



NUEVA EPOCA – AÑO 1 – NRO. 1

Penal y Estado

Revista latinoamericana de análisis político criminal

Penal y Estado se propone como un lugar para el análisis, la reflexión, la crítica, el debate y la actualización de conocimientos sobre la política criminal.

Junio 2019

Propuesta de plan político criminal para municipios en la provincia de Buenos Aires para el abordaje del robo automotor

Victoria Gallo Llorente

Licenciada en Sociología de la Universidad de Buenos Aires (UBA), Especialización en Criminología en la Universidad de Quilmes (UNQUI) (en curso). Actualmente es responsable del Área de Políticas de Equipo Latinoamericano de Justicia y Género (ELA). Ha sido docente en la Universidad Nacional de Lanús (UNLa) y dirigió el Observatorio de Seguridad y Violencias en el Municipio de Morón.

Resumen

En el marco de un creciente rol de los gobiernos locales como actores en el desarrollo de políticas de seguridad en América Latina, el artículo ofrece de manera exploratoria y propositiva un plan político criminal para el abordaje del robo automotor por parte de los municipios de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Para ello, un aspecto fundamental y transversal a la propuesta es la recolección, gestión y sistematización de información útil para informar la estrategia que se adopte. El artículo recupera los principales componentes de un plan para abordar el robo automotor incluyendo la definición del área específica de intervención, la recolección y gestión de la información, y la necesidad de un análisis del contexto. Asimismo, se recorre la necesidad de definir la meta y el plazo temporal del plan propuesto, su objetivo, la caracterización de la problemática del robo automotor en la jurisdicción como así también el mapeo de actores con los que se implementarán o se articularán medidas y acciones. Por último, se sugieren políticas posibles a implementar y aspectos vinculados al monitoreo y evaluación del plan.

Palabras clave

municipios, plan político criminal, robo automotor, recolección y gestión de la información.

Abstract

In the context of a growing role of local governments as actors in the development of security policies in Latin America, the article offers as an exploratory proposal, a criminal policy plan for the approach of auto theft by municipalities in the province of Buenos Aires, in Argentina. For this purpose, a fundamental and transversal aspect to the proposal is the collection, management and systematization of useful data to inform the adopted strategy. The main components of a plan to address auto theft are presented

including the definition of the specific area of intervention, data collection and management, and the need for an analysis of the context. Also, the article reviews the need to define the goal and the time frame of the proposed plan, its objective, and the characterization of auto theft in the territory as well as the mapping of those take holders with whom policies will be implemented. Finally, the article suggests possible actions that can be implemented and aspects related to the monitoring and evaluation of the plan.

Keywords

local governments, criminal policy plan, auto theft, data collection and management.

1. Introducción

Diversos autores (Dammert, 2007, Schleider y Rodríguez López, 2016: 53-55; Sozzo, 2009) han destacado el rol creciente de los gobiernos locales en el desarrollo de políticas seguridad en América Latina en los últimos años. En el caso de Argentina, impulsados por un conjunto de factores interdependientes y con características propias en cada caso, fue relevante la creciente demanda social de la ciudadanía hacia este nivel de intervención, impulsando a los municipios a adoptar políticas, estrategias o acciones vinculadas a la seguridad ciudadana. Ya sea mediante la implementación de políticas preventivas de corte social o de participación comunitaria, el intento de gestionar policías locales, con la gestión de información como política pública a través de la creación de Observatorios locales, con el aumento significativo de presupuestos para estrategias situacionales ambientales (como alarmas, cámaras de video vigilancia, u otros dispositivos) o tan solo con el apoyo operacional y logístico a policías en su territorio, lo cierto es los municipios han desarrollado de manera más o menos parcial un conjunto de políticas para «hacerle frente» al problema de la creciente inseguridad, tal cual se ha planteado en la agenda pública en los últimos años. Asimismo, en numerosas ocasiones, los municipios han desarrollado estrategias coordinando esfuerzos con fuerzas de seguridad o policías de nivel provincial o federal en sus territorios.

En este marco, este artículo tiene por objetivo ofrecer, de manera exploratoria y propositiva, un plan político criminal para el abordaje por parte de los

municipios del robo automotor, en articulación con otros actores públicos y privados. Para ello, un aspecto fundamental y transversal a la propuesta es la recolección, gestión y sistematización de información útil para informar la estrategia que se adopte, y brindando herramientas para la prevención y gestión de políticas públicas en materia de seguridad ciudadana en general, y dirigidas al robo automotor en particular.

El artículo no pretende brindar un «manual paso a paso», recetas únicas o soluciones simplistas para el abordaje preventivo del robo automotor, sino ofrecer una serie de lineamientos, guías o sugerencias para el diseño y la formulación de un plan político criminal¹ para abordar el robo automotor para ser implementado por municipios, contemplando un abanico de acciones posibles en conjunto con otros actores públicos y privados a través de alianzas estratégicas.

Si bien excede los límites de este artículo desarrollar las implicancias teóricas, políticas y administrativas que conllevan un plan político criminal y la totalidad de sus componentes, elementos y definiciones², nos referimos a la formulación y ejecución de políticas públicas referidas al campo de la política criminal, identificando y analizando fenómenos criminales y sus formas de abordaje. Una política criminal implicará entonces la toma de decisiones respecto de objetivos de intervención, recursos disponibles (tanto técnicos como materiales), metas y plazos y una adecuada evaluación de resultados. En el contexto actual en nuestro país, el desarrollo de las políticas criminales suele darse sobre la base de información escasa, de baja calidad, extemporánea, en ocasiones, poco útil para el abordaje de la criminalidad y sus causas estructurales. No se soslaya que los municipios cuentan con límites significativos para la implementación de políticas de seguridad pero este artículo pretende al menos ofrecer algunas líneas posibles de intervención, aun a pesar de ellos. Entre la brecha de lo ideal y lo factible y posible, se deberá procurar construir políticas lo más satisfactorias posibles.

¹Existen diversos instrumentos disponibles para una política criminal, siendo sus tres instrumentos propios y principales las organizaciones policiales, el Ministerio Público penal y la organización carcelaria. A estos se le sumen los instrumentos impropios como los medios de comunicación que deben ser incorporados a una política criminal que pretenda ser efectiva (Binder; 2011).

