicilio real en Coronel Díaz 1711, 3° piso CABA., asistido por los Dres. Roberto Boico y Aníbal Ibarra, con domicilio legal en Libertad 174, 3° 6 de esta ciudad.-

Y CONSIDERANDO:

USO OFICIAL

I.- Las presentes actuaciones resultan desprendimiento de los autos N° 9608/18 de este de mismo Tribunal, y quedaron radicadas en la Secretaría N° 22 luego de efectuado el sorteo de rigor por la oficina que, a tal efecto, posee la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal.-

La extracción de testimonios comentada, derivó de las manifestaciones vertidas por varios testigos que, en el marco de dicha causa refirieron que mientras que Néstor Kirchner y Cristina FERNANDEZ ejercieron la presidencia del país, se realizaban con regularidad vuelos con aviones de la flota presidencial a las ciudades de Río Gallegos y/o El Calafate, provincia de Santa Cruz, con el único fin de llevarles a los nombrados los diarios del día. Asimismo, algunas personas hicieron alusión al traslado de otros elementos destinados a los hoteles que la familia presidencial tenía en la ciudad de El Calafate.-

En efecto, integrantes de las tripulaciones de los aviones de dicha flota, además de brindar información sobre cuestiones puntuales atinentes a los hechos de la causa N° 9608/18, también refirieron que:

“Teníamos un vuelo que le decíamos el diariero porque volábamos los fines de semana –sábados, domingos y feriados- y en general solo trasladábamos los diarios despegando generalmente a las 06.00 de la mañana desde Aeroparque, los vuelos se realizaban solo cuando la familia presidencial se encontraba en el sur, podían ser a Calafate o Río Gallegos (cfr. fs. 4, declaración de José Luis Bustos, piloto del Tango 10 desde diciembre de 2011 a diciembre de 2016).

“Yo volaba el Tango 10 a partir de fines del 2008, principios de 2009. Volé el Tango 10 hasta mi retiro a fines de 2011... En los vuelos en los que íbamos a Calafate nunca trasladé en ese avión a Néstor Kirchner ni a Cristina Fernandez. Los vuelos que eran con destino a Calafate casi siempre eran vuelos que salían de Aeroparque los días sábados por la mañana tipo 06.30 horas aproximadamente y se trasladaban sobres con documentación, paquetes de diarios del día, personal doméstico, y en una oportunidad un peluquero que por lo que tengo entendido eran empleados de Cristina Fernandez...También trasladé a esa Ciudad (por Río Gallegos) a la hija del matrimonio presidencial y unas amigas.” (Cfr. fs. 5/7, declaración de Claudio Humberto Trerotola, piloto del Tango 10).-

“Yo recuerdo un solo vuelo en el que llevamos muebles, televisores y rollos de cables violeta que se usan para enterrar, subterráneos, y equipamientos varios, todo eso fue al Calafate y creo que era para el hotel de la Presidenta” (cfr. fs. 8/9, declaración de José Alberto Luna, mecánico del Tango 01).-

“...recuerdo en una oportunidad solo llevamos cosas de mueblería, mesas de vidrio y muebles, y creo que fue para El Calafate...” (Cfr. fs. 10/11 declaración de Gabriel Omar Falaschi, mecánico del Tango 01 hasta marzo de 2012)

“...quiero decir que era habitual que se usen los aviones presidenciales para transportar exclusivamente diarios. Me consta, toda vez que formé parte de la tripulación en 15 o 20 oportunidades de los aviones Tango 02 y Tango 03 en vuelos que exclusivamente llevábamos diarios y revistas con la síntesis de presidencia con destino a Calafate o Gallegos...Tengo entendido que en algunas oportunidades se habría utilizado el Tango 01 para cumplir esas mismas funciones. Esos vuelos que

describo iban siempre sin pasajeros solo con la tripulación y uno de nosotros para asistir a la misma. Íbamos, dejábamos los diarios y nos volvíamos a Buenos Aires. Si bien yo lo hice en esas oportunidades, sé que hubo muchas más en las que a mí no me tocó volar... Eran Fokker F28 con capacidad para dieciocho y treinta y seis pasajeros, según la configuración de cada uno...por lo general salíamos los días sábado aproximadamente a las 05.30 horas y llegábamos en tres horas aproximadamente” (Cfr. fs. 12/14 declaración de Carlos Martín Gonzalez, tripulante de cabina de los aviones Tango 01, 02, 03, 04 desde 2003 a 2010).-

“...muchas veces trasladé en el Tango 10 a Florencia o a Máximo...aprovechaban el vuelo al que nosotros le llamábamos ‘el diariero’ porque era exclusivo para llevar los diarios...” (Cfr. fs. 15/16 declaración de Angel Alejandro Heitt, comisario de abordaje de los aviones Tango 01, 02, 03 y 04 hasta la actualidad).-

Los dichos *supra* referidos, que exhibían la posible comisión de delitos, fueron los que fundaron el inicio de este nuevo sumario.-

II.- Instada la acción por la Dra. María Alejandra Mangano (cfr. fs. 67/68), titular de la Fiscalía Federal N° 12, se inició la instrucción.

Las medidas realizadas hasta aquí, permiten afirmar con el alcance requerido en esta instancia, la responsabilidad que en los hechos denunciados cabe a los imputados Cristina FERNANDEZ y Oscar Isidro José PARRILLI, presidenta de la Nación argentina entre diciembre de 2007 a diciembre de 2015 y quien fuera el Secretario General de la Presidencia de su gobierno y del de el ex Presidente Néstor Kirchner.-

Ello desde que resultó acreditado mediante la prueba allegada al legajo, que se utilizaron con fines indebidos los aviones asignados a la Agrupación Aérea presidencial (*Matrículas T- 01, 02, 03 y a partir de mediados de 2012 T- 04*) y asimismo el avión Matrícula T-10 que pertenece a la Fuerza Aérea Argentina.-

Ese uso resulta a todas luces ilegal, y excede, como bien lo describe el requerimiento fiscal de la Dra. Mangano de fs. 67, "*las atribuciones con las que cuenta el Poder Ejecutivo Nacional*".-

Veamos:

III.- En primer lugar, se incorporaron copias de las declaraciones de los miembros de las tripulaciones de los aviones presidenciales que ya habían depuesto en la causa N° 9608/18. Se ampliaron, además, los testimonios de aquellos que se entendieron más importantes. Sin embargo, es necesario mencionar que se han colectado aquí solo aquellas probanzas que se consideraron suficientes para fundar un auto provisional como el presente, toda vez que el fin de la instrucción es reunir elementos que permitan avanzar hacia la siguiente etapa procesal en la que, con amplitud, se debatirán todas las pruebas que permitirán confirmar o descartar la existencia del hecho investigado.-

Dicho esto, es de interés transcribir las siguientes citas:

USO OFICIAL

Sergio Oscar Velasquez.

Es de público conocimiento que fue el piloto “elegido” por Néstor Kirchner para todos los traslados vía aérea del matrimonio. En orden a su función, sus dichos resultan de vital trascendencia y son los que aportan una especial precisión para conocer las circunstancias de los delitos investigados.

