

Observatorio Defensa

Semana del 24 al 30 de septiembre de 2016

- 1.- Reemplazarán la flota oficial con ocho aviones alquilados**
- 2.- Gobierno impulsa recorte de 80% a inteligencia militar**
- 3.- Buscan compensar a la Fuerza Aérea con más horas de vuelo**
- 4.- Salvarían la campaña antártica con un contrato de Estado a Estado**
- 5.- El Senado aprobó el pedido de envío de tropas a Colombia y se convirtió en Ley los ejercicios militares 2016-2017 y la renovación de la Misión en Haití**
- 6.- Argentina y Estados Unidos firman un acuerdo sobre drones militares**
- 7.- Audiencias en el juicio por el homicidio de Angel Georgiadis y Horacio Rapaport y el secuestro de Julio César Urien**

26 de septiembre (La Nación)

1.- Reemplazarán la flota oficial con ocho aviones alquilados

A las ocho de la mañana del 29 de abril pasado, Mauricio Macri abordó el avión que lo llevó junto con su comitiva a Tucumán, donde anunció el plan de agua y cloacas del Gobierno. Uno de los más entusiasmados era el secretario de Obras Públicas, Daniel Chaín, principal gestor de la iniciativa. Un comentario del Presidente le puso puntos suspensivos a su algarabía: "Esto no me da ninguna seguridad", le dijo. No se refería al millonario proyecto de infraestructura, sino a la aeronave que los transportaba: un equipo de la Fuerza Aérea afectado a la flota presidencial. Macri se ubicó en su asiento y no volvió a hablar del tema. Chaín se quedó pensando. La breve escena muestra que la preocupación por los traslados presidenciales alcanza hasta al propio Macri. Para poner fin a esa incertidumbre, el Gobierno alquilará una numerosa flota privada. La Secretaría General de la Presidencia, que maneja Fernando De Andreis, lanzó en agosto una licitación para contratar el servicio de transporte aéreo doméstico e internacional de Macri y de su comitiva durante 12 meses, con opción a extender ese requerimiento por otro período idéntico o menor. El

requerimiento es amplio. Les exige a las empresas que tengan naves disponibles para cubrir en el período de un año una distancia de 204.000 kilómetros en aviones (el equivalente a más de 18 viajes a Roma, por ejemplo) y 150 horas de vuelo en helicóptero. También es muy preciso. La Secretaría General les pidió a las compañías interesadas que coticen el alquiler de cuatro jets, cuatro aviones turbohélices y dos helicópteros. En el caso de los primeros, con asientos VIP tanto para vuelos nacionales como internacionales. Además, deberán agregar un presupuesto para el pernocte nacional e internacional. El Gobierno estima que los traslados presidenciales por el lapso de un año demandarán un presupuesto de 36.393.811 pesos, es decir, unos 2,41 millones de dólares. La cotización debe ser en dólares, pero los pagos se harán en pesos tomando en cuenta la cotización del dólar vendedor del Banco Nación al día anterior. Fuentes privadas de trato habitual con la Casa Rosada explican la búsqueda de proveedores privados por el desgaste que tuvieron durante la gestión kirchnerista las aeronaves afectadas al traslado de los primeros mandatarios y otros usos. En cuanto a la flota presidencial, la reparación del emblemático Tango 01, que se compró durante la administración de Carlos Menem, requiere un desembolso de unos 20 millones de dólares, un número que la actual gestión no está dispuesta a utilizar a tales efectos. Se rematará entonces a fines de año junto con el Tango 04, que fue adquirido por la ex presidenta Cristina Kirchner. Mientras tanto, el Tango 02, que tuvo problemas en un vuelo reciente que Macri emprendió desde Córdoba hasta Buenos Aires, también quedó desafectado, al igual que tres helicópteros Sikorsky. El estado precario de los aviones de la Fuerza Aérea destinados a los traslados del Presidente también relegó esa opción. A pedido de Presidencia de la Nación, las aeronaves que trasladen a Macri no podrán tener una antigüedad superior a los 20 años. Además, los jets tendrán que alcanzar una velocidad mínima de 800 kilómetros por hora y de 400 kilómetros para los turbohélice. Los helicópteros, en tanto, tendrán que andar a un mínimo de 190 o 240 kilómetros por hora, según cada caso. Las empresas, además, dice el texto de la licitación, deberán presentar planes de contingencia "en caso de situaciones que puedan causar demora o interrupción en la prestación del servicio", aceptar los controles previos de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, la Casa Militar o la Dirección General de Logística y estar preparadas para tomar un pedido presidencial con una antelación mínima de tres horas previas a la salida del vuelo. En todos los casos se utilizará la modalidad de orden de compra abierta, por lo que los servicios se podrán utilizar pagando el precio cotizado, pero sin la necesidad de emplearlos en su totalidad. Fuentes del mercado aeronáutico explicaron a LA NACION que la cifra, si bien se calcula en millones, está dentro de lo previsto para los servicios que requiere para el próximo año la Casa Rosada. Y pusieron como ejemplo el mayor gasto de Cristina Kirchner, que en ocasiones usaba más de dos vuelos por fin de semana para trasladarse desde Buenos Aires hasta El Calafate ella misma, a su entorno y a los diarios del fin de semana. Hasta ahora, la única oferente es la empresa Únicos Air, de Diego Martín Colunga Campo y David Rubén Yacobiti, que ya le prestó servicios a Pro antes de que Macri ganara las elecciones y es proveedor del gobierno porteño. En forma paralela, el Gobierno continúa en la búsqueda de un avión de largo alcance con aproximadamente 15 asientos. Según los números que maneja la Casa Rosada, una nave de este tipo costaría unos 40 millones de dólares. A pesar de que la decisión está tomada, una fuente de contacto directo con el Presidente sostuvo que no se trata de una operación sencilla, por lo que podría demorar un tiempo que no se acopla a las necesidades de la agenda presidencial.