²Desarrollar cualquier plan político criminal en un contexto democrático requiere de manera previa el análisis teórico, político y técnico de las múltiples implicaciones e impactos del ejercicio de la violencia del Estado en relación a un problema criminal, con especial resguardo de la conflictividad que se pretende abordar y la conflictividad que puede generar el propio accionar del Estado. Para profundizar al respecto puede acudirse a Zífp, 1978, Delmás-Marty, 1982 y Binder, 2011.

2. Definición del área específica de intervención

En este caso, se define como área de intervención el robo automotor en la jurisdicción territorial del municipio³.

3. Recolección y gestión de la información

La etapa de recolección de información y su transformación en conocimiento útil es una instancia crucial en cualquier política pública y, en particular, si se pretende abordar de la manera más efectiva posible problemáticas de seguridad ciudadana en un contexto democrático. Como se dijo anteriormente, de manera incipiente algunos municipios han avanzado sobre este punto, creando Observatorios en el ámbito municipal (se destacan los casos de Rosario, Morón, General Pueyrredon, entre otros) para toma de decisiones sobre la base de información.

Como punto de partida, partimos de enunciar como mínimo tres aspectos deben ser contemplados a la hora de plantear la recolección y gestión de información en materia de seguridad ciudadana por parte de los municipios. En primer lugar, un aspecto de especial relevancia en este artículo será la necesidad de contar con información relevante y de calidad para apoyar las distintas etapas del plan, su monitoreo y seguimiento. Esto implica necesariamente apelar a fuentes primarias (producidas, editadas, y procesadas por el propio gobierno municipal) y fuentes secundarias (producidas por otros organismos, pero que podrán ser reformuladas o adaptadas, si hiciera falta, en trabajo conjunto con quienes las producen), apuntando a realizar un análisis integral, sistémico y holístico de todas ellas para nutrir un diagnóstico de la problemática (por ejemplo, del robo automotor) y sus múltiples aristas. Como diversos autores han destacado (Olaeta, H. y Pezzuchi, 2016, Sozzo, 2002), el tratamiento de cada una de estas fuentes deberá ser riguroso y cauteloso, advirtiendo los sesgos y límites de cada una de ellas (por ejemplo, en relación a los déficits de calidad de la fuente, la cifra negra de cada fenómeno y los sesgos de la propia institución que elabora los datos y sobre qué los elabora), de manera de no

³En ocasiones, y solamente a modo de ilustrar alguna afirmación se utilizarán referencias al Municipio de Morón, habida cuenta de la familiaridad de quien escribe con ese territorio.

realizar lecturas reduccionistas y distorsionadas sobre los fenómenos bajo análisis⁴.

En segundo lugar, y como premisa necesaria para lograr esta construcción del conocimiento en materia de seguridad a nivel local, es indispensable la profesionalización y capacitación de estructuras institucionales en las áreas de seguridad de los municipios, de manera de contar con estructuras suficientemente formadas para un manejo cauteloso y honesto de la información en materia de seguridad ciudadana, atenta a los límites de las fuentes de información disponibles y su tratamiento.

En tercer lugar, aunque de igual o mayor importancia, es contar con la voluntad política inicial y sostenida por parte del gobierno local, su Intendente/a y sus mandos de conducción respecto del compromiso con la política que se llevará adelante y su sustento en información. En palabras de Olaeta y Pezzuchi,

«Un gran proyecto, pleno de solvencia técnica, puede naufragar sin el necesario apoyo político que se traduce no solamente en recursos sino también en generar los espacios para que el proyecto cumpla con sus objetivos de manera rigurosa e independiente» (Olaeta y Pezzuchi, 2016:49).

4. Análisis de contexto: caracterización del territorio sobre el que se va a intervenir

Es necesario contar con un diagnóstico lo más preciso posible respecto de las características de la jurisdicción sobre la que se plantea la intervención. Para ello, se recomienda elaborar un diagnóstico que contemple la dimensión político-institucional, social, cultural y económica, y territorial del municipio⁵. A modo de guía (no exhaustiva), y conscientes de los límites en cuanto a la información disponible, algunos aspectos a considerar en este diagnóstico son los siguientes:

⁴Para profundizar al respecto de los desafíos que encuentran los observatorios de seguridad a nivel local en nuestro país se recomienda, entre otras posibles, Olaeta, 2015.

⁵La autora de este documento le ha introducido una adaptación al enfoque propuesto por Mazzolo (2009).

Aspectos político-institucionales

- Entramado político institucional público, del estado municipal y de los otros niveles del Estado (mapeo de actores).
- Normativas relevantes, tanto de orden municipal como provincial y nacional referidas a la temática y mecanismos de control vigentes para su implementación efectiva.
- Entidades, asociaciones y organizaciones y del entramado privado y comunitario vinculados a la vida económica y comunitaria del territorio, por ejemplo cámaras de comercio, foros de seguridad, etc.

Aspectos económicos

- Caracterización de la actividad económica (sectores, grado de formalización) y la circulación de bienes, servicios y personas en el territorio y en municipios lindantes. Por ejemplo, sobre el municipio que se intervendrá, la distribución geográfica y análisis de sus comercios, industrias, galpones de distribución, sucursales bancarias, cajeros, parques industriales, etc., y su relevancia en el territorio.

Aspectos socio-culturales

- Datos de población, estructura demográfica, y distribución en el territorio.
- Organizaciones sociales, tejido asociativo y comunitario.

Aspectos territoriales

- Los límites el partido y las características de los municipios lindantes.
- Características de geográficas del territorio y del trazado urbano (o rural si aplica), principales arterias de circulación rápida de la ciudad, vías de ferrocarril, etc.

Estos y otros elementos podrán emplearse para caracterizar adecuadamente el contexto de intervención.

5. Definición de la meta y el plazo temporal

Reducir la magnitud del robo automotor en el municipio en un plazo de dos años a través de políticas preventivas, disuasivas y punitivas⁶. La determinación temporal de la meta deberá contemplar un conjunto de factores entre ellos los recursos políticos, institucionales y presupuestarios para llevar adelante el plan delineado. No se aconsejan plazos demasiado largos en la definición del marco temporal, de manera de impulsar la evaluación de los logros alcanzados y realizar los cambios y ajustes necesarios a corto plazo.