Para comprender el contexto, Velasquez relató que conoció a Néstor Kirchner en el año 2000 cuando volaba para la gobernación de Santa Cruz, siendo Kirchner gobernador. A partir de allí fué el único piloto habilitado a trasladarlo, lo que continuó siendo ya presidente, quien no permitía que otro comandante ocupara su lugar ya que solo a él le tenía confianza. Lo acompañaba incluso ante la eventualidad de que hubiera que alquilar una aeronave o el viaje se efectuara en vuelos de línea, en este último caso vestido de civil y en contacto permanente con las tripulaciones para comentarle al presidente todas las cuestiones de seguridad atinentes al viaje. Accedió a ese puesto pese a no ser piloto militar, porque lo designaron en el Ministerio de Defensa y luego lo cedieron a la Secretaría General de la Presidencia. Si bien fue el comandante del Tango 01, en algunas ocasiones tripuló el Tango 04 y el Tango 10, y era quien, en la práctica, organizaba la totalidad de la logística de los restantes vuelos presidenciales (Cfr. fs. 70/75).

Para ilustrar la importancia de Velasquez y las funciones que cumplía resultan gráficos, entre otros, los testimonios de Eduardo Raúl

Giosa, Osvaldo Alejandro Caeiro, Sergio Pablo Bruno, Alfredo Horacio Amaral y Domingo Edgardo Zelaya, todos pilotos o copilotos del Tango 01:

“...estábamos a cargo de la parte técnica del traslado, ya lo había hecho con los presidentes De La Rúa y Duhalde así que ya conocía la función que teníamos que realizar. Me refiero a las cuestiones paralelas del vuelo en sí, con eso me refiero no solo a las cuestiones técnicas sino el trato con la gente y demás. En todos los casos yo era el comandante; a ver, hay una aclaración: el comandante es el responsable completo de la operación aérea, civil y militar, pero en este caso puntual, este gobierno es decir el de Néstor Kirchner, puso un piloto civil de su confianza, Sergio Velasquez, con lo cual se desvirtuaba la función del comandante porque pasé a ser el que ejecutaba, venía todo impuesto: qué es lo que había que hacer, por donde había que ir, etc. Durante ese tiempo la tripulación variaba, pero siempre que se trasladaba al presidente iba Velasquez, y era la persona de confianza del presidente, a quien el presidente se dirigía, a nosotros ni nos hablaba” (ver declaración de Giosa de fs. 81/83).-

“Quiero decir que yo estaba en la cabina y no tenía contacto con ellos (en referencia a Néstor y Cristina KIRCHNER), porque no querían que estuviéramos abajo, la relación era siempre con Sergio Velasquez que era el que los recibía y los despedía. Tuve un solo contacto con Néstor Kirchner y eso fue porque yo llego antes que Velasquez al avión en Comodoro Rivadavia, entonces yo fui a la puerta a preguntarle si esperábamos al resto de la comitiva, me ignoró y se metió en el avión ... El último vuelo que hice en el 2008 fui a esperar a Cristina abajo porque no estaba Velasquez, me paré y le dije ‘buen día Presidenta’, me miró,

chistó, bufó, me esquivó y subió al avión...” (ver declaración de Caeiro de fs. 76/77).-

“Nunca ni Néstor ni Cristina nos saludaron personalmente. Ellos saludaban a Velasquez que era su hombre de confianza que los esperaba al pie del avión. Velasquez cuando volaba estaba en todas las partes del avión, en la cabina, con la tripulación y con los pasajeros” (ver declaración de Bruno de fs. 84/85).-

“Nuestra función es hacer los traslados presidenciales y es un honor realizarlos ... A nosotros el personal del Gobierno no nos hablaban, cuando llegaba el vehículo toda la tripulación debía estar a bordo del avión, nadie podía estar en plataforma. Había una situación de hostilidad hacia nosotros que no entendíamos el motivo. Sergio Velasquez era el que coordinaba todas las actividades con la Privada del presidente, él sabía todo lo que iba a suceder y nos lo adelantaba. Cuando nos llegaba a nosotros la orden del vuelo prevista por la vía normal ya estábamos avisados por Velasquez pues de otro modo no podíamos preparar los vuelos ya que nos los avisaban muy cerca del vuelo. Sergio Velasquez participaba en todos los vuelos e incluso volaba el Tango 10 de Fuerza Aérea, a él le avisaban que llegaba el auto trayendo las valijas del presidente... nosotros no teníamos comunicación con Muñoz tal es así que si le hablábamos no nos respondía, toda comunicación era a través de Velasquez. Los Secretarios a veces aparecían en cabina por ejemplo recuerdo a Fabián Gutierrez saludar a Velasquez pero no dialogaban con nosotros. En una oportunidad entró el presidente a la cabina a preguntarle algo a Velasquez, quien me presentó y al saludarlo, nunca me respondió” (cfr. declaración de Amaral de fs. 86/87).-

“El era el coordinador de la flota aérea, es decir todas las ordenes políticas digamos, bajaban a través de él desde Presidencia, porque era el único que tenía contacto directo con PARRILLI y con Kirchner. Los pilotos de la Fuerza Aérea no teníamos contacto. El canal formal sería que la orden bajara de Secretaría de Presidencia a Casa Militar, de allí al Jefe de la Agrupación Aérea y de allí al comandante del avión. Pero en general solo se terminó respetando cuando eran viajes al exterior, viajes más programados, porque uno tiene que hacer un presupuesto, intervenían otras áreas y demás. En los vuelos de cabotaje dentro del país, por lo general las ordenes las daba Velasquez directamente en forma verbal, era un ‘preparen el avión que vamos a tal lugar’, obviamente después pasaba por una vía formal porque tenía que haber una orden de transporte aéreo...” (cfr. declaración de Zelaya de fs. 93/96).-

USO OFICIAL

Ahora bien, descriptas como han quedado las funciones que ejercía Velasquez, de las que se evidencia el conocimiento que el nombrado tenía sobre la totalidad de la operación, resultan de significativa importancia sus dichos, que se corroboran con el resto de las probanzas acumuladas en este proceso.

