

## FORMULAN DENUNCIA

-

**Sr. Juez Federal:**

Elisa María A. **CARRIÓ**, Diputada Nacional, con domicilio en mi público despacho sito en Av. Rivadavia 1829 4° piso (H. Cámara de Diputados de la Nación) , XXX, con domicilio en mi público despacho sito en ....., todos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires me presento y respetuosamente, digo:

### **I- OBJETO:**

Que en los términos de los artículos 174 y siguientes del Código Procesal Penal de la Nación, venimos a interponer formal denuncia en contra de quienes fueran titulares del Ministerio de Defensa de la Nación durante el período comprendido entre los años 2005/2015; quienes habrían cometido actos en oportunidad del ejercicio de sus funciones, que podrían configurar diversos ilícitos penales tales como *administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública* (art. 174 inc. 5), *cohecho y tráfico de influencias* (arts. 256 y 256 bis), *malversación de caudales y peculado* (arts. 260 y 261), *abuso de autoridad, incumplimiento de los deberes de funcionario público* (arts. 248 y 249 C.P.), entre otros, y que incluso, podrían haber formado parte de una *asociación ilícita*, reprimida por el art. 210 del mismo Código Penal.

En tal sentido, venimos a solicitar se investigue las responsabilidades de la ex Ministro de Defensa entre los años 2005 y 2010, **Nilda Celia Garré**, el ex Ministro de Defensa entre los años 2010 y 2013, **Arturo Puricelli**, el ex Ministro de defensa entre los años 2013 y 2015, **Agustín Oscar Rossi**, el ex Jefe de Gabinete de Asesores del ministerio de Defensa, **Raúl Garré**, designado por el decreto 1622/2005, así como de

todo otro funcionario y particular que pudiera haber tenido participación en los hechos que aquí se denuncian.

Del mismo modo solicitamos se investigue la conducta desplegada por las autoridades y representantes del Complejo Industrial y Naval Argentino (Cinar), formado por la integración de los astilleros Tandanor y Almirante Storni --ex Domecq García--, y por las autoridades de la Armada Argentina.

Habiendo tomado conocimiento de las circunstancias que aquí se relatan, en oportunidad del ejercicio de nuestras funciones; por lo que cumplimos con el deber de denunciar en nuestro carácter de Diputados de la Nación, conforme lo prescribe el artículo 177, inciso 1° del mismo Código.

## **II- HECHOS**

La desaparición del submarino ARA San Juan conmueve al país y al mundo; pero más allá de todas las especulaciones que puedan hacerse sobre este hecho, desde los primeros días de su búsqueda, ha comenzado a trascender información respecto al aparente mal estado en el que se podía encontrar el mismo antes de iniciar su misión. Lo que a su vez, podría ser atribuido a diferentes irregularidades cometidas en la “reparación de media vida” del submarino; sobre la que los ciudadanos hemos escuchado hablar y opinar en los diferentes medios de comunicación.

Por ahora, desconocemos lo que efectivamente ocurrió con el submarino; pero ha llegado a nuestro conocimiento, información **sobre diversas irregularidades cometidas en los procesos de reparación de la flota de mar y submarinos, en distintos casos,**

**además del ARA San Juan, las que nos vemos obligados a poner en conocimiento de la justicia, para su debida investigación.**

La frase “*la corrupción mata*” se ha hecho tristemente célebre en nuestro país, a partir de un hecho luctuoso como fuera “la Tragedia de Once” que se cobró 52 vidas por consecuencia directa de ilícitos cometidos por altos funcionarios argentinos y empresarios inescrupulosos. Porque a partir de ese hecho, la sociedad toda dejó de entender a los actos de corrupción como algo “abstracto”, y pudo apreciar a través de la experiencia más cruenta, las consecuencias nefastas de los delitos cometidos por unos pocos, en perjuicio de los intereses del Estado; que somos “todos”.

**En tal sentido, resulta indispensable que la Justicia inicie una pronta investigación respecto de diversos hechos irregulares que aquí venimos a poner en conocimiento; los que podrían configurar distintos delitos en contra de la Administración Pública. Que incluso, entendemos podrían ser parte de una maniobra generalizada o “matriz de corrupción” desarrollada durante el período comprendido entre los años 2005/2015, dentro de la Armada Argentina.**

Ello, no sólo por lo que podría estar vinculado con el submarino ARA San Juan, sino, a fin de establecer los posibles hechos de corrupción que pudieran haberse producido en los procesos de reparación y modernización de toda la flota de mar y submarinos de nuestro país.

Resulta necesaria la intervención de la Justicia para determinar y castigar la comisión de tales delitos y evitar más consecuencias lamentables. Quizás, algún día, podamos dejar en el olvido aquella frase citada, que no es un *slogan* sino una dolorosa y vigente verdad.

**a) Reparación de media vida del submarino ARA San Juan entre diciembre de 2008 y junio de 2014 en el Complejo Industrial y Naval Argentino (Cinar)**

Entre diciembre de 2008 y junio de 2014 se realizó la reparación de media vida del submarino ARA San Juan, una de las obras más difíciles y complejas en la industria naval, puesto que para reemplazar los motores y los grandes pesos que tiene el sumergible, fue necesario cortar el casco de la embarcación por la mitad y separarla en dos partes. La reparación fue realizada en el Complejo Industrial y Naval Argentino (Cinar), formado por la integración de los astilleros Tandanor y Almirante Storni --ex Domecq García--, integración que surge de la resolución 1103/2008 del Ministerio de Defensa.

Debemos considerar al respecto, que tal como surge de la página web oficial<sup>1</sup>, CINAR es una empresa compuesta en un 90% por el Estado Nacional y un 10% por los trabajadores del complejo, y que funciona bajo la órbita del Ministerio de Defensa.

El astillero Tandanor es el área de CINAR dónde se realizan las reparaciones y conversiones navales. En 1971, debido a la creciente necesidad de la flota mercante estatal, se reformuló TANDANOR bajo su denominación actual, y se constituyó como una empresa dirigida por la Armada Argentina y la Administración General de Puertos, bajo el sistema legal de una sociedad anónima, con mayoría de capital estatal.

Hacia fines de 2005, CINAR creó la División Construcciones, para ofrecer soluciones que fueran más allá de las reparaciones navales, y expandirse a la construcción de buques, remolcadores y barcasas.

---

<sup>1</sup> <http://www.tandanor.com.ar>

De esta manera, potenció las instalaciones de los talleres cubiertos Almirante Storni, antes conocidos como la fábrica de submarinos Domeq-García, con la compra de maquinaria para la construcción naval, desde el tratamiento de chapa dura, hasta la habitabilidad de los buques.