6. Planteo de objetivo

Es aconsejable delimitar objetivos razonables, realistas y factibles. A modo de ejemplo, como objetivo de reducción⁷, se podrá apuntar a la reducción en un 15% la magnitud del robo automotor en el territorio de intervención. Además, se podrá establecer objetivos de transformación, como lograr que del total de vehículos sustraídos, aumente la proporción o ratio de hurtos por sobre los robos, de modo de lograr reducir los hechos de violencia asociados al robo automotor y reducir así la lesividad sobre la vida de las víctimas.

7. Caracterizar la problemática en la jurisdicción

El paso siguiente sugerido es caracterizar la problemática criminal en el municipio y en la jurisdicción de referencia (por ejemplo, en la Provincia de Buenos Aires), considerando incluso el peso cuantitativo y cualitativo de la sustracción de automotores ocurridos en el municipio y su relación con el total nacional y provincial. Para ello pueden emplearse, por ejemplo, datos del Departamento de Estadísticas del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI). Un informe del Departamento de Estadísticas del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) del 2016 estableció que la zona oeste del Gran Buenos Aires fue el territorio donde se produjo la mayor cantidad de hechos delictivos asociados al robo automotor, con el 41,16%

⁶Se utiliza la clasificación propuesta por Binder (1997).

⁷Se sigue aquí la clasificación de objetivos propuesta por Binder (1997) en términos de objetivos de control, de reducción, de transformación y de extinción.

sobre el total nacional. Esta fuente brindó la tasa media de sustracción de vehículos nacional y por municipios⁸.

En términos de conflictividad con armas, los robos de automotores bajo intimidación con armas de fuego son una de las problemáticas a abordar, junto con el robo con arma de fuego a transeúntes en la vía pública, y robos con arma en domicilios y otras conflictividades. Bajo estos escenarios de empleo de armas, el robo automotor es una problemática criminal que pone en riesgo a sus víctimas, ya sea por riesgo de sufrir lesiones o incluso, en algunos casos, la muerte⁹. Además del daño sobre las personas, el robo automotor genera pérdidas monetarias de envergadura para las aseguradoras, para las personas (a través del aumento de las pólizas y los costos asociados a la pérdida) y para los gobiernos que deben finalmente invertir más presupuesto en políticas de seguridad para abordar este problema. El robo automotor y los mercados ilegales que impulsa constituyen una problemática que excede las fronteras nacionales, con autos y autopartes que se comercializan especialmente en el exterior, en especial en países limítrofes. Por estos motivos, se sugiere ante la complejidad del fenómeno procurar caracterizar la problemática a abordar de la manera más completa posible, reuniendo información de distintas fuentes.

7.1 Franja horaria y días de mayor ocurrencia

Caracterizar el robo automotor en cuanto al horario en el que ocurre, diferenciando en lo posible los métodos empleados según franjas horarias también. A modo de ejemplo, el robo automotor con arma de fuego ocurría en Morón en el 2015 en un 57% entre las 18 y las 0 hs, con la hora 22 hs aproximadamente siendo la que reunía la mayor cantidad de hechos. El restante 43% de los hechos se distribuía de manera similar entre las otras tres franjas horarias. Por otro lado, incorporar un análisis de las víctimas en función de los horarios, por ejemplo, ¿las mujeres se ven más afectadas por los hechos que ocurren durante el día por los roles culturalmente asignados al cuidado y la logística escolar de niños y niñas; o es indistinto el impacto del problema sobre hombres y mujeres? ¿El uso de violencia sobre las víctimas y su lesividad presente diferencias significativas por género o edad, o es indistinto? Además, identificar los días de la semana en los que ocurre la problemática, según franja

⁸Para más información ver <http://www.lanacion.com.ar/2021608-lanus-tres-de-febrero-y-moron-tienen-la-mayor-tasa-de-robo-de-autos>.

⁹En ocasiones los municipios pueden no tener acceso a este dato. A modo de referencia, se comparte una cifra publicada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Para más información ver: <https://www.urgente24.com/255098-grabado-de-autopartes-75-de-los-homicidios-es-por-robo-automotor>.

horaria y ubicación geográfica y modalidad. En ocasiones, para realizar determinados análisis será necesario considerar la escala del problema y un plazo temporal o series más extensas para realizar determinados análisis sobre una base de casos suficiente. Es decir, trabajar sobre la base de regularidades para hallar sus racionalidades subyacentes.

7.2 Modalidades y características

Existen diversas modalidades de robo automotor y es recomendable identificar en qué proporción ocurren cada una de ellas en el municipio o en la jurisdicción mayor de referencia, por ejemplo en la provincia. ¿En cuántos robos automotores cometidos en la jurisdicción hay empleo de arma de fuego? ¿En el porcentaje restante, el robo se comete bajo amenaza con armas blancas? ¿Qué modalidades de robo automotor son las principales?

Una modalidad habitual es que al momento de circular un vehículo automotor por una calle o avenida y un auto lo aborde desde atrás, se bajen de tres a seis personas y mediante amenaza con arma de fuego, le sustraen el auto a su dueño/a. Otra modalidad, es aprovechar el momento del ingreso al garaje de la vivienda o el momento en que la persona estaciona su auto frente a su vivienda y se propone ingresar, para amenazar al dueño del auto y llevarse el auto. A partir de fuentes sanitarias en el territorio (por ejemplo, de hospitales y centros de salud), es posible identificar a cantidad de personas heridas por armas de fuego en circunstancias de robo automotor. Además, si la víctima del robo es un/a policía (franco de servicio, retirado/a, etc.) o una persona armada, el robo del vehículo puede derivar en enfrentamientos armados. Otras modalidades que deben ser identificadas son el robo del auto que deriva en un secuestro de rápida resolución, comúnmente denominado «secuestro exprés» (tipificado legalmente como privación ilegal de la libertad por su breve duración o secuestro extorsivo si hay un llamado a familiares para exigir recompensa). Estas privaciones de libertad pueden durar entre dos y tres horas, hasta que se organiza con la familia un lugar y monto de pago. Diversas investigaciones penales han conectado bandas criminales que desarrollan ambos tipos de hechos, robo automotor y secuestros «exprés», por lo que también deben ser analizadas.