Así, el hombre de confianza y a cargo de la logística del transporte aéreo de ambos presidentes, declaró que:

“Con relación a los aviones Tango 10 y Tango 03, por lo general eran utilizados para enviar documentación presidencial o la síntesis de prensa de la ciudad de Buenos Aires hacia la ciudad de Calafate o Río Gallegos. Durante los primeros seis meses de la presidencia de Néstor Kirchner, aproximadamente, tengo

entendido que, cuando él estaba en el sur, le enviaban los diarios por línea aérea comercial. Alguna vez hubo un retraso y tomaron la decisión de que tales viajes sean realizados por la flota presidencial. Se hicieron hasta el final de la presidencia de Cristina Fernández, siempre que alguno de ellos estuviera en El Calafate o en Río Gallegos. El avión podía ser el 'Tango' 02, 03 o 10; se escogía según el remanente de horas que les quedaran para el próximo 'service', el que más horas poseía era el utilizado. El 'Tango 04' fue adquirido de Aerolíneas Argentinas a finales de la presidencia de Cristina Fernández, es un Boeing 737/500, no un F28 como los 02 y 03. Cuando se lo incorporó pasó a utilizarse también para este tipo de vuelos en los que se llevaban exclusivamente diarios. La modalidad era la siguiente: LADE (Línea Aérea del Estado) llevaba el catering desde su sede –creo– en Chile y Perú de esta ciudad hasta Aeroparque. En el camino pasaban por Casa Rosada, donde era recogida la síntesis de prensa. Luego, en un kiosko de Aeroparque compraban los quince o veinte diarios del día. El personal de LADE, que pertenece a la Fuerza Aérea y tiene acceso a Aeroparque, llevaba hasta el avión tanto el catering como los diarios y la síntesis. Lo subían ellos mismos a la aeronave y se lo daban a los azafatos (personal conocido como 'TCP'). Al aterrizar, el TCP le entregaba los diarios a custodios que se acercaban hasta el avión. Los aviones salían a las 6.00 hs. de Aeroparque todos los días en que ellos estuvieran en Río Gallegos o en El Calafate. El 'Tango02' debía salir 5.45 hs. para no demorarse porque tenía que hacer una escala en Comodoro Rivadavia para cargar combustible. Jamás tuve que hacer uno de estos vuelos 'diarieros'; además del 'Tango01', únicamente volé el '04' y el '10', pero nunca para este tipo de vuelos. Lo que digo lo sé porque yo, informalmente, operaba como una especie de coordinador de la flota presidencial en el último año y medio de la presidencia de Cristina Fernández, cuando relevaron al jefe de la Agrupación Aérea. Y antes de eso, como

yo comandaba el 'Tango01' debía conversar con los demás integrantes de la flota para requerir, por ejemplo, el envío del catering para el regreso; entonces, siempre estábamos al tanto de qué avión volaba. Por otro lado, para el caso en que el avión oficial que haría el vuelo tuviera un desperfecto técnico, se mandaba una segunda síntesis en un avión de Aerolíneas Argentinas, que se despachaba y luego era retirado por los custodios en el mostrador de la empresa. LADE se encargaba de despacharlos también. En cuanto a cómo se fueron impartiendo las directivas para que se realicen estos vuelos, de Presidencia se comunicaban con Secretaría General, en su momento a cargo de Oscar Parrilli. De allí se transmitía la orden a la Agrupación Aérea y a Casa Militar, pero siempre verbalmente y no había un pedido formal. No conozco al personal de LADE. Respecto de los TCP que recibían los diarios en esos aviones, para ese tipo de vuelos, podían ser Paciouk, Alejandro Heyt, Alejandra Mondragón, Magalí Fernández, Paula Cortese. Quizás hay alguno más pero no recuerdo el nombre. También había despachantes operativos (conocidos como OSEA) que tenían la función de calcular el peso y balanceo del avión como de manejar la carga; ellos también pudieron estar presentes cuando se recibían los diarios. Ellos eran Hugo Balmaceda, Claudio Sacchi, Ebecuoz, Cristian Vázquez, Malacalza, Vera y Herger. Mecánicos eran Luna y Audicio. Pilotos del 'Tango02' y '03' eran Rolando (fallecido), Riquelme y otros de Fuerza Aérea cuyos nombres no recuerdo. Del 'Tango10' eran Paris, Trerotola, Videla y Giampieri. No sé cómo se identificaba en las órdenes de transporte aéreo este tipo de vuelos, probablemente como 'documentación presidencial'.-

USO OFICIAL

Agregó:

“...en algunos vuelos en el 'Tango01' en los que viajaba Cristina Fernández se cargaron muebles y elementos de decoración. No puedo afirmar si su destino final

eran los hoteles, pero sí sé que casi el 99% de esa carga era para El Calafate, no para Río Gallegos. Ella misma controlaba que todas las cosas llegaran a salvo. En el 'Tango10' no se puede llevar mucho porque es muy pequeño. En los demás aviones quizás también se transportaron muebles pero no tengo conocimiento de que ello haya sucedido. Había una mujer que se llamaba 'Mónica' que trabajaba en la Quinta de Olivos y, si había mucho que enviar, se contactaba con el despachante operativo para que calcule de antemano cómo se llevarían las cosas. Haríamos cuatro o cinco vuelos por año en los que llevábamos este tipo de cargamento. Para dar una idea de la dimensión de lo que alguna vez transportamos, recuerdo haber visto cinco o seis bultos que tuvieron que cargarse en una pick-up cuando se descargaron. No sé si los despachantes operativos anotaban qué era lo que se llevaba." (Cfr. fs. 140/141).-

El relato de Velasquez sobre el traslado de los diarios y efectos particulares a las ciudades del sur es contundente. No obstante, también hicieron expresa mención a ello bajo juramento:

José Javier Videla, tripulante del Tango 10 entre 2000 y 2007.

"El Tango 10 lo he volado en muchas oportunidades sin ellos. En muchas ocasiones he llevado solo diarios, ya sea a Río Gallegos o El Calafate ...la mayoría de las veces eran vuelos los días sábados y domingos y era para llevar diarios..." (ver fs. 97/98).-

Walter Humberto Brun, tripulante del Tango 10 hasta 2011.

Poder Judicial de la Nación *CN° 18.704/2018*

“...podía pasar que el vuelo era para llevar los diarios a la presidenta Fernandez y cuando llegábamos tanto a Calafate como a Río Gallegos había alguien que esperaba”.- (cfr. fs. 103/104).-

Gonzalo Javier Toloza, piloto del Tango 10 entre 2010 y 2016.

“...En el período que volé el Tango 10 además de los vuelos mencionados, algunos fines de semana íbamos a Río Gallegos o Calafate para transportar diarios...” (ver fs. 105/106).-

Gustavo Javier Valverde, piloto del Tango 10 entre 2010 y 2015.

“...En los vuelos sin pasajeros se trasladaban diarios y documentación...” (cfr. fs. 109/110).-

Gabriel Falaschi, mecánico de avión y mecánico de vuelo del Tango 01 desde 2003 a 2012.