Según la página web del astillero Tandanor, en total al submarino ARA San Juan, se le realizaron 625 trabajos y obras, de los cuales casi 400 se llevaron a cabo en los talleres Almirante Storni. Entre las principales obras realizadas se destaca el reemplazo de los cuatro motores diésel MTU de 16 cilindros en V y 1.200 kilovatios de potencia por otros nuevos. Además, se realizó un recorrido y reparación completa de los cuatro equipos generadores que se utilizan para carga de baterías. Por otra parte, el motor eléctrico, que es el que hace girar la hélice, recibió un mantenimiento integral, con un reemplazo de los montajes resilientes que amortiguan la vibración del motor, y se puso a nuevo la hélice.

También se le realizó un replacado y la reparación integral de las 960 baterías que hacen funcionar al submarino y se repararon las válvulas y demás mecanismos para alcanzar su condición original.

De acuerdo al Informe del Jefe de Gabinete de Ministros, Aníbal Fernández, ante la H. Cámara de Diputados de la Nación N° 78 del 15 de septiembre de 2010, en el punto 366 hace referencia al contrato por medio del cual se proveen los trabajos de replacado de baterías:

*“El 1 de diciembre de 2005, el Estado Mayor General de la Armada —representado por Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa, el Capitán de Navío, Néstor Omar Costa a raíz de la aprobación dada al contrato por el Director General de Material*

*Naval, en ese entonces, Contra Almirante, Gustavo Efraín Leprón—, suscribió un contrato con la empresa HAWKER GMBH por los trabajos de replacado de 964 celdas de batería de propulsión tipo Varta 14UR12F para el Submarino ARA San Juan por la suma de € 5.100.000,00 (cinco millones cien mil euros). La citada empresa se comprometió a proveer el material a reemplazar, supervisar y certificar los trabajos a ser realizados por personal de la Armada y a aportar asistencia técnica y transferencia de tecnología. La empresa MAN FERROSTAAL ARGENTINA SA, con domicilio en Lima 355 piso 8 CABA, es la representante en Argentina de la empresa HAWKER GMBH. Al día de la fecha a dicha empresa ya se le abonó la totalidad de lo acordado”.*

Asimismo, el informe del Jefe de Gabinete de Ministros hizo referencia a otro contrato celebrado entre TANDANOR y S.A.C.I. y N. y otra empresa alemana representada en la argentina por MAN FERROSTAAL SA:

*El 4 de diciembre de 2008, se firmó un contrato entre TANDANOR S.A.C.I. y N. — representada por el Señor Presidente del Directorio, Juan Atilio Basola— y la empresa MARLOG GMBH & Co.KG por una suma de € 270.000 (doscientos setenta mil euros), para la reparación de media vida del submarino tipo TR1700 ARA “San Juan”. Según surge del contrato la empresa representante en Argentina de MARLOG GMBH & Co.KG, es MAN FERROSTAAL SA, con domicilio constituido en Lima 355, piso 8, de la Ciudad de Buenos Aires. A la fecha, a dicha empresa se le abonó el 50% del total.*

Distintos medios periodísticos dan cuenta de una investigación interna del propio Ministerio de Defensa que habría alertado sobre irregularidades en la compra directa de las baterías del ARA San Juan. Según la nota del periodista Hugo Alconada Mon<sup>2</sup>, la

---

<sup>2</sup> <http://www.lanacion.com.ar/2085810-una-auditoria-detecto-irregularidades-en-la-compra-de-las-baterias-del-submarino>

investigación desarrollada por expertos de Defensa entre 2015 y 2016, **determinó que la Armada habría incumplido los estándares normativos y operativos para la reparación de media vida y el recambio de baterías; que se buscó direccionar la compra de suministros para beneficiar a ciertos proveedores, y que, en ese proceso, se habrían adquirido insumos con garantías vencidas y cometido delitos.**

*"La información colectada resulta contundente al menos para sostener no sólo que esas contrataciones no se ajustaron al procedimiento administrativo reglado, sino además que el personal militar a cargo de las mismas posiblemente haya incurrido en conductas ilícitas que beneficiaron a las empresas adjudicadas, HAWKER GMBH y FERROSTAAL AG",* habrían precisado los investigadores de Defensa.

**El informe alertaría sobre irregularidades detectadas dentro de la órbita de la Armada y "un sinnúmero de maniobras irregulares y tendenciosas que tenían como único fin" la compra de las baterías "a las firmas Ferrostaal y/o Hawker, de manera indistinta como único proveedor solvente".**

Asimismo, se detectó que *"los remitos que se adjuntan por cada entrega de materiales no coinciden ni con el número ni con el monto de las facturas acompañadas a las órdenes de pago, que ascienden a la suma parcial de 1.312.214 euros".*

**Por otro lado, la Sindicatura General de la Nación (Sigen) presentó su auditoría MD 13776/16 en mayo de 2016, que arribó a algunas escandalosas conclusiones.**

Dicho informe contiene los resultados de una auditoría llevada a cabo por el mencionado organismo con el objeto de evaluar la ejecución física y financiera del

Proyecto de “Reparación Media Vida Submarino S-42 ARA San Juan”, llevado a cabo en el período de tiempo comprendido entre agosto de 2007, momento en el cual el submarino ingresó al Complejo Industrial y Naval Argentino (CINAR), hasta la fecha de finalización de los trabajos con el Acta provisoria del final de obra del mes de julio de 2015.

A través de la Resolución EMGA N° 10/2004 se había dispuesto la creación del “Proyecto Submarinos” bajo la responsabilidad de la Dirección General de Material Naval, entre cuyas competencias se encontraban las de realizar la gestión de recuperación parcial de las instalaciones y administración del ex Astillero Mtro. Manuel Domecq García, como así también la ejecución de las tareas de mantenimiento y reparación de los submarinos ARA Salta y ARA San Juan.

A fin de realizar la reparación de media vida del submarino S-42 ARA SAN JUAN, el Estado celebró una serie de contrataciones con las sociedades TANDANOR S.A.C.I. Y N., SIEMENS S.A., MTU DETROIT DIESEL ALLISON ARGENTINA S.A. y HAWKER GMBH ALEMANIA y convenios con el Instituto Nacional de Tecnología Industrial.

En base a dichas actividades, la SIGEN llevó a cabo una auditoría que consistió “... en el análisis de la implementación del proyecto, los sucesos de avance de obras, certificaciones, recepción y riesgos de cumplimiento de los objetivos previstos”.

A partir del trabajo realizado por el referido órgano de control se identificaron hechos susceptibles de ser encuadrados en tipos penales, y que, por ende, deben ser investigados y sancionados por la justicia.

## 1. AUMENTOS EN LOS MONTOS DE LOS CONTRATOS (TANDANOR S.A.C.I. y N.).

En el marco del referido proyecto, el 18 de diciembre de 2008 fue suscripto un contrato entre el Ministerio de Defensa y TANDANOR S.A.C.I. y N. con el objeto que la contratista estatal ejecutase tareas de reparación, mantenimiento, apoyo para el corte y soldadura del casco, reemplazo de motores diésel, equipos asociados y cambio de baterías eléctricas del submarino ARA San Juan, todo ello por un monto de \$27.933.272.