Otra dimensión de análisis que debería ser considerada para un plan político criminal que aborde el robo automotor es el fin de los automóviles robados, no desde una lectura del caso a caso individual sino desde una lógica de mercado (oferta y demanda, legalidad e ilegalidad) que tracciona un mercado ilegal que comercializa los vehículos o sus partes. Es cierto que para los municipios acceder a esta información es en muchos casos muy difícil. Sin embargo, no es menos cierto que para que existan incentivos a la producción de información

criminal es necesario impulsar la demanda política sobre los actores relevantes, impulsando la cultura de la política pública sobre la base de información.

Respecto de los fines de los vehículos sustraídos en la Provincia de Buenos Aires sería recomendable conocer la proporción en la que los automotores robados que son utilizados para cometer otros delitos (empleados para cometer otros robos) y luego abandonados (que aparecen en hallazgos). Alguno de ellos puede aparecer con algún grado de desguace con autopartes sustraídas para el mercado ilegal o legal de autopartes. Luego muchos de ellos son incendiados en la vía pública.

Otros robos automotores corresponden a casos de fraude o estafa contra las aseguradoras. En casos de fraude, al denunciar falsamente un robo o hurto de su auto, el dueño cobra el seguro y puede además obtener ganancias de la venta de las partes del auto. En ocasiones existe un intermediario que se queda con una comisión, al igual que los desarmadores y los vendedores de estos autos falsamente sustraídos bajo la modalidad de estafa o fraude. Algunos casos también pueden estar asociados a la comercialización de drogas ilícitas o trata de personas, al ser utilizados los autos en ocasiones para la carga y el tráfico de drogas o como prendas de intercambio y traslado (estas modalidades son frecuentes en otros países de la región como Brasil).

Algunos vehículos sustraídos no aparecen nuevamente en el corto plazo ya que serán presuntamente desguazados en desarmaderos, para ser comercializados en el circuito legal e ilegal de autopartes, o devienen en autos «mellizos», «remises truchos» o son empleados para otros fines. Respecto del mercado de autopartes robadas, después de la instancia del robo del auto, y entre cada una de las etapas (corte, desguace, distribución, venta), y en muchos casos existen terceros que venden las autopartes, distribuidas en talleres legales e ilegales. A la vez, previa a la venta se suman los días entre medio del robo y el corte o proceso de generar mellizos en los que se «duerme» o «enfría» el auto, escondiéndolo en las primeras 48 hs o 72 hs después del robo. En la década de los años 90, la gran mayoría de los autos robados se desarmaban en grandes desarmaderos de alta exposición y visibilidad en los barrios. Una década después¹⁰ aproximadamente, fueron desapareciendo estos grandes talleres y se desguazan los vehículos en pequeños talleres de corte, más reducidos en tamaño, que desde afuera parecen viviendas. Los talleres adulteran la numeración de las autopartes grabadas. Una modalidad que no debe soslayarse es la venta online de autopartes y los nuevos desafíos que implican para el

¹⁰A partir del año 2002 con la marcada devaluación del peso argentino sumado a factores estructurales ligados a la profunda crisis socioeconómica, se produjo en la Provincia de Buenos Aires un fuerte aumento de los robos de vehículos.

control del mercado ilegal de autopartes. En general, corresponden a vehículos de alta gama que serían trasladados por el interior del país hasta países limítrofes, para su venta falsificada en otros países.

A modo de contexto y para caracterizar la problemática, es necesario considerar que los costos de las autopartes en el mercado, el volumen de la producción local, las posibilidades o no de acceder a la importación de repuestos y los ciclos de devaluación de la moneda argentina pueden afectar la demanda de autopartes. El grabado de autopartes es un sistema de identificación de piezas vehiculares con el número de patente del vehículo, y que constituye un sistema de identificación y trazabilidad que busca desalentar el robo y la reventa de autopartes. Como antecedente, la Ley 25761¹¹, denominada Ley de Autopartes, promulgada en el 2003, daba origen a un registro de desarmaderos y establecía que debía confeccionarse una lista de 30 piezas de vehículos automotores que necesariamente debían llevar identificación y se estipulaban los pasos para dar de baja a un vehículo.

7.3 Connivencia o complicidad de fuerzas de seguridad

En un porcentaje de los hechos de robo automotor existe complicidad, regulación o connivencia de las policías o fuerzas de seguridad. Complicidad en la liberación de zonas para cometer los hechos, a través de brindar información de víctimas posibles, como así también a través de la protección a desarmaderos, reducidos y distribuidores y en algunos casos (demostrados judicialmente) incluso realización de hechos de robo automotor con secuestro extorsivo de rápida resolución cometidos por propios agentes policiales, entre otras modalidades. Por razones obvias, esta no es información de fácil acceso para los municipios pero, aun así, es una dimensión a tener en cuenta cuando se implementen políticas y de posible articulación con otros organismos relevantes.

7.4 Distribución geográfica

Analizar y trazar la distribución geográfica de los automotores robados, los lugares de los que fueron sustraídos (no solo los barrios sino el tipo de lugar – por ejemplo, domicilios particulares, estacionamiento en inmediaciones de centros comerciales, etc.–) y los lugares en los que fueron hallados. Dado que el robo automotor excede los límites del municipio de intervención, se debería solicitar a las autoridades policiales y provinciales las dinámicas de robo y

¹¹Ley de régimen legal para todas las personas físicas o jurídicas que procedan al desarmado de un automotor de su propiedad o de un tercero, y para aquellas cuya actividad principal, secundaria o accesorio, sea la comercialización de repuestos usados para automotores. Para más información ver <http://www.dnrpa.gov.ar/desarmadero/informacion/ley25761.pdf>

hallazgo en los municipios lindantes para saber, por ejemplo, cuántos de los vehículos que desaparecen en el municipio de referencia aparecen en otros municipios y en dónde.

Como se dijo anteriormente, a los fines de identificar y comprender regularidades es recomendable considerar una cantidad de casos suficiente de manera de hacer una lectura cautelosa de los datos.