“...tengo conocimiento, por conversaciones que he tenido con mis compañeros mecánicos, que ese tipo de vuelos se hacían principalmente en los ‘F28’, que son el ‘Tango03’ y el ‘Tango04’. Cuando éstos no estaban en servicio se realizaban en el ‘Tango10’. Para esos vuelos, que se realizaban sin pasajeros, también se labraban de esas órdenes de transporte y se consignaba la misión específica, que podría ser, por ejemplo, ‘traslado de carga’. No se podría consignar en todos los vuelos algo genérico como ‘traslado presidencial’ porque los vuelos en los que se lleva al presidente tienen prioridad de todo tipo; para el despegue, el aterrizaje, los niveles de vuelo, etc. Si el presidente está a bordo, no importa qué tan

USO OFICIAL

congestionado esté el aeropuerto, el avión presidencial es el primero en prioridad. Estos vuelos, en los que se llevaban diarios o revistas, se hacían cuando el presidente o la presidenta estaban en el Sur, cualquiera fuera el día. Sobre los horarios no tengo conocimiento. Dentro de la Fuerza Aérea, quien estaba al mando de la flota presidencial y es por ende quien podía dar la orden de hacer el vuelo, era Velázquez. Ahora, de quién recibía él la directiva para cumplir con el pedido de la familia presidencial es algo que desconozco. Sí sé que, por pedido de ellos –la familia presidencial-, cuando íbamos a Calafate no pernoctábamos allí a fin de que el avión no sea visto en ese aeropuerto por los visitantes de la localidad. Para evitarlo, nosotros pernoctábamos en la base militar de Río Gallegos ... recuerdo que llevamos en un vuelo en el que iba Cristina Fernández una mesa de vidrio –que se rompió–, una silla, uno o dos sillones y una lámpara de pie metálica. Ese vuelo fue en el ‘Tango10’ iba a El Calafate.” (cfr. ampliación de declaración de fs. 138/139).-

Claudio Ramón Micolucci, encargado de mantenimiento y mecánico de a bordo del Tango 10 entre 2003 y 2007.

“...usualmente era un vuelo los domingos por la mañana temprano, cuando abría el Aeroparque. Despegábamos a Río Gallegos o a Calafate para trasladar un paquete con 8 a 10 diarios, los de mayor circulación menos Clarín. Esto habrá comenzado en octubre o noviembre aproximadamente de 2003. Al principio nos llamó la atención que el vuelo fuera con esa finalidad, pensábamos que sería también para trasladar a la vuelta a algún funcionario pero después nos dimos cuenta de que no, que cuando los fines de semana el presidente estaba en el sur se le enviaban siempre los diarios exclusivamente. Luego yo dejé ese destino pero seguí en contacto con la gente y sé que esos vuelos continuaron en el tiempo. La primera opción para

estos traslados era siempre el Tango 10 por ser el digamos “más económico” en este sentido, pero cuando por algún motivo no podía volar, se utilizaban el F.28 (Tango 03 y/o Tango 04), y en ocasiones también se usaba un Fokker de la Armada, creo que identificado como 5T 20) (por el Tango10). Inclusive en alguna ocasión trascendió que la tripulación había ojeado los diarios para hacer el vuelo más ameno y desarmaron el paquete que iba en la cabina, y esto les valió un enojo y una reprimenda de parte de los Secretarios de Presidencia. El paquete de diarios nos lo entregaban en mano la gente de LADE, a ellos se los entregaban creo que prensa de Presidencia junto a una síntesis de todos los diarios, y nos los entregaban a nosotros para llevar a bordo. Preguntado por S.S. quién daba la orden de efectuar tales vuelos, dijo: El requerimiento venía de la Agrupación Aérea que dependía de la Casa Militar. Los primeros tiempos los requerimientos eran telefónicos al ayudante que estuviera de turno de la Fuerza Aérea, luego creo que por correo electrónico. Nosotros nos enterábamos a escaso tiempo de la salida del vuelo, nos decían que preparáramos el avión para determinada hora, y de acuerdo al pedido de combustible que nos hacían deducíamos aproximadamente el destino que tendría. Preguntado por S.S. para que describa si la documentación que se confeccionaba relativa al vuelo consignaba con detalle qué carga se transportaba, dijo: “Por lo general se ponía el peso, no recuerdo que se consignara el detalle de la carga, no se especificaba si eran diarios u otros objetos, sino que se consignaba volumen y peso. Dicha documentación es la Orden de Transporte Aéreo y se hace un manifiesto de pasajeros que incluya a los miembros de la tripulación y un manifiesto de carga. Preguntado por S.S. para que diga si a dichos vuelos antes mencionados las tripulaciones los denominaban “diarieros” dijo que sí, que era habitual que los llamaran de esa forma. Preguntado por S.S. para que diga si sabe si se realizaron vuelos en alguno de los aviones de la flota presidencial que transportara muebles o elementos destinados a la construcción y/o decoración u otra finalidad similar, de

USO OFICIAL

alguno de los hoteles públicamente conocidos como de propiedad de Cristina Fernandez de Kirchner y/o de alguno de sus familiares directos, dijo que en el Tango 10 no lo recuerda, pero que el mismo es un avión chico que no puede llevar una carga pesada. Agregó que “si sabíamos que sobretodo en el Tango 01 cuando volvían tanto Néstor Kirchner como Cristina Fernandez del exterior traían en el mismo distintas cosas como ropa de blanco que se decía que era para hoteles de Calafate, aparatos para gimnasios como cintas o bicicletas fijas, etc., generalmente esto sucedía en el mes de septiembre más que nada cuando volvían de la reunión que se hacía en Naciones Unidas” (Cfr. ampliación de declaración de fs. 154/155).-

José Alberto Luna, mecánico del Tango 01 entre 2008 y 2010.

“...salían en otro avión, un Fokker F28 desde Aeroparque hacia El Calafate. Salía aproximadamente a las 06.00 desde Aeroparque y arribaba a las 08.00 o 09.00 aproximadamente a El Calafate. Comenzaba los viernes, sábados, esto es los fines de semana que el matrimonio se encontraba en El Calafate... el declarante quiere dejar en claro que fue testigo ocular de la carga de televisores, muebles, cables subterráneos, todo equipamiento supuestamente para hotelería...” (cfr. ampliación de declaración de fs. 205).

La totalidad de las declaraciones apuntadas resultan, en lo sustancial, concordantes entre sí y refuerzan las del piloto Sergio Velasquez. Todas ellas valoradas en forma integral, llevan a confirmar, sin lugar a dudas, la hipótesis inicial: el aprovechamiento ilegal del uso de la flota de aviones presidenciales.-

IV.- Los apoderados de los diarios *Ámbito Financiero* (fs. 147), *Página/12* (fs. 153), *Clarín* (fs. 160/161) y *El Cronista* (fs. 231) informaron al Tribunal el modo de distribución de los periódicos en las ciudades del Calafate y Río Gallegos.

En este sentido, quedó comprobado que los mismos se enviaban desde Buenos Aires por avión a través de la empresa Jet Paq SA., en los primeros vuelos de la mañana, vuelos que arribaban, aproximadamente, a las ciudades de Calafate entre las 9.30 y 12.30 horas y entre las 8.30 y 13.15 horas a Río Gallegos, dependiendo de los períodos de tiempo y de las demoras que pudieran presentarse por diversas circunstancias (cfr. fs. 157 y 160/161). Al llegar, eran retirados por las distribuidoras que los repartían para su venta.