Fuente: <http://www.lanacion.com.ar/1941292-reemplazaran-la-flota-oficial-con-ocho-aviones-alquilados>

26 de septiembre (Ámbito)

2.- Gobierno impulsa recorte de 80% a inteligencia militar

Sería la poda más severa de los últimos tiempos. La gestión Kirchner también bajó recursos y personal en el área. También habría ajuste dentro de la Armada y Fuerza Aérea. El Gobierno prepara un fuerte recorte a los recursos asignados a la inteligencia militar. La poda que no tiene antecedentes en la historia desde el advenimiento de la democracia alcanza al 80% del guarismo del año pasado. El cuadro de gastos por programa e incisos elaborado por la Jefatura de Gabinete llegó a la oficina de la contadora Inés Slepczuk, a cargo de la Dirección General de Presupuesto del Ministerio de Defensa. Muestra una asignación total de \$200 millones para el ejercicio 2017 y lo compara con los \$1.086 millones de la gestión de este año. El sistema de inteligencia militar se basa en una entidad del Ministerio de Defensa, la Dirección Nacional de Inteligencia Estratégica Militar (que tiene relación funcional directa con la Agencia Federal de Inteligencia, AFI, cabeza del sistema nacional de inteligencia) y las direcciones de cada una de las tres fuerzas armadas. Las discusiones para llegar a un consenso sobre la ley de Presupuesto arrancaron la semana pasada, pero al parecer el foco puesto en endeudamiento, dólar y distribución de ingresos a provincias, entre otros temas, no deja tiempo al debate de los asuntos vinculados a la Defensa. Un dato dejó boquiabiertos a los funcionarios encargados de procesar los números castrenses; el inciso 1.1 (sueldos de personal) tanto para el organismo de inteligencia del Ejército como para la Dirección Nacional de Inteligencia Estratégica Militar tiene 0 (cero) asignado. El cuadro de apertura de gastos que proyecta el equipo de Marcos Peña implica la paralización lisa y llana de la planta de personal civil de inteligencia que revista en el Ejército Argentino. También supone un ajuste, aunque no terminal, dentro de la Armada y la Fuerza Aérea. ¿Llegará al ministaff de analistas de inteligencia militar liderados por Jerónimo Morales Rins que trabaja para la Casa Rosada? Después de la asunción, Mauricio Macri confió la conducción política de la inteligencia nacional a Gustavo Arribas, designándolo al frente de la AFI secundado por Silvia Majdalani, y dio una consigna: tomar el control de la actividad. La guadaña a los servicios castrenses tendría esa explicación aunque sus actividades dejaron de pesar hace tiempo en el escenario que más preocupa al poder; espionaje doméstico, para operaciones políticas y periodísticas, para descalificar a sectores internos del partido oficial o sectores de la oposición. El drástico ajuste parece un contrafuego, encender un sector para tratar de controlar el incendio mayor, el del espionaje civil sacudido por el caso del extitular de la Aduana Juan José Gómez Centurión y otros anteriores, como el de la muerte del fiscal Nisman. La gestión Kirchner se encargó de recortar paulatinamente recursos y personal de la inteligencia castrense en particular durante la gestión de Nilda Garré. La excusa política fue el desaguisado de Trelew, "un copy paste" de personajes de la política que acumulaba la oficina de inteligencia naval de la Base Almirante Zar en Trelew, que costó el procesamiento al jefe naval Jorge Godoy y su segundo, Benito Rótolo, por violación de la ley de Inteligencia. Sí se alimentó con presupuesto e inserción en la gestión política al entonces titular del Ejército César Milani, que tejó una trama de relaciones con sectores de la ex Side. El caso Nisman los puso en evidencia: aparecieron comunicaciones telefónicas reveladas en un informe de la división Fraudes Bancarios de la Policía Federal que había solicitado la fiscal Viviana Fein. Majdalani, la señora 8, segunda al mando en la AFI, está convencida de que esa espina punza en todos los escenarios conflictivos del