8. Mapeo de actores con los que se implementarán o se articularán medidas y acciones incluidas en el plan político criminal

Los municipios pueden desarrollar un conjunto de estrategias y acciones de manera articulada con otros actores relevantes. Para ello, el mapeo de actores previamente delineado puede ser útil a la hora de formular políticas. La autora no soslaya que existen tensiones políticas, institucionales, administrativas, corporativas y hasta culturales entre los actores mencionados dentro del abanico de alianzas posibles. Como toda política pública, habrá tensiones, obstáculos y dificultades operativas, presupuestarias e institucionales a considerar. Es evidente que habrá alianzas estratégicas que en algún contexto político institucional sean más factibles de ser implementadas o sostenidas en el tiempo que otras. Este elemento será parte del análisis que deberá emplear el municipio a la hora de delinear sus acciones. Aun así, un mapeo de actores y el desarrollo de alianzas y estrategias conjuntas pueden desarrollarse, procurando avanzar de manera coordinada y articulada con otros actores, y por eso se incluyen estas opciones en este artículo.

A modo de guía entonces, un municipio podría implementar acciones de diversa naturaleza y de manera conjunta con:

- El Ministerio de Seguridad nacional y provincial de referencia, en particular con las divisiones dedicadas a abordar la sustracción de automotores de las policías, las direcciones o áreas de fiscalización de desarmaderos y autopartes, y la/s direcciones o áreas nacionales y provinciales de estadística criminal.
- Cámaras empresariales como la Cámara de Comercio Automotor (CCA), la Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFA), la Cámara de Comerciantes del Repuesto Automotor (CCRA), la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) y la

Federación de Asociaciones y Cámaras del Comercio Automotor de la República Argentina (FACCARA), entre otras instituciones relevantes.

- Empresas automotrices.
- Municipios lindantes.
- Poder judicial provincial, fiscalías dentro del departamento judicial de referencia y sus áreas de gestión de la información y, si fuera relevante, el poder judicial federal.
- Poder legislativo provincial y si fuera necesario, el poder legislativo nacional.
- Empresas aseguradoras, sus cámaras empresariales y otras organizaciones como el Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (CESVI), u otras empresas dedicadas a la investigación, experimentación y análisis de la seguridad vial y automotriz.

9. Medidas posibles a implementar

A continuación, se detallan propuestas de medidas para el abordaje político criminal del robo automotor, en tres planos o niveles de intervención: un plano preventivo, uno disuasivo y un último reactivo o punitivo. Si bien la gran mayoría de estas medidas excede el ámbito municipal per se, se incluyen en este plan político criminal bajo la premisa de la posibilidad de articular acciones, demandas y propuestas con otros actores, públicos y privados y de distintos niveles (locales, provinciales y nacionales).

9.1 Control sobre desarmaderos

Las diversas medidas de control que pueden implementarse, ya sea en el plano preventivo, disuasivo y punitivo, son de fundamental interés para reducir la comercialización de autopartes robadas. Dentro del espectro del control sobre los desarmaderos se propone lo siguiente:

- Auditoría judicial periódica de casas de autopartes y talleres mecánicos y sus dueños, instaladas en el partido y en otros municipios del departamento judicial a través de un convenio con la Fiscalía General correspondiente al municipio.
- Promulgar un ordenanza que habilite al Municipio a clausurar aquellos establecimientos dedicados al desguace de automotores, motos, ciclomotores o embarcaciones para la utilización o comercialización de sus autopartes que no cuenten con el debido certificado de inscripción en el Registro Único de Desarmaderos de Automotores y Actividades

Conexas (RUDAC) dependiente de la Dirección Nacional del Registro de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios según lo establecido en el artículo 9º de la Ley Nacional 25.761/03, sus modificatorias y otras normativas vigentes. Estas inscripciones deberán reanudarse cada 6 meses con la posibilidad de revocación de habilitaciones previamente otorgadas.

- Con la nueva normativa, realización de controles por parte del municipio con la posibilidad de proceder a la inmediata clausura del establecimiento hasta la acreditación fehaciente del cumplimiento efectivo de la misma.
- Por otro lado, la inscripción al Registro Único de Desarmaderos de Automotores y Actividades Conexas deberá ser renovada anualmente junto con la actualización de la documentación que establezca la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios –o la que en un futuro la reemplace–, en caso de incumplimiento reiterado, faculta al Departamento Ejecutivo a revocar la habilitación oportunamente otorgada.
- Por último, se realizará un control municipal de un decreto reglamentario que establezca el régimen legal para todas las personas físicas o jurídicas que procedan al desarmado de un automotor de su propiedad o de un tercero, y para aquellas cuya actividad principal, secundaria o accesorio, sea la comercialización de repuestos usados para automotores.
- En lo posible, se articularán medidas similares con municipios lindantes.
- Articular operativos de inspección a desarmaderos junto con la Dirección de Fiscalización de Desarmaderos y Autopartes bajo la coordinación de la Dirección Nacional de Investigaciones del Ministerio de Seguridad y la división Sustracción de Automotores de la Policía Federal Argentina, u otras divisiones que la reemplacen.

9.2 Controles y operativos policiales en vía pública (plano disuasivo)

- Realizar controles conjuntos entre funcionarios de tránsito del Municipio respecto de la documentación de los vehículos junto a peritos especializados de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, Ministerio de Seguridad de Nación o de la VTV. Se recomienda la realización de los controles en cercanías de las vías rápidas de escape habituales, avenidas y autopistas con especial énfasis en los horarios en los que ocurren los robos automotores (18 a 0 hs).
- En lo posible, se articularán medidas similares con municipios lindantes.
- Considerar la posibilidad de solicitarle a la Policía de la Provincia de Buenos Aires la utilización de vehículos señuelo en «zonas calientes».

Por vehículos señuelos nos referimos a automóviles que tienen instalados instrumentos de rastreo y en un trabajo articulado con fiscalías, investigar operaciones de bandas delictivas y eventualmente en caso de mediar la autorización e instrucción judicial pertinente, aprehender a integrantes de bandas delictivas. Se podrían articular estas acciones con la Superintendencia de Inteligencia Criminal de la Policía de la Provincia de Buenos Aires y con el Fiscal General del Departamento Judicial de referencia u otros organismos competentes.

9.3 Convenio interagencial con empresas de rastreo satelital (plano reactivo)

- Trabajo articulado de seguimiento de autos con rastreo satelital para dar alerta a las policías o fuerzas de seguridad que actúan en el territorio de la ubicación de autos con aviso de robo por parte de las empresas de rastreo satelital, realizando un análisis de los recorridos de los vehículos robados desde su lugar de sustracción hasta su hallazgo. Este trabajo se realizaría en articulación con la central de monitoreo u órganos de seguridad del municipio.