Esto es, en parte, coincidente con lo afirmado por dos distribuidores de la zona, quienes mediante averiguaciones que efectuaron integrantes de la Delegación Río Gallegos de la PFA., relataron que a Río Gallegos el primer vuelo llegaba con los diarios a las 8.30 horas (cfr. fs. 166 y 195/196) en tanto que al Calafate lo hacía próximo a las 08.00 horas. De allí se retiraban y se distribuían para su comercialización (fs. 169vta. y 192).-

Por otra parte, se determinó que ya desde 1998 algunos diarios se publicaban en Internet (*la primer versión digital de Ámbito Financiero fue el día 6 de noviembre de 2000, en tanto que Página/12 -en versión incompleta- en octubre de 1988*).-

USO OFICIAL

V.- Con el fin de conocer los costos de los desplazamientos de las aeronaves presidenciales, los responsables de la Agrupación Aérea, la Dirección de Planificación y Mantenimiento Aeronáutico y la Dirección de Gestión de Medios Aéreos, todos organismos dependientes de la Secretaría General de la Presidencia, realizaron en conjunto el informe de fs. 178/180. Contiene una estimación de lo que vale un vuelo de cada uno de los aviones de la flota presidencial (*Tango 01, 02, 03, 04 y 10*) desde la ciudad de Buenos Aires a las ciudades de Calafate y Río Gallegos, y del retorno de los mismos a la ciudad de Buenos Aires.-

Dicho cálculo se solicitó aleatoriamente *-ya que los traslados investigados se efectuaron en el período 2003/2015-* para los años 2003, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013 y 2015. Incluye los servicios de rampa para el caso del T-01 y 04 *-ya que los T-02 y T-03 poseen escaleras-* y además, combustible, viáticos y servicio de catering. Respecto al T-04, incorporado a la flota en 2014, la estimación solo se hizo para el 2015.

Se mencionó allí que: *“Se hace saber que la información que a continuación se detalla corresponde a una estimación realizada atendiendo a las variables básicas que se contemplan en la operación de las aeronaves Matriculas T-01, T-02, T-03 y T-04 a las ciudades de Río Gallegos y El Calafate en los años 2003, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013 y 2015, lo cual arroja un valor aproximado conforme el siguiente detalle”:*

Aeroparque - Río Gallegos- Aeroparque:

USO OFICIAL

Año	Aerona ve	Estimación de Rampa	Estimación Combustibl	Promedio de Viáticos	Estimado Total de
2003	T-01	\$ 748,99	\$32.365,10	\$ 840,00	\$ 33.954,09
	T-02	\$-	\$ 19.853,81	\$ 504,00	\$ 20.357,81
	T-03	\$-	\$ 19.919,41	\$ 504,00	\$ 20.423,41
2005	T-01	\$ 279,51	\$ 49.235,73	\$ 945,00	\$ 50.460,24
	T-02	\$-	\$ 30.202,81	\$ 567,00	\$ 30.769,81
	T-03	\$-	\$ 30.302,60	\$ 567,00	\$ 30.869,60
2007	T-01	\$ 627,99	\$62.139,50	\$ 2.640,00	\$ 65.407,49
	T-02	\$-	\$38.118,41	\$ 1.584,00	\$ 39.702,41
	T-03	\$-	\$ 38.244,35	\$ 1.584,00	\$ 39.828,35
2009	T-01	\$ 779,24	\$ 68.873,04	\$ 3.050,00	\$ 72.702,28
	T-02	\$-	\$ 42.248,98	\$ 1.830,00	\$ 44.078,98
	T-03	\$-	\$ 42.388,57	\$ 1.830,00	\$ 44.218,57
2011	T-01	\$ 687,28	\$ 119.478,67	\$ 4.490,00	\$ 124.655,95
	T-02	\$-	\$ 73.292,14	\$ 2.694,00	\$ 75.986,14
	T-03	\$-	\$ 73.534,29	\$ 2.694,00	\$ 76.228,29
2013	T-01	\$ 6.081,46	\$ 157.484,08	\$ 6.580,00	\$ 170.145,54
	T-02	\$-	\$ 96.605,91	\$ 3.948,00	\$ 100.553,91
	T-03	\$-	\$ 96.925,07	\$ 3.948,00	\$ 100.873,07
2015	T-01	\$ 8.794,28	\$ 197.255,55	\$ 11.360,00	\$217.409,83
	T-02	\$-	\$ 121.003,03	\$ 6.816,00	\$ 127.819,03
	T-03	\$-	\$ 121.402,80	\$ 6.816,00	\$ 128.218,80
	T-04	\$ 4.837,58	\$ 120.403,07	\$ 9.088,00	\$ 134.328,65

Aeroparque - Calafate - Aeroparque:

Año	Aerona ve	Rampa	Combustibl	Viáticos	Estimado Total de
2003	T-01	\$ 865,15	\$31.098,07	\$ 840,00	\$ 32.803,22
	T-02	\$-	\$ 19.785,30	\$ 504,00	\$ 20.289,30
	T-03	\$-	\$ 18.404,37	\$ 504,00	\$ 18.908,37
2005	T-01	\$ 180,29	\$ 48.374,06	\$ 945,00	\$ 49.499,35
	T-02	\$-	\$ 30.776,68	\$ 567,00	\$ 31.343,68

	T-03	\$-	\$ 28.628,59	\$ 567,00	\$ 29.195,59
2007	T-01	\$ 583,22	\$60.213,37	\$ 2.640,00	\$ 63.436,59
	T-02	\$-	\$38.309,11	\$ 1.584,00	\$ 39.893,11
	T-03	\$-	\$ 37.675,57	\$ 1.584,00	\$ 39.259,57
2009	T-01	\$ 583,22	\$ 65.348,56	\$ 3.050,00	\$ 68.981,78
	T-02	\$-	\$ 41.576,24	\$ 1.830,00	\$ 43.406,24
	T-03	\$-	\$ 40.888,66	\$ 1.830,00	\$ 42.718,66
2011	T-01	\$ 490,05	\$ 118.418,20	\$ 4.490,00	\$ 123.398,25
	T-02	\$-	\$ 75.340,35	\$ 2.694,00	\$ 78.034,35
	T-03	\$-	\$ 74.094,39	\$ 2.694,00	\$ 76.788,39
2013	T-01	\$ 3.803,03	\$ 154.899,26	\$ 6.580,00	\$ 165.282,29
	T-02	\$-	\$ 98.550,43	\$ 3.948,00	\$ 102.498,43
	T-03	\$-	\$ 96.920,63	\$ 3.948,00	\$ 100.868,63
2015	T-01	\$ 5.551,48	\$ 195.308,05	\$ 11.360,00	\$ 212.219,53
	T-02	\$-	\$ 124.259,42	\$ 6.816,00	\$ 131.075,42
	T-03	\$-	\$ 122.204,45	\$ 6.816,00	\$ 129.020,45
	T-04	\$ 4.918,65	\$ 129.142,35	\$ 9.088,00	\$ 143.149,00

VI.- En cuanto a los gastos del avión Matrícula T-10, la Fuerza Aérea, propietaria del mismo, hizo saber a fs. 256/271, los siguientes valores por tramos:

Año 2003: \$ 3361,982 Aeroparque -Río Gallegos

\$2685,525 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2003: \$ 3.427,84 Aeroparque - Calafate

\$ 2.726,438 Calafate -Aeroparque

Año 2003: \$ 603,733 Gallegos- Calafate

\$ 543,543 Calafate- Gallegos

Año 2005: \$ 5.120,56 Aeroparque -Río Gallegos

\$ 4.087,22 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2005: \$ 5.220,56 Aeroparque - Calafate
\$ 4.152,57 Calafate -Aeroparque