Gobierno porque aún subsiste el "milanismo" en las filas castrenses. Desconoce que con el pase a retiro, Milani, como otros jefes que tuvieron influencia, pierden lealtades y acceso a la caja. No se comprende cuál será el camino administrativo a seguir por la Casa Rosada si pretende avanzar con el recorte en estudio. Los PCI (acrónimo de personal civil de inteligencia) se rigen por el Estatuto de Personal Civil de Inteligencia de las Fuerzas Armadas y como cualquier ley laboral está normado el tiempo de servicio y las condiciones de jubilación. En la búsqueda de depurar filas otras administraciones procedieron a desvincular a contratados (cuyos acuerdos no se prorrogan) y a agentes en edad de jubilarse. No hay otra forma, claro, con arreglo a derecho. Se sabe que a la fecha por ese camino dejaron la actividad unos 500 agentes, entre administrativos, analistas y profesores del sector militar.

Fuente: <http://www.ambito.com/856327-gobierno-impulsa-recorte-de-80-a-inteligencia-militar>

26 de septiembre (La Nación)

3.- Buscan compensar a la Fuerza Aérea con más horas de vuelo

Con la pretensión de saldar una vieja deuda y, al mismo tiempo, evitar ofensas por la virtual privatización del traslado de funcionarios públicos, el Gobierno busca triplicar el año próximo el presupuesto destinado a horas de vuelo de la Fuerza Aérea. Ése es el plan sobre el que trabaja en estos momentos el área de Defensa: que de los 2000 millones de dólares previstos para reequipamiento militar en el lapso 2016-2018, unos 950 millones vayan a los aeronáuticos. Así lo dispone el presupuesto 2017. La iniciativa, cuyos principales trazos fueron informados a este diario por fuentes del Ministerio de Defensa, pertenece todavía al universo de las intenciones, pero apunta a mejorar la situación de los integrantes de la Fuerza Aérea, cuyo malhumor venía en aumento desde hacía varios años y se intensificó en abril, cuando un documento interno, la "Directiva anual de adscripción", les advirtió por escrito lo que ya todos sentían: el Gobierno prefiere encomendarles a pilotos privados el traslado de funcionarios. Para los militares se trata de un círculo vicioso: el Estado no confía en sus aviadores porque no tienen la cantidad de horas de vuelo requeridas (4000) y esto pasa porque no hay presupuesto para que lo hagan. El texto en cuestión, fechado el 6 de abril, es una especie de programa de instrucciones para todo el año que, con carácter de "reservado", en su apartado 3, afirma del modo más crudo: "Debido a las restricciones presupuestarias que sufre la Fuerza Aérea, el Programa de Actividad Operacional Año 2016 no permite que todos los aviadores militares y tripulantes no pilotos puedan mantenerse cumpliendo actividad de vuelo. Esta asignación de horas posibilita solamente el cumplimiento de las exigencias básicas mínimas (EBM), dejando aviadores militares sin desarrollar actividad, afectando a la vez la disponibilidad de vacantes para los tripulantes a bordo en los diferentes sistemas de armas". El documento avanza además en un asunto que multiplicó la irritación entre los uniformados: da un listado de pilotos, muchos de ellos de antigua relación con directivos de MacAir, empresa que la familia Macri le vendió en marzo a la colombiana Avianca, y desde hace un tiempo contratados habitualmente por líneas privadas, que estarán habilitados hasta el 31 de diciembre próximo para volar el Tango 10, un Learjet 60 que pertenece en rigor a la Fuerza Aérea. Son Enrique Carlos García Moreno, Luis Adolfo Grande, Luciano Mario Grimaldi y Lorenzo Oscar Marzialetti, todos ellos civiles, a los se que agrega a dos vicecomodoros retirados: Ángel César

