

“Tragedia de la Cuesta”: el abogado Troyano habló sobre la condena a los responsables por el estado del micro y cómo avanza el juicio local

11/06/2025



A casi ocho años del trágico accidente de la Cuesta de los Terneros, que en junio de 2017 se cobró la vida de 15 personas de un contingente de bailarines de la localidad de Grand

Bourg, provincia de Buenos Aires, se conoció el lunes una de las primeras sentencias relacionadas con el hecho.

El Juzgado Federal N.º 4 de San Martín condenó a cinco personas, entre ellas ingenieros y la propietaria del colectivo involucrado. En diálogo con Diario San Rafael y FM Vos 94.5, el abogado Rufino Troyano, representante legal de las familias de las víctimas, dio detalles del fallo y del proceso judicial que continúa en San Rafael.

“Ha sido un arduo trabajo que hemos hecho junto con la doctora Spagnolo, yo desde San Rafael, ella desde Buenos Aires. Son ocho años de luchar contra viento y marea, contra cinco defensores distintos”, explicó Troyano. “Hemos logrado definitivamente llegar a una sentencia condenatoria de la gran mayoría de los componentes de Control Automotor en Buenos Aires Sociedad Anónima, lo que no deja de ser una satisfacción fundamentalmente para nuestros representados”.

El fallo judicial recayó sobre quienes, según se comprobó, manipularon datos oficiales para habilitar un colectivo obsoleto para transporte interprovincial. “Aquí lo que se juzga es a los ingenieros que pusieron esa máquina de matar en la ruta. Era un colectivo obsoleto que en 15 días iba a ser dado de baja, al que no se le hizo el mínimo mantenimiento durante años”, detalló el abogado sanrafaelino.

Según indicó, los responsables cambiaron de manera ilegal el año de fabricación del colectivo –modelo 2003– haciéndolo figurar como si fuera del año 2005. Este cambio, realizado mediante un sistema informático de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), les permitió obtener el certificado de Verificación Técnica Vehicular (VTV) necesario para circular. “El cambio se hace mediante un sistema que se llama de desbloqueo. Cada ingeniero tiene una clave especial y única con la que puede acceder a toda la información de la CNRT”, explicó Troyano.

En este caso puntual, el colectivo con patente EEZ 673 había sido adquirido el 15 de diciembre de 2016 y transformado administrativamente en modelo 2005 apenas quince días después. “Habilitado como del 2005 ya se pudo hacer la VTV y pudo

ponerse en la ruta. Es una aberración", afirmó el letrado. El fallo incluyó condenas de prisión para varios de los responsables: "Mario Pinelli, que era el dueño de la empresa, recibió una condena de cinco años y dos meses. Eusebio, quien suscribió la documentación, fue condenado a cuatro años y dos meses. Gallardo, también firmante, recibió tres años en suspenso, Peralta dos años y diez meses en suspenso, y lo más importante para nosotros es que se condenó también a la dueña del colectivo, la señora Marcia Villagra, a tres años de prisión en suspenso", enumeró Troyano.

Además de las irregularidades en el caso EEZ 673, el fallo comprobó que el mismo tipo de maniobra fraudulenta se repitió en al menos otros 16 colectivos. Aunque no se pudo probar la existencia de una asociación ilícita, el abogado aseguró que quedó demostrada la responsabilidad de todos los imputados. "La asociación ilícita es el ponerse de acuerdo para la realización de delitos indeterminados. No pudimos probar la asociación ilícita, pero sí pudimos probar que eran una caterva de delincuentes todos", subrayó.

Respecto al proceso que se llevará adelante en San Rafael, Troyano adelantó que los imputados son la propia Villagra y su suegro Jorge Pinelli, quien fue el segundo chofer durante el viaje trágico. "Ellos están imputados hasta el día de hoy por homicidios simples con dolo eventual y subsidiariamente como homicidio culposo", dijo. La acusación de homicidio simple con dolo eventual fue confirmada y se rechazó la oposición a la elevación a juicio. "Creemos que esto va a ser un juicio por jurado", anticipó el abogado, quien señaló que podría concretarse antes de fin de año o a principios del próximo.

Finalmente, explicó cómo funcionaba el sistema informático que permitió alterar los datos del colectivo: "Cada ingeniero tenía una clave especial que le permitía, a través del sistema de desbloqueo, ingresar en la totalidad de la documentación de cada colectivo. Eso trajo como consecuencia que un colectivo que era modelo 2003 lo transformaran en 2005 sin que nadie lo advirtiera. Después del accidente, todo este sistema cambió", concluyó.