Año 2005: \$ 919,53 Gallegos- Calafate
\$ 827,86 Calafate- Gallegos

Año 2007: \$ 6.542,93 Aeroparque -Río Gallegos
\$ 5222,25 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2007: \$ 6.671,10 Aeroparque - Calafate
\$ 5306,07 Calafate -Aeroparque

Año 2007: \$ 1174,96 Gallegos- Calafate
\$ 1057,82 Calafate- Gallegos

Año 2009: \$ 6.594,66 Aeroparque -Río Gallegos
\$ 5.263,84 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2009: \$ 6.723,84 Aeroparque - Calafate
\$ 5384,01 Calafate -Aeroparque

Año 2009: \$ 1184,25 Gallegos- Calafate
\$ 1066,18 Calafate- Gallegos

Año 2011: \$ 11.973,83 Aeroparque -Río Gallegos
\$ 9557,48 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2011: \$ 12.208,38 Aeroparque - Calafate
\$ 9.710,31 Calafate -Aeroparque

Año 2011: \$ 2.150,22 Gallegos- Calafate
\$ 1.935,85 Calafate- Gallegos

USO OFICIAL

Año 2013: \$ 15.801,32 Aeroparque -Río Gallegos

\$ 12.612,57 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2013: \$ 16.110,85 Aeroparque - Calafate

\$ 12.814,26 Calafate -Aeroparque

Año 2013: \$ 2.837,55 Gallegos- Calafate

\$ 2.554,65 Calafate- Gallegos

Año 2015: \$ 20.740,84 Aeroparque -Río Gallegos

\$ 16.555,29 Río Gallegos-Aeroparque

Año 2015: \$ 16.820,03 Aeroparque - Calafate

\$ 3.724,57 Calafate -Aeroparque

Año 2015: \$ 3353,24 Gallegos- Calafate

\$ 1.935,85 Calafate- Gallegos

VII.- Los dos puntos precedentes (*V y VI*), son de utilidad para tener una aproximación de las sumas de dinero que el Estado Nacional debió abonar cada vez que una aeronave iba y volvía desde Buenos Aires a Calafate o a Río Gallegos para llevar diarios. Pero para tener una noción más cercana de ello a valores actuales, puede sencillamente hacerse una comparación en base al precio del dólar estadounidense.

De este modo, y sin pretender una extrema precisión, puede establecerse que un vuelo ida y vuelta a Río Gallegos en el Tango 01 representaba en 2003 la suma de 11.082 dólares que, a valores actuales serían 476.526 pesos. En el Tango 02, 6.858 dólares en 2003, hoy en día 294.894 pesos. En el T-03, 6.900 dólares que al presente son 296.700 pesos.

Por último, en el T-10 la Fuerza Aérea Argentina debía costear en el por un vuelo a Río Gallegos y su retorno a la ciudad de Bs. As, 2.015 dólares (más otros gastos menores de los que se hacía cargo la Presidencia), que a la fecha son aproximadamente 86.652 pesos. En tanto que a Calafate aproximadamente 2.080 dólares, que a la fecha son 89.000 pesos.-

Sería simple hacerlo, pero resulta innecesario efectuar la conversión para todos los casos, es decir para la totalidad de los aviones de la flota en los distintos años en los que se desarrollaron los viajes. Más aún considerando que es imposible determinar la cantidad justa de tramos efectuados solo para trasladar los diarios. Las ya realizadas son suficientes para brindar una idea cercana del dinero que el Estado debió erogar para que los ex presidentes estuvieran al tanto de las noticias por este medio a tempranas hora de la mañana, en las ciudades de El Calafate o Río Gallegos. Ello sin considerar aquí el uso del T-01 para trasladar enseres para sus negocios privados.-

USO OFICIAL

Debe aclararse que lo dicho, en cuanto a que no es factible conocer con exactitud cuántos trayectos se hicieron llevando los diarios o elementos para los hoteles, responde al hecho de que las Ordenes de Transporte Aéreo (*en adelante OTA.*) no consignan el detalle de la carga transportada. Algunas refieren un peso, lo cual, acorde a lo observado en la documentación allegada a la instrucción, tampoco se cumple en todos los casos. Así, pueden verse cantidad de *OTA* con el espacio consignado como carga, en blanco. No obstante su falta de sistematización y el gran desorden en que fue aportada dicha documental, se hallaron las siguientes

que, por transportar solo carga para los tramos analizados, sin pasajeros o con un único tripulante, podrían servir de sustento suficiente para graficar el mecanismo utilizado:

Orden de Transporte Aéreo N° 07/06. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) el 7 de febrero de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura "pax" y "carga" en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 299/06. Tango 03. Describe como tarea traslado de carga para el Sr. Presidente de la Nación. Hacia ECA (El Calafate) el 30 de octubre de 2006. No tiene manifiesto de pasajeros y figura "pax" y "carga" en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 353/06. Tango 02. Describe como tarea traslado de carga hacia GAL (Río Gallegos) el 21 de diciembre de 2006. No tiene manifiesto de pasajeros y figura "pax" y "carga" en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 004/07. Tango 02. Describe como tarea traslado de carga hacia GAL (Río Gallegos) el 6 de enero de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura "pax" y "carga" en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 6/07. Tango 03. Describe como tarea traslado de funcionarios y carga hacia ECA (El Calafate) el 4 de marzo de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura "pax" y "carga" en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 026/07. Tango 03. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) el 28 de enero de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 283/07. Tango 03. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) el 31 de agosto de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 285/07. Tango 02. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) el 2 de septiembre de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 375/07. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) y GAL (Río Gallegos) el 4/5 de noviembre de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco

Orden de Transporte Aéreo N° 436/07. Tango 02. Describe como tarea traslado de funcionarios y carga hacia ECA (El Calafate) y Rio Gallegos el 30 de diciembre de 2007. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 005/08. Tango 02. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) el 7 de enero de 2008. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 13/08. Tango 03. Describe como tarea traslado de carga hacia El Calafate el 19 de enero de 2008. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 32/08. Tango 03. Describe como tarea traslado de carga hacia El Calafate el 2 de febrero de 2008. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 33/08. Tango 03. Describe como tarea traslado de carga hacia ECA (El Calafate) el 1° de febrero de 2008. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 38/08. Tango 02. Describe como tarea traslado de funcionarios y carga hacia (ECA) El Calafate el 8 de febrero de 2008. Aunque refiere “traslado de funcionarios” no posee manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco.

Orden de Transporte Aéreo N° 167/09. Describe como tarea traslado de funcionarios y carga hacia ECA (El Calafate) el 16 de agosto de 2009. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco, aunque en su Sección II figura una carga de 5kg.

Orden de Transporte Aéreo N° 226/13. Tango 02. Describe como tarea traslado logístico hacia ECA (El Calafate) el 21 de diciembre de 2013. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco

Orden de Transporte Aéreo N° 277/13. Tango 02. Describe como tarea traslado logístico hacia ECA (El Calafate) el 22 de diciembre de 2013. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco

Orden de Transporte Aéreo N° 112/2014. Tango 04. Describe como tarea vuelo logístico hacia GAL/ECA el 27 de julio de 2014. No tiene manifiesto de pasajeros y figura “pax” y “carga” en blanco. Describe en la Sección III una carga de 30 kg.