Carrizo y Hugo Marcelo Fiocca. La difusión de aquella nómina puso por escrito una privatización definitiva del traslado de funcionarios públicos que hasta el año pasado se hacía de modo alternativo, pero no estructural. Los Kirchner, por ejemplo, llegaron a delegar la organización de sus vuelos en Sergio Velázquez, el piloto que habían traído de Santa Cruz y que manejaba el Tango 01, pero solían recurrir todavía al personal de la Fuerza Aérea para el resto de los aviones y helicópteros, en algunos casos incluso para cuestiones de índole privada. Algunos de los civiles contratados por el Ministerio de Defensa son ya célebres en la industria aérea. García Moreno, por ejemplo, no sólo perteneció a MacAir, sino que acompañó en 2008 al norteamericano Rick Valdés en el traslado hasta la Argentina del Learjet que Ricardo Jaime usaba como propio y que le costó un procesamiento. En realidad, el descontento de los aeronáuticos no está tanto en los nombres como en el nuevo sistema, que los obliga a cederle espacio a una especie de cuerpo de asesores ad honorem del Gobierno que en los hechos conduce un piloto privado, Carlos Colunga, histórico director de MacAir que conoce a Mauricio Macri desde muy joven. "No cobré un peso, fue todo asesoramiento", dijo en su momento a LA NACION Colunga, que trabaja en la organización de la flota y los vuelos de funcionarios con su hijo Diego y con dos antiguos colaboradores: Roberto Aróstegui, ex jefe de línea de MacAir, ex inspector de la ANAC y aviador con años de experiencia en Aerolíneas Argentinas e Indian Airlines, y Carlos Cobas, ex gerente comercial de MacAir y único con funciones oficiales. Cobas fue a principio de año designado como director general de Logística en el Estado, pero deberá actualizar su CV: a pesar de que Colunga afirma que no pertenece ya la compañía, aparece en LinkedIn como "responsable en Nuevos Negocios de MacAir Jet SA". "El único funcionario es Cobas, el resto son conocidos, pero no cumplen ninguna función de asesoramiento", contestaron en la Casa Rosada ante la consulta de este diario. Con todo, quien suelen dar las instrucciones es Colunga, el mismo que el año pasado contrataba chárteres para la campaña presidencial. ¿Qué convence a un piloto de asesorar a un presidente sin llevarse un centavo al bolsillo? En la industria aérea comparan, con detalles, los beneficios de ese rol de protagonismo superlativo con los que supone para un empresario la carrera de dirigente de fútbol: prestigio, contactos y, por lo tanto, nuevos negocios. Tanto hacia adentro como hacia afuera del Gobierno, la premisa de Colunga es que el transporte de funcionarios requiere de personal experimentado y eso no abunda en la Fuerza Aérea porque no vuela. Por eso diseñó este esquema, que rige desde que Macri llegó a la Casa Rosada, pero que fue oficializado el 16 de febrero a través de la resolución 83 del Ministerio de Defensa, que designa como "personal civil contratado", bajo la ley marco del empleo público nacional, a los referidos cinco pilotos y al instructor de vuelo Darío Néstor Michelini. El plan general incluye una operación que ya trascendió, pero de la que se conocen todavía pocos detalles: la compra de un avión para trasladar al Presidente.