9.4 Medidas de control de la policía de la provincia de buenos aires sobre sus propios efectivos (planos disuasivo y reactivo)

- Requerirle al Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires mayor control e investigaciones internas sobre policías que podrían estar presuntamente vinculados directa o indirectamente a través de protección a actividades delictivas en la cadena del robo automotor. En particular, agentes de las fuerzas policiales pueden habilitar que sucedan los hechos de robo automotor liberando zonas, o siendo conniventes o partícipes del enfriado, corte y desguace y distribución de autopartes. Por lo tanto, es necesario investigar patrones delictuales vinculados a este mercado en una misma jurisdicción. Además, se propondría al Ministerio de Seguridad de la provincia la realización de cambios al régimen disciplinario de los agentes policiales de modo de disuadirlos en mayor medida de involucrarse en este ilícito y profundizar los controles patrimoniales a funcionarios policiales.

9.5 Impulso y promoción de medidas de desarrollo de antirrobo, de seguridad o rastreo por parte de las automotrices.

Como antecedente a considerar, en otros países los Estados les han exigido a las automotrices que inviertan un mayor presupuesto en la incorporación desde la fábrica de medidas de seguridad o rastreo, ya sean de tipo electrónico o

mecánico. Un ejemplo de estos dispositivos de seguridad que pueden incluir los autos son avisos automáticos emitidos directamente por el vehículo a la policía si es utilizado en horarios o por recorridos fuera de los habituales que le programa el dueño o la dueña del vehículo. Otros dispositivos (electrónicos o mecánicos) relevantes son las llaves de corte de arranque, de la batería, de ignición, o mecanismos de inmovilización del auto que afectan el flujo de electricidad o combustible al motor de modo de frenarlo en caso de sustracción de forma mecánica o incluso remota.

El municipio podrá impulsar junto con el Ministerio de Seguridad provincial y nacional que las automotrices desarrollen nuevos mecanismos de seguridad o rastreo de vehículos e incorporen los actualmente disponibles en el mercado de manera estándar para todos los vehículos tal como salen de fábrica de manera obligatoria. En articulación con el Ministerio de Seguridad de la Nación se le podría exigir a las empresas automotrices que los equipos salgan de fábrica con dispositivos antirrobo como trabavolantes, trabas de freno de mano, bloqueos y tornillos anti robo de ruedas, rastreadores GPS y los otros mecanismos citados, como ser las llaves de corte de arranque, batería o ignición de manera estándar y sin costo adicional para los clientes.

9.6 Campañas de concientización en medios de comunicación

Se podrán realizar campañas de sensibilización y concientización en medios de comunicación tradicionales y redes sociales respecto de la necesidad de evitar la compra de repuestos y autopartes que provengan del mercado ilegal y que no estén certificadas. La campaña podrá estar financiada de manera conjunta entre las empresas automotrices, el gobierno nacional o provincial, el gobierno municipal y empresas aseguradoras.

Algunas empresas como CESVI han adherido al Pacto Global de Naciones Unidas en materia de Responsabilidad Social Empresaria y el compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 2030). Dentro de estos compromisos, se establece el rol de las empresas como partícipes necesarias de las políticas que deben llevarse adelante para el desarrollo de los países, entre los cuales se incluye la seguridad ciudadana (ODS 16, Paz, Justicia e instituciones sólidas y ODS 17, Alianzas para lograr los objetivos)¹². Se podrá articular el financiamiento conjunto de esta iniciativa de concientización dentro de políticas de RSE de las empresas automotrices, aseguradoras y otros actores involucrados en el mercado automotriz.

¹²Para más información ver <http://www.odsargentina.gob.ar/Los17objetivos>.

9.7 Creación de fiscalías especializadas en robo y hurto automotor

Se le podría requerir al Fiscal General del Departamento Judicial correspondiente al municipio la creación de unidades fiscales de instrucción y juicio especializadas en la sustracción de vehículos, tanto como para hurto y robo o, en su defecto, la especialización de fiscalías existentes con experiencia en la materia. El objetivo de crear estas fiscalías será lograr una mejor instrucción de las investigaciones penales preparatorias, procesar información criminal respecto de las modalidades (incluyendo mapeos cartográficos de vías rápidas de escape, zonas de influencia de las bandas, modus operandi de los recorridos desde el punto de sustracción de vehículos hasta desarmadores identificados, etc.) y lograr elevar el nivel de condenas.

9.8 Revisión de legislación provincial en materia de robo y hurto automotor de modo de impulsar la extensión del grabado y registro autopartes de modo gratuito o subsidiado.

El grabado de autopartes es un sistema de identificación de piezas vehiculares con el número de patente del vehículo, y que constituye un sistema de identificación y trazabilidad que busca desalentar el robo y la reventa de autopartes. Hay partes de los automotores que actualmente deben ser grabadas para cumplimentar lo dispuesto por la Ley 14497¹³. Dicha ley establece que todo vehículo registrado en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires ante el registro nacional de la propiedad del automotor debe realizar el grabado indeleble del número de dominio en puertas, vidrios, capot, baúl y cristales, entre otros.

El artículo 12 de esta ley establece que el grabado de autopartes será requisito indispensable para la comercialización de vehículos automotores entre particulares o empresas, como así también para la verificación frente a la autoridad correspondiente¹⁴. En todos los casos el grabado es un requisito indispensable para circular y será exigido por la autoridad de control a todo vehículo radicado en la Provincia.

¹³<https://www.youtube.com/watch?v=F2DPtFF8jUY>.

¹⁴Deberá cumplirse con la obligación según el siguiente esquema:

Vehículos nuevos o usados, patentados o radicados en la Provincia de Buenos Aires con posterioridad a la entrada en vigencia del presente régimen: deben realizar el grabado dentro de los 30 días. Si usted no ha grabado aún, regularice su situación acercándose a cualquier de los centros homologados.

Vehículos con hasta dos (2) años de antigüedad: Un año (1) para realizar el grabado.

Vehículos con hasta tres (3) a cinco (5) años de antigüedad: Dos (2) años para realizar el grabado.

Vehículos con más de cinco (5) años de antigüedad: Tres (3) años para realizar el grabado.