VIII.- A fs. 215/229, se encuentra el detalle de las partidas presupuestarias asignadas a la Secretaría General de la Presidencia de la Nación para el período 2003/2015 como así también las categorías presupuestarias cuya unidad ejecutora era la Casa Militar. Se menciona a modo indicativo la actividad “Seguridad, Logística y Comunicaciones” como aquella correspondiente a los gastos de los aviones asignados a la flota presidencial.-

IX.- Descargos.

En base a los elementos colectados, se les recibió declaración a los imputados a tenor del art. 294 del CPPN.-

El hecho por el que fueron intimados fue: *“...El haber usado y/o el haber ordenado el uso de los aviones de la flota aérea presidencial, con el único fin de llevar diarios a Néstor Kirchner y/o a Cristina Fernandez de Kirchner a las ciudades de Calafate y/o Río Gallegos cuando cualquiera de ellos se encontraba en*

USO OFICIAL

dichas ciudades. Ello habría sucedido en forma regular entre los años 2003 y 2015 mientras Néstor Kirchner ejerciera la Presidencia del país, y Cristina Fernandez fuera Senadora Nacional o Presidenta, en tanto que el Sr. Oscar Parrilli era Secretario General de la Presidencia, de la cual dependía la Casa Militar y la Agrupación Aérea Presidencial –áreas a las cuales se le asignaban los fondos a esos fines-, y se realizaba en los aviones Tango 02, 03, 04 y/o Tango 10 y excepcionalmente en el avión denominado 5T20. Asimismo, se le imputa el haber usado y/o el haber ordenado el uso del avión Tango 01 en varias oportunidades para transportar desde el exterior muebles, ropa de blanco u otro tipo de enseres cuyo destino final era alguno de los hoteles de la ciudad del Calafate, propiedad de la familia Fernandez-Kirchner”.-

-Cristina FERNANDEZ efectuó diversas críticas al trámite de las causas a las que se halla sujeta y en cuanto a la imputación, dijo: “Finalmente, fui convocada a prestar declaración indagatoria en esta octava causa, en la que se afirma que se utilizó la flota aérea presidencial de manera irregular, con el propósito de enviar diarios y una serie de muebles a la provincia de Santa Cruz. Esta versión no es novedosa, ya que desde hace años, siempre los mismos denunciadores y siempre los mismos medios de comunicación, vienen repitiendo la misma versión que, incluso para algunos, adquirió el carácter de leyenda. ...con relación a esta acusación debo enfatizar que jamás, ni Néstor Kirchner ni la suscripta, utilizamos los bienes del Estado en nuestro propio provecho o fuera de lo que importaba el cumplimiento de funciones oficiales. Quien afirme lo contrario indudablemente miente y cuando las actuaciones lleguen a una instancia oral y pública, espero que ante Tribunales imparciales, ello quedará debidamente desvirtuado... (cfr. fs. 243/255).

-Oscar Isidro José PARRILLI entendió que *“no tengo un tribunal imparcial e idóneo para ejercer mis derechos de defensa, por lo que cumpliré con la asistencia al Tribunal y en el momento en que se resuelvan las peticiones incidentales brindaré mi versión de los hechos que se me imputan...”* (Cfr. fs-275/277).

Sin perjuicio de que el Superior rechazó la recusación promovida por el nombrado el pasado 13 de marzo, nada más aportó en relación a su imputación.-

X.- Responsabilidades. Subsunción legal de los hechos.

Cristina FERNANDEZ ejerció la Presidencia de la Argentina desde el mes de diciembre de 2007 a diciembre de 2015. En tanto que Oscar PARRILLI fue designado Secretario General de la Presidencia, a través de los Decretos 12/2004 de Néstor Kirchner y 13/2007 de Cristina FERNANDEZ.-

El Decreto 684/04 del Poder Ejecutivo vigente a la época de los sucesos, aprobó las estructuras organizativas de la Secretaría General de la Presidencia, y asimismo los de la Casa Militar de la que depende la Agrupación Aérea.

Entre los objetivos de la Secretaría General, dicho Decreto *-de aplicación hasta el 2015-*, previó la de administrar y ejecutar el presupuesto de la Jurisdicción (inc. 13). Asistir en materia presupuestaria, a las aéreas

presidenciales de su propia jurisdicción y a las que no cuenten con servicio administrativo financiero propio (inc. 14). Conducir los aspectos logísticos y administrativos relacionados con los viajes del Señor Presidente de la Nación con la flota presidencial de aeronaves y determinar las prioridades presupuestarias para el área (inc. 15). Intervenir en la asistencia presupuestaria para los viajes presidenciales (inc. 16). Conducir la administración de todos los recursos humanos, materiales, informáticos, de comunicaciones y financieros afectados a la Jurisdicción, y asimismo coordinar esos recursos materiales, informáticos, de comunicaciones y financieros con las áreas de la Presidencia de la Nación que forman parte de su jurisdicción, y las que no cuenten con servicio administrativo propio (inc. 17). Asistir al Sr. Presidente de la Nación y a su esposa en todo lo concerniente al ceremonial, protocolo, audiencias y designación de comitivas y asuntos de índole privada, requiriendo de los organismos de la Administración Pública Nacional la colaboración necesaria para el cumplimiento de sus funciones (inc. 18).-

La Casa Militar, bajo su órbita, tenía entre sus objetivos el de proveer los servicios de movilidad aérea del Sr. Presidente de la Nación (inc.3). Para ello la Agrupación Aérea tenía a cargo la operación directa de la flota de aviones presidenciales, incluido el Tango 10, cuyo uso fue cedido por la Fuerza Aérea Argentina, propietaria del mismo. Los recursos para sus actividades provenían presupuestariamente, como se ha visto, de la Secretaría General.

Es claro entonces, que era el Sr. Oscar PARRILLI como Secretario General de la Presidencia de la Nación Argentina, quien tenía dentro de sus atribuciones, la coordinación y administración de los viajes presidenciales, como así también la logística de los mismos, y por ende, tenía también asignado el manejo y la administración del dinero destinado a costear tales traslados. Viajes éstos que, dependiendo de la aeronave utilizada, implicaban una erogación para la Administración de entre 86.650 y 476.500 pesos a valores estimados a la actualidad y que, en numerosos casos a lo largo de doce años, tuvieron por único fin el de llevar los periódicos del día a Néstor Kirchner y/o a Cristina FERNANDEZ, en uno de los ejemplos más obscenos, por su sin sentido, de derroche de fondos públicos.

USO OFICIAL

Diarios que, por otra parte, pueden adquirirse al día de hoy por menos de cien pesos en cualquier kiosco del ramo y que, como se ha probado, llegaban a esos mismos destinos en horas de la mañana, incluso en ocasiones en forma coetánea al arribo de los vuelos presidenciales. Y que, ante cualquier urgencia o necesidad de información requerida por la función de la Primer Magistratura, podían cubrirse mediante la compulsa de sus páginas web.