Fuente: <http://www.lanacion.com.ar/1941295-buscan-compensar-a-la-fuerza-aerea-con-mas-horas-de-vuelo>

28 de septiembre (Ámbito)

4.- Salvarían la campaña antártica con un contrato de Estado a Estado

Tras el fracaso de la licitación pública internacional para alquilar un rompehielos se inició la negociación con Rusia. El Gobierno inició contactos formales con su par de la Federación Rusa para el alquiler de un rompehielos. Walter Ceballos, secretario de Logística del Ministerio de Defensa, responsable de la organización de la campaña antártica, recurrió a la gestión entre estados tras el fracaso de la licitación pública internacional para contar con los medios navales destinados a la logística de las bases criollas. La licitación internacional 40/2016 requería un buque polar con dos helicópteros propios para operar por entre 75 y 85 días, y un rompehielos entre 15 y 20 días; a esas tareas Ceballos les asignó un monto crediticio preventivo de 20 millones de dólares. Este año la misión logística exige contar con un rompehielos cuya tarea es abrir el hielo y permitir la aproximación del buque polar a la base General Belgrano II. Interesa llegar a ese emplazamiento, el más polar del sistema argentino, no sólo para completar víveres, combustible y relevar al personal sino para retirar varias toneladas de basura acumulada. El país debe cumplir con estrictas normas ambientales fijadas en el Tratado del Antártico, acuerdo de responsabilidad de la cancillería a través de la Dirección Nacional del Antártico (DNA) a cargo de Fernanda Millicay. El jueves de la semana pasada la comisión evaluadora del Servicio Logístico de la Defensa elaboró el dictamen N°039/2016 y resolvió desestimar las ofertas de las 4 empresas en concurso; Meihuizen International, Trade Baires International, Assine S.A. y Témpanos Argentinos. Inconsistencias técnicas, falta de garantías, ausencia de habilitaciones y monto excedido de la previsión crediticia son los fundamentos del dictamen firmado por la capitán Zulma Gainza, el teniente coronel Héctor Horsberger y el capitán de navío (VGM) Guillermo Cavero. Ceballos pidió que se evaluara la propuesta de la firma sudafricana Meihuizen que había sido descartada de plano por falta de garantías. "Firme usted la evaluación" obtuvo por respuesta. La ley de Contrataciones Públicas establece que tras el fracaso de una licitación se debe llamar a una segunda ronda -previa modificación del pliego básico de condiciones-, este proceso demanda un tiempo que ahora juega en contra del abastecimiento antártico. La primera vuelta se lanzó muy tarde, en junio. Hace más de 100 años que el país debe atender el sistema de bases, relevos de personal y logística, siempre durante el verano por obvias razones climáticas. El trámite licitatorio toma no menos de tres meses en resolverse, a condición de que no haya impugnaciones cruzadas entre oferentes que extienden el plazo habitual. No se comprende porqué la oficina Logística de Defensa y el Estado Mayor Conjunto (EMC), a cargo del general de división Bari del Valle Sosa, ambos responsables del abastecimiento antártico iniciaron el proceso licitatorio con tan escaso margen para decidir las ofertas. Ahora se llegará a la contratación directa bajo el formato de una negociación de Gobierno a Gobierno. El jefe de Logística del EMC, contralmirante Eduardo Fondevilla, remitió una nota a la administración rusa sobre disponibilidad y precio para el alquiler de un rompehielos, también un buque polar y dos helicópteros. El armador (propietario) del único rompehielos disponible, el Kapitan Dranitsyn, es la agencia estatal Rosmorport que depende del ministerio de Transporte ruso. En el texto, Fondevilla aclara la intención de Defensa de adquirir el rompehielos Dranitsyn al término de la misión en la Antártida. Este navío es el mismo que ofertó la empresa Trade Baires International y había participado en la campaña de 2014 junto al buque polar Golovnin que costó 24.710.000 dólares. La apuesta de Ceballos es conseguir menor precio en el trato directo con el Gobierno de Putin eliminando la intermediación de Carlos Bertino, titular de Trade Baires International. Cálculos entusiastas, luego de una comunicación telefónica con Trade Baires, pusieron una nueva meta a la negociación del combo buque polar-rompehielos, que podría resolverse con 18.5 millones de dólares. Sería un hito en el marco del ajuste fiscal que impulsa

Mauricio Macri y la demostración empírica de que todas las campañas anteriores resueltas por Trade Baires fueron onerosas sino sujetas a sobreprecios.