Para más información ver: <https://rpva.mseg.gba.gov.ar/>.

Actualmente, el costo del trámite para realizar el grabado es de 940 pesos argentinos, una cifra que resulta inalcanzable para muchas personas. El monto de la multa por el incumplimiento de dicha obligación es la prevista en el artículo 18 inciso d), punto 3) del Anexo V del Decreto Nro. 532/09. (Artículo 8, Decreto 280/14)¹⁵.

En algunos países, el grabado de autopartes es asumido por los Estados y por ende gratuito para los y las ciudadanas, con el objetivo de impulsar el cumplimiento del grabado. Esta medida podría ser evaluada para su consideración, o al menos, financiada de manera tripartita entre aseguradoras, la ciudadanía y los Estados (nacionales, provinciales y locales).

Por otro lado, se propone crear con participación de los municipios (en especial los más afectados por la problemática) una Comisión Legislativa provincial revisora de las partes que deben ser grabadas y de la legislación asociada a las obligaciones de grabado y registro de vehículos y autopartes. En algunos países, la obligación de grabar las partes excede a las puertas, los cristales, el capot, y el baúl incluyendo a otras partes como paragolpes, paneles y otras. Más allá de esas piezas, también hay otras que son comercializadas ilegalmente y cuya demanda está en alza como airbags, baterías, ruedas, convertidores catalíticos, radios y sistemas de entretenimiento y audio, radiadores, entre otras. La comisión revisora podría evaluar la posibilidad de modificar la legislación y normativa en materia de grabado de autopartes y adecuarla de ser necesario.

9.9 Revisión de datos y modificación o creación de legislación en materia distribución y reventa, incluyendo la modalidad online

Tal como se publicó en artículos en prensa, los repuestos de autos llegaron a ser la quinta categoría más vendida en los portales de internet¹⁶ y en algunas de las grandes autopartistas representan 10% de su facturación total. Según el gerente de la categoría Autopartes de Mercado Libre, las publicaciones de venta de accesorios para autos crecieron 71% en el 2016¹⁷ con 1,4 millones de productos publicados ese año. Algunos especialistas citados en medios de comunicación afirmaron que la obligatoriedad de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) en la Ciudad de Buenos Aires también impulsó y traccionó el mercado de reposición de autopartes o aftermarket.

¹⁵Fuente: <https://rpva.mseg.gba.gov.ar/>.

¹⁶<https://www.cronista.com/negocios/Cyber-Warnes-la-venta-online-de-autopartes-se-duplico-en-un-ano-20161106-0017.html>

¹⁷Ibíd.

Algunas plataformas web han impuesto requerimientos de seguridad o de identificación, verificaciones y controles a los usuarios de sus páginas. Pero otras plataformas prácticamente no exigen a los usuarios ningún requisito de seguridad, por lo que difícilmente pueda rastrearse el origen lícito de lo que allí se comercializa o la legalidad de las transacciones que allí se realizan.

Por este motivo, la Comisión Legislativa propuesta en el punto 7.8 podría también abordar la creación o revisión de normativa provincial (o sugerir modificaciones a la legislación nacional) en materia de puntos de distribución y reventa, con especial foco en las nuevas modalidades de venta vía internet en redes sociales como Facebook, o portales de Internet con servicio de delivery y plataformas como Mercado Libre, OLX, y otras similares. La Comisión Legislativa deberá revisar los requisitos y controles para la venta online de estos productos y articular estos compromisos con empresas como Facebook, Mercado Libre, OLX y otras.

Además, la Comisión Legislativa deberá requerir informes a los distintos organismos, empresas automotrices, cámaras y aseguradoras de modo de analizar la oferta y demanda de autopartes disponibles en el mercado y sus costos, es decir, realizar de manera continua y detallada un análisis del estado del mercado de reposición autopartista. Los altos valores de los repuestos y autopartes sumados a períodos de limitaciones para la importación de piezas o ciclos devaluatorios tienen un impacto directo sobre la demanda de autopartes, y parte de esa demanda del mercado tracciona el mercado ilegal. Por este motivo, se deberá realizar un análisis detallado de la oferta y la demanda del mercado de autopartes y si es necesario, establecer metas de producción local o garantizar cuotas de importación (evaluar si a precios subsidiados) para garantizar que el mercado esté cubierto con la oferta de autopartes de origen legal.

10. Monitoreo y evaluación del plan

De modo de monitorear y evaluar el seguimiento del plan, se utilizarán datos cuantitativos como estadísticas de vehículos sustraídos (en cantidades absolutas), tasa de robos y hurtos de vehículos cada 100.000 habitantes, mapas o cartografía de «zonas calientes» de sustracción y de hallazgos. También nutrirán el monitoreo y evaluación del plan datos cualitativos de los diferentes actores intervinientes en el plan en relación con los avances, los desafíos y los obstáculos identificados para lograr el desarrollo de las medidas planificadas, como así también indagar en resultados obtenidos e inesperados. Otra fuente de información será el análisis exhaustivo de los

expedientes judiciales en casos de robos automotores ocurridos en el municipio de intervención y lindantes (si hiciera falta).

Para la obtención por parte del municipio de estadísticas relevantes, se articularán requerimientos de información con:

- El Ministerio de Seguridad de la Nación en base a lo registrado en el Sistema Nacional de Información Criminal, por parte de las correspondientes áreas de Estadística Criminal.
- El Ministerio de Seguridad de la Provincia de Buenos Aires.
- El Departamento de Estadísticas del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) en base a los datos aportados por las aseguradoras.
- La Secretaría de Gestión del Departamento Judicial correspondiente al municipio, quien procesa estadísticas en base al Sistema Informático del Ministerio Público (SIMP) y podrá facilitar el acceso al análisis de causas judiciales vinculadas a la temática de modo de investigar cualitativamente aspectos relativos las modalidades y características del accionar de las bandas criminales y fallas en la instrucción de las causas. De ser relevante, también podrían articularse solicitudes de información las áreas competentes de la justicia federal.
- Otros organismos de interés como la Dirección de Análisis Criminal y Planificación de la Persecución Penal (DAC)¹⁸ dependiente de la Procuración General de la Nación que, si bien privilegia la investigación de otras problemáticas como el narcotráfico, por la vinculación de la sustracción de automotores con otras modalidades del crimen organizado, podrá brindar información relevante.