Ello, en modo alguno implica desconocer que una función de tan alto cargo como lo es la Presidencia, conlleva la exigencia de mantenerse informado, no solo con noticias locales sino también con noticias internacionales. Por el contrario, no es eso lo que se cuestiona sino el absurdo de asumir a ese fin un costo como el ya indicado, sobre todo

cuando los diarios podían conseguirse en las ciudades del sur casi en los mismos horarios en los que arribaban mediante esos vuelos.-

En definitiva, tal como se ha visto, los hechos investigados fueron producto del antojo de un funcionario y la condescendencia de otro, y comenzaron a gestarse a partir de la tardanza de un vuelo comercial en el cual se enviaban hasta entonces, lo que perduró con regularidad nada menos que por un período de doce años (ver declaración de fs. 140/141)

No cabe duda de que, cuanto menos en el caso del traslado de los diarios, PARRILLI no solo estaba al tanto de los envíos sino que era quien los ordenaba. Basta para confirmarlo, con repasar las declaraciones de los testigos que dan cuenta de las jerarquías y los modos en el que se tomaban e instruían las órdenes desde la Secretaría General de la Presidencia, lo cual, por otra parte, va en consonancia con las funciones que el imputado tenía asignadas de acuerdo al Decreto 684/04.

Siendo así, resulta evidente que el empleo de un servicio costado por la Administración Pública para un uso distinto del previsto, constituye la violación a los deberes que describe el art. 261 del Código Penal, por cuanto poco importa el rango que en el Estado detentaba el tercero beneficiado *-alguno de los ex presidentes-*, cobrando especial trascendencia el hecho de que el destino de los fondos públicos dirigidos al buen desempeño de la función, no pueden ser desviados para el cumplimiento de los caprichos de ningún funcionario. De otro lado, la

tolerancia en el cumplimiento de aquellos es demostrativa del dolo requerido por el tipo penal en cuestión.

Sin perjuicio de lo provisorio de las calificaciones legales, los hechos de autos se subsumen, a criterio del Tribunal, dentro del art. 261 del Código Penal, que prevé la figura conocida como “peculado”. Su texto dice: *“Será reprimido con reclusión o prisión de dos a diez años e inhabilitación absoluta perpetua, el funcionario público que sustrajere caudales o efectos cuya administración, percepción o custodia le haya sido confiada por razón de su cargo. Será reprimido con la misma pena el funcionario que empleare en provecho propio o de un tercero, trabajos o servicios pagados por una administración pública”.-*

USO OFICIAL

El sujeto activo del peculado es el funcionario público, en tanto que el sujeto pasivo o el perjudicado por la acción del funcionario es el Estado. El *“empleo en provecho propio o de un tercero”*, descrito en el tipo penal, tiene lugar cuando el funcionario o el tercero, dan a los trabajos o servicios de la Administración un uso ajeno a su propia finalidad. Asimismo, lo esencial de esta figura radica en que esos trabajos o servicios son costeados por la Administración.

Aplicando esta definición al caso concreto, fue PARRILLI quien desvió, en provecho de Cristina FERNANDEZ (y/o del entonces presidente Kirchner), los servicios (vuelos de la flota aérea presidencial destinados a proveer el traslado de funcionarios) prestados en favor de la Administración, dándoles un uso indebido. Responderá la ex presidenta como partícipe necesaria, ya que es obvio que conocía y quería el resultado

obtenido, desde que era quien se beneficiaba con la acción ilegal. En este sentido Donna sostiene que: *“La participación es posible, de acuerdo a los requisitos generales, y en ese ámbito entra el tercero, quien es beneficiado con el trabajo o servicio, que pasa a ser sin duda alguna un cómplice primario”*. (Donna, Edgardo A. - Derecho Penal. Parte Especial. Tomo III, pág. 289).

XI.- Cabe una última salvedad, para el caso del acreditado traslado de los bienes de uso destinados a los hoteles de El Calafate. Como ya se ha analizado, ello ha sido relatado por varios testigos y en consecuencia ha quedado probado con la provisionalidad necesaria en esta instancia, no obstante lo cual se lo considerará incluido, en orden a sus mismas características, dentro del peculado por el que ambos encausados serán procesados.-

XII.- Embargos.- Determinada la responsabilidad penal de los causantes respecto de los hechos descriptos, y calificado los tipos penales aplicables y el grado de participación que el análisis de sus conductas mereciera, corresponderá imponer embargo sobre sus bienes.-

Al respecto, nuestro Superior ha sostenido que la naturaleza de la medida cautelar del auto que ordena el embargo tiene como fin garantizar en medida suficiente una eventual pena pecuniaria o las costas del proceso y el aseguramiento de las responsabilidades civiles emergentes, conforme lo dispone el artículo 518 del C.P.P.N. (*“Zacharzenia, Gustavo s / embargo”* del 13/11/97, c. 29.204, reg. 961, entre otros).

De acuerdo a ello, debe considerarse que los encausados cuentan con asistencia letrada particular, además de resultar procedente prever un monto para satisfacer eventuales pagos de tasa de justicia, condena en costas o indemnizaciones civiles que pudiesen ser interpuestas ante el indebido uso de fondos del Estado. No debe olvidarse además, la naturaleza económica de los hechos y el perjuicio patrimonial estimado que, aunque no pueda determinarse con precisión, debe contemplar una suma importante ya que existieron vuelos irregulares cuyos costos ya se han evaluado, durante los doce años de gestión. Por ello, el monto del embargo se fijará, respecto de cada procesado en la suma que consignará en la parte dispositiva de la presente resolución.-

USO OFICIAL

XIII. Prisión preventiva.-

No procederá la prisión preventiva, por no encontrarse reunidos los requisitos del artículo 312 del C.P.P.N.-

Se tendrá en cuenta que si bien la amenaza de pena del delito atribuído no es menor, es un hecho que ambos imputados se encuentran a derecho y han comparecido al llamado de este Tribunal.-

Sentado todo lo expuesto, corresponde y así entonces es que,

RESUELVO:

I.- Decretar el PROCESAMIENTO sin prisión preventiva de Oscar Isidro José PARRILLI y de Cristina FERNANDEZ por considerarlos “prima facie” y con el alcance hasta aquí requerido, responsables del delito de peculado, en calidad de autor el primero y partícipe necesaria la segunda (art. 261 *in fine* de C.P. y 45 del C.P. y artículos 306 y 310 del Código Procesal Penal de la Nación).-

II.- Mandar a trabar embargo sobre sus bienes hasta cubrir la suma de quinientos mil pesos (\$ 500.000), diligencia que será cumplida por el Oficial de Justicia de este Tribunal.-

Notifíquese mediante cédula electrónica, y tómesese razón.-

Ante mí:

En del mismo notifiqué al Sr. Agente Fiscal y firmó. DOY FE.-

Poder Judicial de la Nación *CN° 18.704/2018*

En del mismo se libraron cédulas. CONSTE.-

USO OFICIAL