A través de dicho contrato las partes habían acordado la realización de la totalidad de las acciones mencionadas, divididas en cuatro etapas de trabajo. No obstante, **se realizaron cinco modificaciones a dicho acuerdo, incluido un contrato complementario, que fueron efectuadas durante la ejecución del plan de trabajo, acrecentando el monto que el Estado abonó a TANDANOR S.A.C.I. y N. a \$ 57.752.225,3, ascenso superior al 100 % del monto originario.**

Cabe destacar que nunca fueron justificados los motivos por los cuales no se previeron en el contrato original todas aquellas acciones que luego fueron incorporadas y contratadas a través de los instrumentos por medio de los cuales se efectuaron. Por lo que debería de establecerse a través de las pericias respectivas, la efectiva realización y procedencia de esas modificaciones.

## 2. AUMENTOS EN LOS COSTOS POR DEMORAS EN LA EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL.

### 2.1. TANDANOR S.A.C.I. Y N.

**La ejecución de la obra encomendada a la TANDANOR S.A.C.I. Y N. presentó demoras significativas, lo que llevó a que el plazo de obra previsto inicialmente de veinticinco (25) meses en el contrato celebrado en diciembre de 2008, se extendiera a sesenta y cuatro (64) meses de ejecución (sumado a los doce (12) meses que tomaron las pruebas que resultaron necesarias para su efectiva puesta en funcionamiento).**

## 2.2. SIEMENS S.A.

Con respecto al contrato celebrado con SIEMENS S.A., el informe señala que “[l]a empresa contratista ejecutó los trabajos dentro de los plazos de ejecución originales, excepto el curso de operación y mantenimiento de los sistemas de propulsión y de generación, el cual fue cumplimentado fuera del plazo de 180 (ciento ochenta) días corridos establecidos en el Artículo 10 – punto 10.2.2, **realizándose recién en el año 2014, cuando debió cumplirse durante el año 2010.** De esta demora no se ha obtenido documentación respaldatoria respecto de las causas que la originaron”.

## 2.3. MTU DETROIT DIESEL ALLISON ARGENTINA S.A.

En este caso, **la ejecución de las tareas que debía realizar dicha empresa fueron cumplimentadas un año después del vencimiento del plazo de entrega,** desconociéndose, nuevamente, las causas de dicho incumplimiento.

## 2.4. HAWKER GMBH ALEMANIA

**La demora agregada en la ejecución de cada una de las entregas respecto al contrato celebrado con HAWKER GMBH ALEMANIA fue de un total de 1474 días.**

Cabe destacar, en este sentido, que en la mayoría de los casos las demoras en la ejecución del contrato con respecto al plazo acordado configuran posibles casos de perjuicio fiscal para el Estado, toda vez que los montos abonados serían sustancialmente mayores al pactado, incluso en aquellos casos en los que no se han introducido nuevos elementos o servicios a proveer por el contratista. Sumado a ello, la demora también incide sobre los vencimientos de los plazos de garantía.

Resulta fundamental señalar que el mismo informe pone de relieve que *“[d]e la documentación obtenida y analizada respecto de la ejecución de los contratos, no han surgido constancias que permitieran verificar que las demoras en la ejecución de los distintos trabajos de los contratistas sean imputables a éstos”*.

**Tampoco surgen elementos que permitan comprobar que la Armada, en su carácter de contratante, haya aplicado sanciones pecuniarias por dichas demoras o de algún tipo. Lo que nos hace preguntar, cuáles fueron las causales de las demoras.**

**Sin dudas, es posible sospechar que detrás de esa falta de causas registradas y omisión de requerimientos y sanciones, podría ocultarse un acuerdo en tal sentido, entre funcionarios y contratistas.**

### 3. ELEMENTOS FALTANTES

EMPRESA HAWKER GMBH

Con fecha 1° de diciembre de 2005 el Ministerio de Defensa suscribió un contrato con la empresa alemana Hawker GMBH Alemania, con el objeto de que se efectúe el replacado de 964 celdas de batería de propulsión, la provisión de material a reemplazar (repuestos), supervisión y certificación de los trabajos a ser realizados por personal de la Armada y aporte de asistencia técnica y transferencia de tecnología, todo ello por un monto de cinco millones cien mil euros (E 5.100.000).

**Con respecto a la ejecución de este contrato, la SIGEN advirtió que “[e]xisten Órdenes de Pago emitidas a favor de la empresa alemana en las cuales no se identifica el concepto de pago”, sumado a que “... no se ha podido verificar la recepción total de los materiales (según Anexo 5 del contrato), atento a que no se contó con documentación que avale la octava y última entrega” y que “... en relación a las cantidades y fechas de entrega, las mismas no se condicen con las relevadas e indicadas en dicho anexo para cada una de ellas” (ver página 19 del informe).**

Además de lo señalado, existen antecedentes que dan cuenta de otras irregularidades que habrían sido advertidas en las **tareas de mantenimiento del submarino Ara San Juan en el astillero DOMEQ GARCÍA, entre los años 2005 y 2006.**

En efecto, el 23 de octubre de 2007 José Oscar GOMEZ, ex suboficial primero de la Armada de la rama Infantería de Marina y Jefe de Seguridad del Astillero DOMEQ GARCÍA entre el año 2004 y 2008, presentó una denuncia penal para que se investigue si hubo actos de corrupción en contrataciones realizadas por el Ministerio de

Defensa de la Nación, en relación a tareas de mantenimiento del ARA San Juan en el Astillero Domecq García durante los años 2005 y 2006.

Particularmente, solicitó se investigue a los presuntos responsables por los delitos de estafa, defraudación, malversación de caudales públicos y asociación ilícita. Esta denuncia recayó ante el Juzgado en lo Criminal y Correccional N° 7 y dio inicio a la causa N° 15373/2007. Por esta denuncia Gómez fue destituido tres años más tarde, en el año 2010.

Según la carátula de la causa publicada en diversos medios periodísticos, tuvo como imputados al ex jefe de la Armada almirante retirado Jorge Godoy, y a los mandos Jorge Fernando Dacharry, comandante del astillero Domecq García, al capitán de navío Ricardo José Dasso, a Efrain Lepron y Carlos Ferraro, con distintas responsabilidades en los astilleros Domeq García y Tandanor.

Gómez denunció que *“durante las tareas de mantenimiento del San Juan realizadas entre 2005 y 2006 se produjeron varias **irregularidades y manejos espurios como la contratación de empresas privadas para trabajos realizados para dicho mantenimiento y reactivación de la nave, [...] se habrían fraguado o simulado fracturas y se habrían facturado sobrepagos de las distintas reparaciones realizadas en el astillero**”*. Sin embargo, *“en la práctica fueron llevados a cabo por personal de la Armada sin perjuicio de lo cual, a dichos contratistas se les abonaban grandes cantidades de dinero”*.