Fuente: <http://www.ambito.com/856688-salvavidas-ruso-para-la-campana-antartica>

28 de septiembre (Revista Parlamentario)

5.- El Congreso aprobó el pedido de envío de tropas a Colombia

Antes de la exposición del jefe de Gabinete, Marcos Peña, el Senado aprobó por unanimidad un proyecto de declaración que solicita el envío de tropas del territorio nacional a Colombia, para participar del proceso de paz entre el gobierno colombiano y las fuerzas armadas revolucionarias FARC, por el término de tres años. La iniciativa, firmada por los senadores Federico Pinedo, Ernesto Martínez, Ángel Rozas (Cambiemos), Miguel Ángel Pichetto (PJ-FpV) y Adolfo Rodríguez Saá (Compromiso Federal), expresa que el envío de personal militar se dará “en tanto ello fuera requerido” y “luego de que se verifique el plebiscito en el proceso de paz”. El proyecto fue tratado sobre tablas al caer la noche en Diputados, donde fue convertido en ley al recibir 156 votos a favor, 7 en contra y 4 abstenciones. Tras 52 años de guerra, el presidente de Colombia Juan Manuel Santos y Rodrigo Londoño (“Timochenko”) firmaron el acuerdo de paz entre el gobierno y las FARC. La histórica rúbrica se concretó en Cartagena, ante la mirada de jefes de Estado que presenciaron el apretón de manos entre el mandatario colombiano y el líder guerrillero.

Fuente: <http://www.parlamentario.com/noticia-95351.html>

30 de septiembre (Clarín)

6.- Argentina y Estados Unidos firman un acuerdo sobre drones militares

Así, nuestro país se suma al llamado “Joint Declaration of Principles regarding the use and export of military UAVs”, un compromiso político en el que la administración de Obama trabaja desde hace tres años. Visita del presidente de EE. UU. Barack Obama, a la Argentina. Foto Juan Tesone. La Argentina suscribirá en los próximos días un compromiso impulsado por Estados Unidos sobre control de drones de uso militar, según informaron fuentes del Departamento de Estado a Clarín. Portavoces del gobierno estadounidense señalaron que nuestro país se sentará en la mesa chica del lanzamiento del llamado “Joint Declaration of Principles regarding the use and export of military UAVs”, un compromiso político en el que la administración de Barack Obama viene trabajando hace más de tres años y que verá la luz el 5 de octubre en Nueva York. “Queremos construir nuevos standards internacionales de uso y exportaciones de drones”, explicó la fuente a esta corresponsal, porque “hay una percepción equivocada de que es algo fácil de usar, de negar y difícil de regular internacionalmente” y ellos buscan revertir esa visión. La información proviene del Departamento de Estado. Consultados el ministerio de Defensa y la Cancillería argentina, no dieron precisiones sobre el tema. En este caso no se trata de los drones comerciales o de vigilancia sino los que están equipados militarmente y pueden ser utilizados para lanzar ataques en cualquier lugar, muchas veces sin ser detectados y sin conocer realmente quién está al mando de los controles. “Queremos empezar una conversación, sabemos que es un tema muy sensible, muy

político, incluso en Estados Unidos. Pero es un primer paso para una discusión muy necesaria”, señalan desde el Departamento de Estado. Washington ha sido criticado por el uso de este tipo de drones en supuestas operaciones secretas en países donde buscan combatir al terrorismo. El compromiso establece principios como la aplicación de la ley internacional y de respeto a los derechos humanos para utilizar estos drones (como por ejemplo que no sean usados contra la población civil); el seguimiento de la venta de estos artículos para que realmente se los utilice con los fines para los que fueron comprados; el compromiso de vender drones armados solo a quienes tengan una historia consistente de respeto de la ley y los derechos humanos, entre otros. La declaración probablemente se quede corta respecto de lo que muchas organizaciones de derechos civiles y control de armas y drones propugnan, pero para el Departamento de Estado representa “un importante primer paso”. Creen que “los países que están en la fundación de este compromiso deben ayudar a crear los estándares internacionales y ser socios en la discusión”. Los grandes fabricantes y exportadores de drones del mundo son Estados Unidos, China, Israel, la Unión Europea y Turquía. “Si ellos firman el compromiso va a tener más impacto”, señalan. Pero dicen que la firma de Argentina “es importante porque buscamos que suscriban países de todas las regiones del mundo”.