11. Palabras finales

Los municipios se encuentran frente a múltiples desafíos en el abordaje de las problemáticas de seguridad ciudadana, en un contexto de responsabilización a este nivel del Estado por parte de la ciudadanía. En este contexto, proponerse políticas integrales es un horizonte deseable y necesario, en la medida que las respuestas parciales han sido ineficaces y costosas. La posibilidad de que los municipios accedan a mayor información

¹⁸Creada por la Procuradora General de la Nación por Resolución PGN N° 204/2014.

sobre las problemáticas de seguridad que los afectan, para la implementación de políticas públicas basadas en el conocimiento, dependerá, en parte, de generar mayor demanda pública sobre la temática apelando a las potencialidades de las distintas agencias del Estado y un mayor compromiso de parte de actores públicos y privados. Este artículo pretende ser un aporte en ese sentido

Bibliografía

1. Binder, A., 2011 *Análisis político criminal, bases metodológicas para una política criminal minimalista y democrática*, Buenos Aires: Editorial Astrea.
2. Binder, A. M., 2010: *Política de Seguridad y control de Criminalidad*. Buenos Aires. Ad. Hoc.
3. Dammert, L., 2007: «¿Qué pueden hacer los gobiernos locales?», *Revista Nueva Sociedad*, Noviembre 2007, No. 212: 67-82.
4. Dammert, L. y Díaz, J., 2005: «Etapas en el diseño e implementación de iniciativas locales de seguridad a nivel local» en *Ciudad y Seguridad en América Latina*, Lucía Dammert y Gustavo Paulsen (eds), FLACSO Chile, Red URB-AL 14 Seguridad ciudadana en la ciudad, Santiago, Chile, pp. 206-208.
5. Delmás-Marty, M., 1986: *Modelos Actuales de Política Criminal*. Colección Temas Penales. Serie Nro. 4 Madrid: Centro de publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Justicia.
6. Mazzolo, A., 2009: «Herramientas y buenas prácticas de los gobiernos locales para la seguridad de las mujeres en las ciudades». Documento preparado para el Curso Virtual de Postgrado «Violencia Urbana, Inseguridad y Discriminación. Hacia la convivencia en la ciudad desde un enfoque de género», CEUR, UNIFEM, 2009.
7. Olaeta, H., 2015: «Luces y sombras sobre la creación de oficinas de producción de conocimiento en materia criminal» para Asociación Pensamiento Penal en <http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/03/doctrina40716.pdf> (última consulta realizada el 21 de noviembre de 2018).
8. Olaeta, H. y Pezzuchi, G., 2016: «Construcción de Conocimiento para la Gestión de la Seguridad en la Era de la Información» en Tobías Schleider y M. Eugenia Carrasco (eds.): *Municipios: los nuevos actores de la seguridad ciudadana* de BID, ROLVYD, ILSED, Buenos Aires: 33-49.

9. Palmieri, G. y Waigmaister, F., 2009: Seguridad y ciudadanía: Nuevos paradigmas y políticas públicas, Buenos Aires: Edhasa.

10. Rodríguez López, D. y Schleider, T., 2016: «Los observatorios como política de gestión de la información. Marco teórico. Antecedentes y procesos en desarrollo. Tipos de observatorios en la región. Los casos de Bogotá y Mar del Plata», en Tobías Schleider y M. Eugenia Carrasco (eds.): *Municipios: los nuevos actores de la seguridad ciudadana* de BID, ROLVYD, ILSED, Buenos Aires: 53-73.

11. Saín, M., 2012: «La criminalidad común y organizada en la Provincia de Buenos Aires» en *Cuadernos de Seguridad* N° 15 - 07/2012, del Instituto Nacional de Estudios Estratégicos de la Seguridad Ministerio de Seguridad.

12. Sozzo, M., 2002: «Pintando con números. Fuentes estadísticas de conocimiento y gobierno democrático de la cuestión criminal en la Argentina» en *Anuario de Ejecución Penal*, Año I. N° 1, p.85-138.

13. Sozzo, M., 2009: «Gobierno local y prevención del delito en la Argentina», *Revista Latinoamericana de Seguridad Ciudadana*, Enero 2009, No. 6: 58-73.

14. Zifp, H., 1978: *Introducción a la Política Criminal*. Edición 2018, Chile: Ediciones Jurídicas Olejnik.

15. Normativa del Registro Provincial de Verificación de Autopartes. Disponible en: <https://rpva.mseg.gba.gov.ar/>.

16. Ley 25761 de régimen legal para todas las personas físicas o jurídicas que procedan al desarmado de un automotor de su propiedad o de un tercero, y para aquellas cuya actividad principal, secundaria o accesorio, sea la comercialización de repuestos usados para automotores. Disponible en: <http://www.dnrpa.gov.ar/desarmadero/informacion/ley25761.pdf>.

17. Ley 14496 de creación del Registro Provincial de Verificación de Autopartes en la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-14497.html>.

18. «Grabado de autopartes: 75% de los homicidios es por robo automotor», 27 de julio de 2016, Urgente 24. Disponible en: <https://www.urgente24.com/255098-grabado-de-autopartes-75-de-los-homicidios-es-por-robo-automotor>.

19. «Un nuevo mercado que creció por la falta de importaciones: desarmaderos vip», 19 de agosto de 2016, Perfil. Disponible en: <http://www.perfil.com/policia/un-nuevo-mercado-que-crecio-por-la-falta-de-importaciones-desarmaderos-vip.phtml>.

20. «CyberWarnes: la venta online de autopartes se duplicó en un año», 7 de noviembre de 2016, El Cronista Comercial. Disponible en: <https://www.cronista.com/negocios/Cyber-Warnes-la-venta-online-de-autopartes-se-duplico-en-un-ano-20161106-0017.html>.

21. «Lanús, Tres de Febrero y Morón tienen la mayor tasa de robo de autos», 8 de mayo de 2017, La Nación. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/2021608-lanus-tres-de-febrero-y-moron-tienen-la-mayor-tasa-de-robo-de-autos>.

22. «Simulaban robo de autos, estafaban al seguro y vendían autopartes on line», 17 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.perfil.com/cordoba/simulaban-robo-de-autos-estafaban-al-seguro-y-vendian-autopartes-on-line.phtml>.