También denunció el *“alquiler precario de las naves (sectores) del astillero a empresas particulares como Terminal Panamericana, la evasión de controles de Aduana y el desvío de muebles y otros materiales a lugares desconocidos que habían sido*

*comprados con dinero del astillero y que habrían sido llevados a domicilios de los jefes militares”.*

Así como denunció el “*vaciamiento de un edificio de la fuerza conocido como número 7, llevándose del lugar metales para ser vendidos en el mercado negro, además del robo de materiales pertenecientes a los submarinos Santa Fe y San Luis*”.

De acuerdo a lo que sostuvo Gómez en una entrevista otorgada al periódico español ABC, “*se desguazaban y vendían los metales en el mercado negro. La ruta de la venta de los restos de las naves solía ser la misma. Este tipo de operaciones se realizan y eran conocidas en todas las escalas de la Armada*”.

Y tal como surge de la nota periodística suscripta por Daniel Santoro para el diario Clarín<sup>3</sup>, en la causa se agregó un informe de auditoría interna del Domecq García, remitida por la Unidad Coordinadora del Área de Transparencia del Ministerio de Defensa. El cual **señalaba una serie de defectos en el astillero que “sumados a la debilidad del sistema de control y seguimiento de las prestaciones y contraprestaciones propician el riesgo de ocurrencia de eventuales irregularidades”**.

Si bien tomamos conocimiento que la referida causa, fue archivada en el año 2010 por el entonces Juez Oyarbide, es cierto que dicho temperamento habría sido tomado “*hasta que se arrimen nuevos elementos de juicio que permitan avanzar*”. Lo que implica que ante nuevos elementos vinculados, sería posible y apropiado disponer su desarchivo, al menos, para iniciar certificando su estado y los elementos de prueba que pudieran haber sido incorporados; así como determinar una eventual vinculación de las

---

<sup>3</sup> [https://www.clarin.com/politica/justicia-archivo-denuncia-irregularidades-reparacion\\_0\\_r1ybLYvez.html](https://www.clarin.com/politica/justicia-archivo-denuncia-irregularidades-reparacion_0_r1ybLYvez.html)

irregularidades denunciadas entonces por José Oscar Gómez, y las que aquí venimos a denunciar.

**Es de destacar además, que el mismo Gómez, en una entrevista que le realizara un periodista del periódico La Nación del 26 de noviembre del corriente año, señaló que *“luego de investigar, yo encuentro presuntas culpabilidades y responsabilidades políticas de la ex ministra Nilda Garré y podría estar involucrado su hermano, jefe de gabinete del Ministerio, Raúl Garré. Tenía conexión con el astillero Tandanor. No me queda duda, pero lo presumo. El Domeq García y Tandanor se fusionaban. Los empleados iban de uno a otro. Eran casi el mismo astillero”*.**

**Y ante la pregunta del periodista sobre quién era el jefe civil del astillero Domeq García, Gómez contesta *“presumo, no lo tengo probado, pero es el mismo Raúl Garré”*.**

Dichos sobre la cuales debería ser citado, a fin de prestar formal declaración testimonial en la presente, en tanto van más allá de los hechos denunciados en la citada causa N° 15373/2007; y sin dudas, pueden tener relevancia para la investigación de los hechos que aquí se denuncian.

<p>Todo ello debe investigarse en forma urgente, atento las circunstancias que son de público conocimiento, y la posibilidad que las irregularidades mencionadas pudieran confirmar los trascendidos, que indican que durante las reparaciones de media vida del submarino se habrían utilizado materiales no adecuados o de baja calidad, que pudieron producir averías y situaciones de emergencia para la Unidad. O que existió algún problema con la vida útil de las baterías, etc..</p>
---

## **b) Reparación del rompehielos Almirante Irizar**

En el año 2007, se produjo el incendio del rompehielos Almirante Irizar, y de acuerdo nos ha relatado Ariel Tomas Bertotto, Jefe de máquinas del Rompehielos Irizar año 2009, hasta enero 2010; quien dice haber estado a bordo con el Comandante Conjunto Antártico Lozada y el Capitán de Navío que era el Comandante Guillermo Alejandro Nelson Tarapow; éste último fue quien dió la orden de abandono de la unidad, dado que el incendio estaba descontrolado y no estaban los elementos de lucha contra incendios necesarios.

Marcelo Eduardo Hipólito Srur, entonces comandante de la segunda división de corbetas, fue quien dio la orden para que personal de otros buques de apoyo el 12 de abril de 2007 embarquen al Irizar para combatir el fuego. Posteriormente, Srur fue a fines de 2010 Director Ejecutivo en la Dirección General del Material de la Armada; y el 26 de junio de 2013 fue nombrado Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada.

Bertotto, nos ha referido que en enero de 2010, solicitó apartarse del proyecto dado que habría observado serias irregularidades.

En principio nos refirió que cuando se incendió el Irizar se contrató una empresa para la remoción de escombros, es decir, para retirar residuos peligrosos y demás material afectado con el incendio; y que la empresa que se contrató habría cobrado una cifra mucho menor de lo que el contrato estipulaba, por lo que alguien se habría quedado con el resto.

Además, sostiene que algunos rezagos estaban perfectamente operativos y pudieron haber sido vendidos en el “mercado negro”. Señalando que el capitán Rial y el Almirante Palma, que era jefe del proyecto rompehielos, deberían responder por esas irregularidades.

Mencionó que al inicio del proyecto de reparación había participado una empresa Finlandesa (STX EUROPA), pero que la misma se retiró del proyecto por cuanto Tandanor no le habría prestado la colaboración necesaria para la tarea. Lo que genera un manto de sospechas sobre el que habría que investigar, citando para ello, en primer lugar, al testigo Ariel Tomas Bertotto; quien nos manifestó su deseo de declarar ante la Justicia, sobre todo los que nos fuera referenciado.

El mismo nos relata que como la empresa finlandesa se retiró del proyecto, se contrató la sociedad de origen nacional, MARINE LOGISTIC SA, empresa que proveía todos los equipos de seguridad a los buques de la armada y, en particular, participó reiteradas veces en la reparación y provisión de nuevos equipamientos para el rompehielos Almirante Irizar.

Y afirma que Raúl Garre estuvo presente en reuniones operativas del proyecto de reparación, y que estaba en íntimo contacto con el presidente de Tandanor, Mario Nallib Fadel, y con Palma; y que el propio Garré había insistido reiteradas veces, para que la empresa contratante fuera MARINE LOGISTIC SA..