Fuente: http://www.clarin.com/politica/Argentina-Unidos-firman-acuerdo-militares_0_1660034025.html

27 de septiembre (Página 12)

7.- Audiencias en el juicio por el homicidio de Angel Georgiadis y Horacio Rapaport y el secuestro de Julio César Urien

Lucio Carlos Ramírez, peinado a la gomina y pelo bien tirante, no dejó de observar ni un segundo a través de sus anteojos a los dos fiscales. Fue el primero y único día de alegatos en un juicio donde es el único acusado. Mayor del Ejército de 40 años en enero de 1977, se retiró con grado de coronel. Aquí es investigado como responsable de la comisión que el 26 y 27 de enero de ese año trasladó a tres presos políticos de la Unidad 9 de La Plata al Regimiento 7, donde dos ellos fueron asesinados. “Los trasladó tabicados y maniatados, condiciones que distaban de un traslado común y silvestre”, dijeron los fiscales Juan Martín Nogueira y Hernán Schapiro durante el alegato en el que pidieron pena de reclusión perpetua por considerarlo partícipe necesario del homicidio de Angel Georgiadis y Horacio Rapaport y el secuestro de Julio Cesar Urien, que logró el traslado a Sierra Chica. Idéntica pena pidieron las querellas del CeProDh y APDH, que además solicitó la revocatoria de la domiciliaria. María Teresa Piñero se acercó a los fiscales apenas terminó el alegato. “Les agradezco en nombre de Angel”, les dijo Teté, por entonces su esposa. Angel era militante de Montoneros, responsable en zona sur, había pasado por Descamisados y antes por los movimientos rurales de la acción misionera argentina. Teté lo conoció el 19 de diciembre de 1970 en casa de una compañera. “Militábamos en esos espacios donde la realidad te golpeaba y tenías que darle respuesta, estábamos después del Concilio Vaticano II, Medellín, donde respirabas eso de que sos responsable del otro”. En aquella casa había compañeros de siempre, y además alguien

alto, grande, de cuerpo deportivo, ojos claros. “¿Quién es?, dije yo. Y por supuesto me acerqué a preguntarle”, contó ayer. A Angel lo detuvieron el 16 de julio de 1975. Teté nunca tuvo en manos una autopsia. Ni real ni fraguada. Tampoco ocasión de encontrarse con el cuerpo. “Esto es importante para empezar a ver qué paso con él después de la U9. ¿Qué le hicieron? ¿Quiénes? ¿Cómo? ¿Qué dijo él? ¿Cuál fue la estructura que se hizo cargo de su traslado y asesinato? ¿Quién tomó la decisión?” El coronel sigue en la sala sin responder ninguna de esas preguntas. El juicio es un desprendimiento del emblemático juicio de la U9 con sentencia el 13 de octubre de 2010, confirmada por la Corte en febrero de este año, que consideró a la cárcel como centro clandestino de detención. Esa causa que juzgó específicamente a los integrantes del Servicio Penitenciario dejó pendiente la relación funcional entre U9 y el Ejército, en este caso el Regimiento 7 de La Plata, cabecera del área 113, corazón represivo de la zona. Ramírez es uno de los oficiales de la plana mayor del R7 que tuvo a cargo traslados de prisioneros de uno a otro lugar. Formó parte del Comando de Operaciones Tácticas COT, estructura de operativa del R7 en la zona. “Esta causa - explicó el fiscal Nogueira- apuntó a si el imputado tenía o no tenía la posibilidad de conocer los alcances de las órdenes de traslado”.

Fuente: <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-310362-2016-09-27.html>

El Informe Semanal Argentina es un servicio de informaciones sobre asuntos de defensa y temas militares, que forma parte del Observatorio Cono Sur de Defensa y Fuerzas Armadas y es elaborado por Juan López Chorne para el Proyecto “El Desarrollo de la Política Comparada en América Latina” de la Universidad Nacional de Quilmes.