

Confirmaron otro procesamiento de Ricardo Jaime por un caso de corrupción



El nombre de **Ricardo Jaime** apareció entre los muchos que firmaron hace una semana una solicitada para reclamar por la libertad de **Amado Boudou**. El ex secretario de Transporte de **Néstor y Cristina Kirchner** tiene en su haber dos condenas firmes por casos de corrupción y la de ocho años de prisión que le dictaron por su responsabilidad en la Tragedia de Once para ser revisada por la Cámara de Casación. Está acusado en un juicio oral por cuatro delitos, entre ellos el de enriquecimiento ilícito y el Tribunal Oral Federal 6 que lo juzga ordenó su prisión preventiva.

Está detenido desde abril de 2016. Unos meses antes -previo a la segunda vuelta de las elecciones presidenciales de 2015- había reconocido en un juicio por el que fue condenado que recibió coimas de empresarios a los que debía controlar. Fue Jaime el primer ex funcionario kirchnerista en admitir que cobró coimas. Lo había hecho durante los años en los que manejó negocios en la secretaría de Transporte.

En los últimos días de 2020 la Cámara Federal porteña confirmó, en fallo dividido, otro procesamiento dictado contra Jaime por un delito de corrupción.

El caso comenzó en 2004. Estuvo en el juzgado federal 9 y luego pasó al juzgado que

manejó el ex juez **Norberto Oyarbide** hasta abril de 2016. En febrero de 2016 Oyarbide había procesado a Jaime por el delito de **malversación de caudales públicos por haber aprobado la obra de reconstrucción y reparación de 120 coches de la línea de ferrocarril Belgrano Norte, cuando en el contrato original se preveía el trabajo sobre 80 coches**. Aquel procesamiento de Jaime había quedado confirmado por la Sala I de la Cámara Federal en 2016. Pero la fiscalía apeló el sobreseimiento dictado para el resto de los imputados. Y en 2017 la Casación revocó los sobreseimientos. Por eso el caso volvió al juzgado 5 en el que María Eugenia Capuchetti reemplazó a Oyarbide.

En la causa se investiga el otorgamiento del contrato de reparación de esos coches de ferrocarril a la empresa Emepa que a su vez controla a Ferrovías, que tiene la concesión de la línea ferroviaria. Y la decisión de entregarle el contrato de reparación a Emepa la habían tomado directivos de Ferrovías. El contrato estipulaba un valor de 100 millones de pesos para la reparación de los vagones. El segundo capítulo del mismo expediente versa sobre el otorgamiento de un contrato a un estudio de arquitectos por un anteproyecto de remodelación de 22 estaciones del ferrocarril Belgrano Norte. Los hechos sucedieron en los primeros días del gobierno de Néstor Kirchner, cuando Jaime recién comenzaba a hacer negocios.

Después de la revocatoria firmada por la Casación el caso siguió su trámite y en julio pasado la jueza Capuchetti había firmado el procesamiento del ex secretario de Transporte del kirchnerismo por los delitos de negociaciones incompatibles con la función pública y peculado. De ese modo amplió el primer procesamiento por el caso de la reparación de los trenes y procesó a Jaime por el contrato del estudio de arquitectos.

Y además procesó a los que eran ejecutivos de Ferrovías (José Militello y Alberto Cadenas) y de Emepa (Gilligan) que participaron de la maniobra. **Consideró que entre Jaime y los ejecutivos direccionaron los contratos.**

En su resolución de julio de 2020 la jueza había determinado que: “Lo expuesto hasta aquí, permite sostener fundadamente, con el grado de certeza exigido para la etapa

procesal que transita la causa, que existió un favorecimiento indebido por parte de Jaime a las empresas Emepa S.A y Ferrovías SAC, en el que participaron necesariamente Gilligan (representante de Emepa S.A), como también Militello y Cadenas (integrantes del Comité de Análisis y Adjudicación de la empresa Ferrovías S.A.C) y quienes recomendaron la adjudicación de las obras a Emepa S.A por la suma de \$100.416.430,75, que fueron abonados por el Estado Nacional para la reconstrucción y reconversión de 120 coches de la línea ferroviaria Belgrano Norte, en lugar de la cantidad máxima de 80 coches que como máximo estipulaba el programa de emergencia previsto en la Resolución 115/02 dictada por el Ministerio de Producción”.



La jueza María Eugenia Capuchetti (Adrián Escandar)

Sobre el segundo hecho, Capuchetti había señalado: “Al momento de analizar la plataforma fáctica con respecto a la contratación para realizar el ‘Anteproyecto de remodelación de estaciones’ un pormenorizado análisis de las actuaciones administrativas también ha permitido detectar una serie de inconsistencias e irregularidades. Un análisis integral me hace concluir que, en lo sustancial, la maniobra se encontraba planificada y direccionada desde su inicio hacía la sustracción de caudales públicos bajo la esfera de administración de Jaime, en un claro apartamiento del procedimiento establecido en el Anexo II de la Resolución 115/02 del Ministerio de Producción. Efectivamente, la erogación se efectuó bajo un indebido encuadramiento en los ‘Programas de Emergencias de Obras y Trabajos Indispensables’ contemplados en el resolutorio de mención. Asimismo, y al igual que en la contratación anterior, a través del dictado de la Resolución N°421 Jaime convalidó la licitación en la que participaron

previamente Militello y Cadenas, en la que también se omitió fijar precios máximos”.

Los procesados apelaron la decisión de Capuchetti y la Sala I de la Cámara Federal confirmó los procesamientos de Jaime y de los ejecutivos de Ferrovías. Y sobreseyó a Gilligan de Emepa. El camarista **Mariano Llorens** votó por el sobreseimiento de todos los procesados por Capuchetti.

En tanto el voto de los camaristas **Pablo Bertuzzi y Leopoldo Bruglia** determinó la confirmación de los procesamientos de Jaime, Militello y Cadenas por los delitos de negociaciones incompatibles con la función pública y peculado. Y el sobreseimiento de Gilligan.

Los camaristas dijeron: “En definitiva, aun cuando habrían sido los particulares quienes sentaron las condiciones del ‘desvío de poder’, al haber iniciado y llevado adelante los trámites cuando el titular de la Secretaría de Transporte no era Jaime sino su antecesor en el cargo (a quien finalmente no se investigó, por razones procesales -se declaró la prescripción de la acción penal-), cabe entender que el antes nombrado habría accedido a completar la maniobra delictiva, la cual requería necesariamente de la aprobación de todo lo actuado, para que los contratos pudieran finalmente ser adjudicados a las empresas escogidas por la concesionaria”.

Jaime suma un procesamiento más por delitos de corrupción. Mientras tanto, espera en la cárcel de Ezeiza que en 2021 termine el juicio en el que se trata de determinar si cuando fue secretario de Transporte se enriqueció ilícitamente.

Fuente: Infobae