Es así que debiera investigarse a MARINE LOGISTIC SA, CUIT 30-69286276-3, que era la empresa que proveía todos los equipos de seguridad a los buques de la armada y en particular, con el Irizar, trabajo mucho. Por ejemplo: Contratación Enero 2011 con la Armada por venta de lubricantes y areolubricantes por \$

321.573,20. Contratación con el Ministerio de Defensa en año 2010, Licitación pública N 90/2010 Expediente N MD 22526/2010 para la adquisición de repuestos náuticos para su utilización en el sostén logístico antártico para la campaña antártica de verano 2010-2011 por \$75.200,00.- En enero de 2010 con el Ministerio de relaciones exteriores mediante la licitación pública N 12/2009, Expediente N 24.459/2009 para adquisición de elementos y equipos de náutica por un total de \$ 927.520.00.-

Así como debiera investigarse también, a la empresa EXPORT EXPRESS INTERNATIONAL SA, CUIT 30-62428420-4, **la cual tiene la misma dirección fiscal de Marine Logistic SA, Alvarez Jonte 6479 CABA y comparte el mismo directorio de Marine Logistic SA** a saber; Presidente Jose lujan Pardo DNI 8595180, Vicepresidente Francisco Luis Agolio DNI 14430666, y Director suplente José María Pardo DNI 26756395.

La misma también registra contrataciones con la Armada: Adjudicadas el mes de Septiembre de 2012, adquisición de filtros de aire, combustible y aceite por un monto de \$179.561,00; adquisición de repuestos principales Sulzer ZI 40 y los generadores Scannia TRHO por el monto de \$66.011,00; objeto de contratación de mar por un monto de \$115.000,00; servicio transporte de carga internacional modo marítimo, aéreo y pago de costos por un monto de \$1.346.935,86; adquisición de un pantógrafo para RHAI por un monto de \$73.400,00; adquisición de equipamiento para cubierta de vuelo del RHAI por un monto de \$999.140,00.-

Por otro lado, según afirma el Sr. Bertotto, era por todos conocido el rol de Raúl Garre, y que él se encargaba de los “negocios”, es decir de ver qué posibilidades había de generar en cada uno de los proyectos algún tipo de ventaja económica personal.

Lo cierto es que el Ministerio de Defensa, a través del Estado Mayor General de la Armada, aprobó, a través de la Resolución N° 550/09 del 15 de septiembre de 2009, la Contratación Directa N° 03/09 con la empresa Tandanor S.A.C.I. y N., adjudicándosele a ésta la ejecución de la obra Reparación y Modernización del Rompehielos A.R.A. Almirante Irizar.

Consecuentemente, con fecha 15 de septiembre de 2009 se celebró, entre el Estado Argentino – Ministerio de Defensa – Estado Mayor General de la Armada, representada por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada y Tandanor S.A.C.I. y N., representada por su Presidente; un contrato a los mencionados fines, mediante el cual la empresa asumió la función de coordinación, dirección general y ejecución del proyecto. Contando con su propia capacidad, complementada con la participación de empresas privadas subcontratadas para proveerle bienes y servicios en “áreas críticas”.

En un informe elaborado por la Sindicatura General de la Nación suscripto en mayo de 2016, se analizaron los resultados de una auditoría llevada a cabo por el mencionado organismo; con el objeto de verificar el grado de avance físico y financiero del proyecto de reparación y modernización del Rompehielos A.R.A. Almirante Irizar, durante el período comprendido entre el 15 de septiembre de 2009 (fecha de suscripción del contrato principal entre la Armada Argentina Y Tandanor S.A.C.I. y N.) y el 31 de marzo de 2016 -día al que aún no se habían finalizado las tareas que fueron objeto del contrato en análisis-.

Los hechos que se denuncian en el informe, tienen como correlato los hallazgos realizados por este órgano de control sobre diversas desviaciones fiscales y temporales respecto a las distintas contrataciones que realizó el Ministerio de Defensa en el marco de la Ley 13.064 de Obras Públicas con el objeto de reparar el mencionado rompehielos.

## **1. AUMENTOS EN LOS MONTOS DEL CONTRATO CON TANDANOR S.A.C.I. y N.**

El contrato suscripto entre el Estado y Tandanor S.A.C.I. y N. constó de cuatro etapas en el desarrollo de las obras, cada una de las cuales estuvo compuesta por eventos descriptivos de las acciones a las que se obligó a realizar la contratista, y contra las que el Estado debía efectuar los pagos, una vez presentado y aprobado el certificado de obra correspondiente. Como parte del contrato se adhirieron seis anexos.

**El monto de dicho contrato ascendió a la suma de \$ 325.950.000, no obstante lo cual el mismo fue modificado mediante un contrato complementario y cuatro actas de modificación contractual, aumentando de forma sucesiva, y por razones que supuestamente no habían sido previstas, el monto pactado en el acuerdo original.**

En efecto, por medio de un contrato complementario con la contratista Tandanor S.A.C.I. y N., en los que se incorporaron extemporáneamente cambios señalados por una empresa Calificadora, más el resultado de la inspección de distintos sectores de la unidad y la actualización de precios, **se incrementó el monto del contrato en \$ 137.479.334, considerando lo cual el costo total del proyecto ascendió a \$ 463.429.334.**

Posteriormente, con fechas 25 de septiembre de 2012, 14 de noviembre de 2013 y 19 de noviembre de 2014 **se celebraron actas de modificación contractual a través de las cuales fueron acordados aumentos de los costos por los montos de \$ 28.838.442, \$ 41.398.644 y \$ 31.982.851 respectivamente, ascendiendo el monto total a \$ 565.649.271, constitutiva de una variación del 73,5% respecto a la suma contratada originalmente.** Incumpléndose, además, con lo estipulado en el artículo 2 inciso 7 del contrato original, que establecía, en consonancia con lo dispuesto en la Ley

N° 13.064, que el monto total de las obras incorporadas no pueden superar el 20% del monto total del contrato, omitiéndose además la tramitación correspondiente para la redeterminación de precios, acorde a la normativa vigente, en oportunidad de la firma del contrato original y sus modificaciones.

## **2. DURACIÓN DE LA OBRA**

El contrato original fijaba la duración de la obra en veintisiete (27) meses, plazo que no resultaba discrecional o arbitrario, sino que se encontraba vinculado al objetivo de contar con el buque prestando servicios para la campaña antártica del verano 2011/2012. Pese a ello, a causa de una planificación errónea, que dio lugar a modificaciones, ampliaciones y trabajos adicionales, la duración del proyecto fue de setenta y nueve (79) meses y aún no había sido concluida al momento de elaboración del informe por la SIGEN.

Al respecto, en el informe de dicho organismo se señala que “[e]l contrato original preveía que el buque estuviera disponible para la Campaña Antártica 2011/2012, **fueron cinco (5) campañas sin la disponibilidad del rompehielos, lo que originó costos adicionales en concepto de alquiler de medios navales y aéreos por un monto de u\$s 77.317.872.** Tampoco se prevé contar con su presencia en la Campaña Anual de Verano 2016/2017”.

Sumado a ello, como fue señalado, al momento de confección del informe aún no había sido finalizada la obra y resultaba incierta la fecha de terminación, dado que, de conformidad a lo señalado por la SIGEN “[a]l momento de realización del presente informe, Tandanor S.A.C.I. y N. no ha suministrado un cronograma de ejecución de las tareas pendientes”.

**Es de resaltar, con respecto a la demora incurrida por la empresa, que el Ministerio de Defensa no ha reclamado el cobro del seguro de garantía de fiel cumplimiento, habida cuenta la demora en el cumplimiento del contrato.**

Con fecha 20 de noviembre de 2015, el Jefe del Estado Mayor General de la Armada, a través de la Nota N° 58/2015, dirigida al presidente de Tandanor S.A.C.I. y N., informó el estado general de las obras de los principales sistemas a esa fecha, dando cuenta de numerosas deficiencias en el buque, presentes aún después de haberse concluido la mayoría de las etapas de reparación y modernización del mismo.

**Señalando deficiencias y falta de puesta en funcionamiento de elementos en los Sistemas principales de Propulsión, de Navegación, de Generación y Alimentación Eléctrica, Seguridad y Abandono en el Mar, Frigoríficos, Lucha contra Incendio, Aire Acondicionado Habitabilidad, Cubierta de Vuelo, Automatizado de Monitoreo y Control, Medición de Niveles de Tanques y Calado, Compresores de Burbujeo y Balanceo, y Reaprovisionamiento Combustible JP1.**

A ello se agrega, tal como señala el órgano de control “... *la demora en la confección de los protocolos para la recepción y verificación del funcionamiento de los diversos sistemas y equipos, tanto en puerto como en el mar, la instrucción y capacitación de la dotación para operar en el buque con los recaudos de seguridad y la falta de procedimientos adecuados para la puesta en servicio de los componentes citados, a fin de no incurrir en situaciones que podrían generar averías, desperfectos y/o mal desempeño al momento de su puesta en marcha*”.

Irregularidades todas que deben investigarse, estableciéndose los perjuicios ocasionados y la (falta) de actuación debida por parte de las autoridades que debían controlar y velar por el cumplimiento debido de los contratos. Amén de sancionar los incumplimientos.

**c) Declaración testimonial de un testigo protegido ex miembro de FERROSTAAL en Alemania en el año 2010. Contrato entre la Armada y FASSMER para el diseño y compra de lanchas patrulleras.**

Como si las irregularidades no fueran suficientes, tomamos conocimiento que el 30 de marzo de 2011 el diario alemán *Der Spiegel* publicó una investigación sobre corrupción de empresas alemanas en varios países del mundo, entre ellos, Argentina. Particularmente sobre sobornos de empresas alemanas en contrataciones hechas en Argentina en materia de defensa.

Según dice esta publicación, **se cree que FERROSTAAL pagó sobornos a la Armada argentina en 2006 a cambio de un contrato. Un funcionario del Ministerio de Defensa argentino, habría recibido una suma de seis cifras de euros de la oficina local de FERROSTAAL, que al parecer compartió con dos oficiales de la Marina de alto rango. Los fiscales creen que uno de los miembros de la Junta Directiva, Lesker, estaba, al menos, parcialmente enterado de los pagos.**

Por otra parte, el diario La Capital de Rosario publicó una nota el 10 de junio de 2010, donde explicó que un testigo reservado, ex miembro de la compañía, reveló ante la Fiscalía de Munich cómo **abogados y militares de la Marina Argentina y funcionarios del Ministerio de Defensa intervinieron en la negociación y cobro de sobornos para conceder un contrato de diseño y compra de lanchas patrulleras para custodiar las costas del país.**

El negocio sólo se habría llegado a materializarse en la venta de un diseño de buques por 3,5 millones de euros. Por ese trabajo, según el testigo, **se pagó entre el 6 al**

**6,5 por ciento de coimas, es decir unos 218.750 euros que se habrían repartido oficiales y abogados de la fuerza naval y funcionarios del Ministerio de Defensa.**

El presidente de FERROSTAAL a nivel Mundial, Matthias Mitscherlich, tuvo que renunciar presionado por las investigaciones judiciales sobre el pago de sobornos en Grecia. Las sospechas también incluían acciones ilegales similares en Colombia, Portugal, Indonesia y otros países para obtener contratos semejantes al que se negoció en la Argentina.

**El testigo protegido declaró que un abogado de la Marina Argentina, a quien identificó como Goldlocke (rizo dorado), “ese abogado es un end user (usuario final), es decir un funcionario sobornado”.** Dijo no recordar su nombre pero sí mencionó que **fue designado por el Ministerio de Defensa y preparaba las decisiones de esa cartera de gobierno en lo relativo a la compra de los patrulleros marítimos.** También nombró a los entonces almirantes Uberti y Leprón y al capitán de ultramar Palma como conocedores de lo que estaba ocurriendo.

El detalle del pago de sobornos el testigo lo relató así: *“Se llegó a la obtención del mencionado encargo de diseño de buques por un valor de 3,5 millones de euros de la siguiente manera: Gustavo Frers, asesor externo y ex presidente de FERROSTAAL ARGENTINA, y yo teníamos el contacto con Goldlocke, quien recibió 6 a 6,5 por ciento de los 3,5 millones de comisión. El dinero fue transferido por FASSMER a una cuenta de Gustavo Frers, quien lo entregó en efectivo a Goldlocke”.*

De acuerdo al Informe del Jefe de Gabinete de Ministros, Aníbal Fernández, ante la H. Cámara de Diputados de la Nación N° 78 del 15 de septiembre de 2010, en el punto 366 hace referencia a diversos contratos celebrados en el marco del Memorándum de

Entendimiento suscrito el 20 de noviembre de 2007 entre los Ministerios de Defensa de la República Argentina y de la República de Chile donde ambas partes declararon de interés para la Defensa Nacional la obtención de buques tipo Patrulleros Oceánicos, concebidos bajo el mismo diseño y configuración técnica. Dice el informe:

*“A fin de darle operatividad a dicho acuerdo, el 20/12/07 la Armada Argentina y los Astilleros y Maestranzas de la Armada de Chile (ASMAR) suscribieron el “contrato de transferencia de diseño naval e ingeniería” para la obtención de la ingeniería básica correspondiente al POM y la obligación del diseñador de otorgar las licencias necesarias para la construcción de hasta cinco buques en la República Argentina. En atención a que la Armada de Chile desarrolló y construyó en el ASMAR dos buques tipo Patrullero Oceánico, denominados Patrullero de zona Marítima (PZM), que fueron diseñados por el astillero FR. FASSMER GMBA & CO. KG, en el contrato de transferencia suscrito con ASMAR se especificó que el diseño y la licencia de construcción de los POM correspondían al Astillero alemán, que antes del inicio de la construcción del Primer POM debía firmarse debidamente con el diseñador el acuerdo de licencia (así como también para los siguientes buques del mismo tipo que sean construidos en un astillero de la República Argentina) y se estableció que el precio de la licencia de construcción para el Primer POM era de € 500.000 (cuya validez era hasta el 30/6/09).*

*El 25 de junio de 2009 (...) el Estado Mayor General de la Armada —representado por el Capitán de Navío VGM D. Pedro Leonardo Bassi—, celebró con la empresa FR. FASSMER GMBA & CO. KG un contrato de licencia para la construcción del primer Patrullero Oceánico Multipropósito (POM) por la suma de € 500.000 (quinientos mil). Dicha suma ya ha sido abonada”.*

A raíz de las declaraciones del testigo protegido en Alemania, en la Argentina se inició la causa N° 7544/2010 el 11 de junio de 2010 que tramita ante el Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal N° 4 a cargo del Juez Ariel Lijo y por ante la Fiscalía N° 3 a cargo del Fiscal Eduardo Taiano. Fue caratulada como “Frers, Gustavo y otros s/ cohecho”.

Los imputados serían Gustavo Frers y Cosme Smiraglia, de las empresas FASSMER y FERROSTAAL (representantes argentinos) y los empresarios alemanes Mathias Mitscherlich y Peter Fischer-hollweg. Además los funcionarios argentinos Gustavo Lepron (Director General de Material Naval y responsable de TANDANOR S.A. I.C), Alejandro Uberti, Helmut Graf, Juan Carlos Palma (todos marinos) y Osvaldo Luis Parrinela (auditor naval).

Y el 4 de marzo de 2013 el juez habría procesado sin prisión preventiva a todos los imputados, inclusive a los empresarios alemanes.

**El delito del que se los acusa, como sostiene el testigo protegido alemán, es el de cohecho por la provisión de lanchas patrulleras especiales, denominadas Patrullas Oceánicas Multipropósito (POM), por parte de un consorcio de empresas alemanas. El contrato habría sido celebrado el 31 de diciembre 2007 y ascendería a un monto total de 3.500.000 euros. Se sospecha que la coima fue de 175.000 euros.**

De acuerdo a información que trascendiera públicamente sobre el tema, el fallo que dictara los procesamientos, señala que la Armada Argentina adquirió de Astilleros y Maestranzas de la Armada Chilena (ASMAR) el paquete de diseño del buque Fassmer OPV80, cuya propiedad pertenece a FASSMER. Los procesados Leprón y Parrinella, aprovechando su condición de funcionarios de la Armada, habrían sido los que

obtuvieron los 175.000 euros de parte del consorcio FASSMER/FERROSTAAL a través de sus representantes en Argentina. El pago ilegal se realizó a través de la empresa WILER SA, registrada en Uruguay. Así se contrató una consultoría ficticia. Para el juez, fueron Leprón y Parrinella los que hicieron las reuniones necesarias para que FASSMER sea la empresa contratada por el Estado argentino.

Los dos procesados que trabajaban como representantes de las empresas involucradas, Frers y Smiraglia, estuvieron a cargo del proyecto en el país y materializaron los pagos. Para arribar a esta resolución, el juez tuvo en cuenta la documentación enviada por la Fiscalía N° 1 de Munich, Alemania, que incluye correos electrónicos y notas secuestrados en allanamientos en el país europeo. También obtuvo información del Banco Central de la Argentina sobre cuentas asociadas a los marinos, abogados y funcionarios mencionados. Se incluyeron las declaraciones prestadas ante la Fiscalía alemana en el marco del expediente que dio origen a la causa en Argentina.

**Estos hechos, aunque ya investigados en una causa en trámite, evidencian otro ejemplo que daría cuenta de la matriz de corrupción que venimos a denunciar. Que tal y como se desprende de la presente denuncia, no se trataría de un caso aislado, sino de una conducta generalizada; y como tal, debiera ser investigada.**

### **III- CALIFICACION:**

Sin perjuicio del elevado criterio de V.Sa., y lo que resulte de las pertinente investigación, consideramos que las conductas descriptas podrían subsumirse, según cada caso, en los tipos penales de *administración fraudulenta en perjuicio de la Administración Pública* (art. 174 inc. 5), *cohecho* y *tráfico de influencias* (arts. 256 y

*256 bis), malversación de caudales y peculado (arts. 260 y 261), abuso de autoridad, incumplimiento de los deberes de funcionario público (arts. 248 y 249), entre otros.*

Pero más allá del análisis que puede hacerse de cada irregularidad, resulta importante dimensionar la implicancia de los hechos a los que nos estamos refiriendo y “el entramado” de relaciones que resulta evidenciado; que nos permite identificar algo más que ilícitos “aislados”. **Entendiendo que resulta necesario investigar la posible existencia de una asociación ilícita entre los ex funcionarios del Ministerio de Defensa involucrados, las autoridades de la Armada mencionados, y los representantes del Complejo Industrial y Naval Argentino (Cinar) -astilleros Tandanor y Almirante Storni-**.

En efecto, en los distintos procesos de reparación y modernización, se repiten las empresas, (HAWKER GMBH y MARLOG GMBH & Co.KG), que tienen la misma representante en la Argentina: MAN FERROSTAAL ARGENTINA SA; resulta una constante el aumento sucesivo de los valores de las obras contratadas, sin causales debidamente justificadas; se observan incumplimientos y retrasos más que considerables, con apreciable perjuicio patrimonial para el Estado, entre otras irregularidades descriptas.

Todo esto, sin haberse constatado medidas tomadas por quienes debían controlar el cumplimiento de los contratos y velar por los intereses estatales, ni aplicación de sanciones ante incumplimientos. Ni por parte de la Armada, ni por parte de las autoridades políticas que no podían estar en desconocimiento de tales circunstancias, y sobre las que, además, se manifiestan sospechas de vinculaciones y ocultar intereses propios en contraposición de los del Estado.

Como sostiene Machado Pelloni<sup>4</sup> “[S]i el sujeto, ahora seleccionado según procedimientos *constitutione o lege data*, ha resultado escogido –y ello porque lo ha querido– para manejar recursos estatales y los desatiende, a la vez que atiende o persigue otros beneficios, el hecho en cuestión también envicia por infracción de deber [...] el mandato que se buscara y más tarde se asumiera”.

Asimismo, se puede advertir *a priori*, las vinculaciones con el astillero Tandanor de integrantes de la Armada e incluso, del ex Jefe de Gabinete de Asesores del Ministerio de Defensa, Raúl Garré, nada menos que el hermano de la ex Ministra.

Incluso, surgiría de una investigación interna del Ministerio de Defensa, que cita en su nota del diario La Nación, Alconada Mon<sup>5</sup>, que los investigadores de la Armada, también detectaron que los procesos de la Armada tanto para el submarino San Juan como para los ARA Santa Cruz y ARA Salta y la Fragata Libertad registraron varios puntos en común:

-Que en las cuatro obras se contrataron las mismas empresas: Hawker y Ferrostaal;

-Que en las cuatro contrataciones, además, se descartaron propuestas efectuadas por otras empresas, y se retrasaron las notificaciones a otras empresas que podían competir, con los datos sobre las condiciones para presentar sus ofertas;

-Que en esos procesos también se aceleraron los pasos administrativos, -sin cumplir con los requisitos y plazos- para adjudicar las contrataciones y firmar los contratos;

---

<sup>4</sup> MACHADO PELLONI, Fernando M., “*Bases dogmáticas para delitos de corrupción pública*”.

<sup>5</sup> <http://www.lanacion.com.ar/2085810-una-auditoria-detecta-irregularidades-en-la-compra-de-las-baterias-del-submarino>

-Que se habrían adulterado ciertos tramos del expediente administrativo para darle visos de legalidad a la decisión que ya había sido tomada previamente;

-Que se omitieron analizar la razonabilidad de los montos que cotizaron las empresas proveedoras;

-Que después de la adjudicación, notificaron tarde o no notificaron a la principal empresa rival, lo que complicó que interpusiera impugnaciones.

Por lo expuesto, podrían configurarse los requisitos del tipo penal del art. 210 del Código Penal, en tanto estamos ante un grupo de personas, que parecieran compartir una comunidad de intereses que van más allá de los intereses público que representarían, integrando una asociación de hecho, mas o menos estable, con el fin de cometer delitos indeterminados; actuando dentro de su radio de acción y en miras de esos intereses “extra legales” compartidos.

En este contexto, resulta válido ratificar que en momentos en que la ciudadanía se manifiesta incrédula frente a la honestidad de aquellos a quienes se confía el cumplimiento de tareas relevantes para toda la comunidad, corresponde al derecho, en palabras de Welzel (cfr. “Derecho Penal alemán”, pág. 327), mantener el orden de la comunidad, tratando de devolver la confiabilidad en el adecuado y correcto desenvolvimiento de sus funcionarios.

Como sostiene Machado Pelloni, “[s]i bien todo acto u omisión individual genera un eco en el radar penal desde lo que revela tal manifestación, esto es como expresión contraria a intereses intersubjetivos (...) la corrupción en la administración pública

asume tal magnitud por su perfil caracterológico (...) el abandono del seguimiento de la obligación en la función comporta un atentado social sin atajos, sin tránsito o exposición a partir de una puntual encarnación de los valores de relevancia penal”<sup>6</sup>

En este orden de ideas, Mayer sostiene que el orden jurídico e institucional opera como una declaración unitaria de voluntad estatal que sujeta a quienes ocupen los órganos a sus mandatos normativos, con la consecuencia de que los contratantes cuentan con ese cumplimiento de cara a la adopción de sus propios planes de vida. De ello se colige que “el incumplimiento de la obligación pone en riesgo la propia supervivencia del contrato y sus fines, el aseguramiento de la regla de libertad, porque cae un bastión que ha sido ideado como garantía para poder hacerlo”. Esa confianza que los ciudadanos depositaron en los funcionarios públicos se habría visto mermada de forma sistemática con las irregulares reparaciones de la flota de mar y fuerza de submarinos de la Armada Argentina.

#### **IV- PRUEBA**

Sin perjuicio de la que V.Sa. o el representante del Ministerio Público estimen corresponda, sugerimos se practiquen las siguientes medidas de prueba:

- Se libre oficio a la SIGEN a fin de que remita la auditoría MD 13776/16 de mayo de 2016 sobre la reparación de media vida del submarino ARA San Juan, así como la auditoría de la misma fecha sobre proyecto de reparación y modernización del Rompehielos A.R.A. Almirante Irizar.

---

<sup>6</sup> MACHADO PELLONI, op. cit.

- Se libre oficio al Ministerio de Defensa a fin de que se remita el informe de la investigación interno que habría alertado sobre irregularidades en la compra directa de las baterías del ARA San Juan.
- Se libre oficio al Ministerio de Defensa - Armada Argentina a fin de que remita todos los contratos que ha celebrado con TANDANOR SACI y N, MTU DETROIT DIESEL ALLISON ARGENTINA SA., SIEMENS S.A., HAWKER GMBH, FERROSTAAL GMBH, MARLOG GMBH & Co.KG, FASSMER, MARINE LOGISTIC SA, y EXPORT EXPRESS INTERNATIONAL SA, con el objeto de llevar a cabo las reparaciones de la flota de mar y fuerza de submarinos, especificando las modificaciones contractuales y los contratos complementarios.
- Se libre oficio a la Inspección General de Justicia a los efectos que se remita la información societaria pertinente de las empresas citadas en este escrito.
- Se libre oficio a la Unidad de Información Financiera a los efectos de determinar si las empresas citadas en este escrito tuvieron algún Reporte de Operación Sospechosa y para que se requiera la información que se considere pertinente.
- Se libre oficio al Ministerio de Defensa - Armada Argentina a fin de que remita todos los certificados de obra y facturas de las empresas citadas en el punto anterior.
- Se libre oficio al Ministerio de Defensa - Armada Argentina a fin de que remita todas las planillas de trabajo del Área de proyectos submarinos de ARA.
- Se libre oficio al Ministerio de Defensa - Armada Argentina a fin de que remita los convenios celebrados con el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).
- Se libre oficio al Ministerio de Defensa - Armada Argentina a fin de que remita todos los papeles de trabajo internos de la Gerencia de Submarinos de TANDANOR SACI y N, ejecución presupuestaria, organigrama e informes internos.
- Se libre oficio a TANDANOR SACI a fin de que remita todos los contratos celebrados con las empresas anteriormente citadas y con todas las que el representante del Ministerio Público considere pertinentes.

- Se libre oficio a TANDANOR SACI y N a fin de que remita el proyecto de la empresa finlandesa STX EUROPA, que comenzaba el 6 de junio de 2009 y culminaba en noviembre de 2011, según declaraciones de Ariel Tomás Bertotto.
- Se libre oficio al Ministerio de Defensa - Armada Argentina a fin de que remita la nota dirigida al presidente de TANDANOR SACI y N
- Se cite a prestar declaración testimonial a Ariel Tomas Bertotto y a José Oscar GOMEZ, en virtud de lo señalado.

#### **IV.- PETITORIO:**

1. Por todo lo expuesto, a V.S. solicitamos:
2. Tenga por formulada la presente denuncia.
3. Nos cite a ratificarla, ocasión en la que se acompañará la documentación pertinente.
4. Se investiguen los hechos denunciados, a fin de establecer las eventuales responsabilidades penales.

Proveer de conformidad,

**SERA JUSTICIA.**