

## DESGRABACION DISERTACION JUAN PABLO SASSANO

La presentación anterior fue muy elocuente y hay cosas que me dan pie a hablar en cuanto a todas estas estadísticas, creo que no somos los únicos que lo hacemos, ellos también la hacen. Por eso hablo que son organizaciones criminales y el ataque está dirigido a estas organizaciones criminales que se dedican a robar vehículos, después a desguasarlos o a pasarlos hacia otro lado y comercializar toda la parte ilegal.

Son verdaderas organizaciones criminales que tienen análisis económico, tienen abogados, tienen estructuras que les permiten continuar con su trabajo y realmente, es un negocio muy rentable.

Tenemos secuestradas a lo largo de estos 2 años de trabajo, casi 3 millones de autopartes, poniéndole un precio bajo de \$100/\$200 cada una, multipliquen cuanto es lo que se secuestró hasta ahora.

Hicimos operativos en varias partes del país, también después me voy a referir a lo de Mendoza, pero también coinciden las estadísticas con algunos trabajos que fuimos efectuando y cuál es el tema del corrimiento. Como se va corriendo, primero era Capital el centro de la venta de autopartes, se atacó a Warnes con casi 500 inspecciones, después unos 150 allanamientos, todo esto ¿Qué hizo?

Que empezaran primero a cambiar la modalidad de cómo vender las autopartes porque antes era una cosa, tenían un mostrador, mostraban un par de elementos y después hacia el fondo tenían el resto. Cuando empezamos a descubrir esto, empezamos a ingresar, entonces están un poco más acomodados en cuanto a lo que es el mostrador pero por Internet siguen vendiéndose autopartes.

Es una decisión del gobierno atacar las organizaciones criminales, se crea la Dirección Nacional de Fiscalización de Desarmaderos y Autopartes, la voluntad está transcrita a partir de la creación de la Dirección que va a aplicar la ley 25761 que es el régimen legal para todos los desarmaderos y la venta de autopartes. El decreto reglamentario, el otro decreto y la resolución ministerial son todas complementarias para poder llevar adelante la actividad que lleva la Dirección.

La documentación que se pide en cada una de las inspecciones que realizamos, más allá que también en los allanamientos se vuelva a pedir, nada más que en los allanamientos la cosa es un poco más compulsiva, vamos y se busca directamente.

Se requiere que estén inscriptos en el RUDAC (*Registro Único de Desarmaderos y Actividades Conexas*), que tengan su libro de ingreso y egreso, que tengan una habilitación municipal por eso también quiero traer a colación que la Ministra de Seguridad en varias ocasiones ha dicho que estos controles se deben hacer desde todos los niveles del Estado: el Estado nacional, el Estado provincial y el Estado municipal.

Tiene que abarcar los tres niveles del Estado, también tenemos que contar con colaboración de otros niveles como pueden ser el Poder Judicial, también a veces a nivel privado y en la ocasión específicamente las compañías de seguros, a lo que me voy a referir un poquito más adelante.

Se verifica la habilitación de libros como generador de residuos peligrosos, ésto cuando estamos frente a un desarmadero. En la Capital Federal no hay ningún desarmadero y en el interior hay pocos, uno de ellos es CESVI o sea que esto únicamente se controla en aquellos lugares que funcionan como desarmaderos, están habilitados como tal.

Después, todo lo que son facturas de compra o remitos que acreditan la procedencia de las autopartes; muchas veces hemos trabajado en forma conjunta con la AFIP en lo que es nivel nacional y lo que es a nivel local con las agencias impositivas o tributarias que correspondan, colaboran con todo lo que es la verificación tributaria contable de estos locales. El trabajo es casi nulo porque no hay facturas, registros, nada, son lugares que, después van a ver algunas fotos, están cercanos a un lugar sucio y totalmente descuidado, llenos de autopartes.

También controlamos los formularios 04D que fue un logro de no más de un año, ratificado entre el Ministerio de Seguridad y el Ministerio de Economía, la Doctora Garré y Boudou en la firma de un convenio donde no solamente se ratifica la utilización del 04D sino que también se empieza a hablar del grabado de autopartes.

Este es el sticker que controlamos y que es el que da la legitimidad a las autopartes. La única autoparte legal que se puede vender es aquella que tiene esta oblea; no todas las autopartes son las que se pueden vender, hay un catálogo de 30 que están detalladas en los anexos de la ley.

Otra parte que son piezas de seguridad por ejemplo los cinturones inerciales de seguridad, ópticas, espejos, butacas, airbag y volantes con airbag son autopartes que no se pueden vender, para poder entrar de nuevo en el mercado necesitan un certificado de homologación que diga que están en condiciones de volver a cumplir las funciones que tenían de antes, cuando se instaló en el vehículo.

Los ingenieros saben mucho más sobre esto, las autopartes sufren a veces fatigas y estas fatigas de los elementos hacen que no sean confiables o no sean seguros para que continúen con su funcionamiento en los vehículos.

Cuando vamos a las inspecciones, más allá de solicitar lo que es la documentación, nos fijamos que estas autopartes tengan sticker y que estén colocados en cada una de las autopartes y coincidan con el registro ya que muchas veces hemos encontrado autopartes con el sticker pegado con cinta scotch y que en el registro aparece como un elemento y está colocado en otro.

Esto sucedió al principio, quizá con la falta de control había una cuestión que se exhibían simplemente autopartes con sticker pegado, daban una fachada de legalidad al local y detrás encontrábamos el resto de las cosas, cuando empezamos a controlar los número de los sticker empezamos a darnos cuenta que ni siquiera eran legítimas las que estaban adelante.

En algunos lugares hemos encontrado que se trata de vender autopartes usadas como nuevas, ahí ya no es simplemente la ley 25761 sino que también estamos frente a los delitos de estafa o de defraudación. También controlamos las chapas patentes, si hay algún número VIN y verificamos todo lo que son las dimensiones de los establecimientos.

En algunos secuestros hemos logrado encontrar 4 puertas, 1 capó, 2 guardabarras, 1 baúl y en la tapa baúl aparece una concesionaria y era un de Audi un A6 y negros y empezamos a identificar a cada uno de los dueños. Lo que encontramos era producto de un robo, claramente pudimos identificar que esas autopartes provenían del robo.

Algunos problemas de los que tenemos con la justicia es que nos dicen que las autopartes que encontramos no tienen un origen ilícito porque se basan en el delito de encubrimiento. El delito es simple, la ley 25761 en el artículo 13 dice “toda aquella autoparte que no tenga el sticker es ilegal” punto.

Si se siguen haciendo investigaciones lo que se hace es lograr determinar que esa autoparte no entra en la 25761, sino que también puede ser parte de un encubrimiento de un robo anterior.

Esto se hace a partir de las investigaciones, muchas veces cuando llegamos los vidrios están rotos y lógicamente toda aquella identificación que puedan tener esas autopartes se las erradica. Cuando hay un motor que quieren poner en otro vehículo lo primero que hacen es perforarle o borrarle el número de motor lo mismo pasa con el chasis.

Esto es lo que les decía “atención al público superficie total”. En la primera fotografía se ve cómo que la atención al público es muy pequeña, prácticamente no tiene nada en exhibición y cuando lo miramos de más afuera se ve todo lo que es el tamaño del local, cómo va hacia atrás, como sale por los techos y lo que después es por dentro. Estas son fotos reales, esto no es trucado y lo habrán visto en varios canales.

Esto fue un allanamiento que hicimos en provincia de Buenos Aires donde contamos con muy buena colaboración de la Justicia Federal en la provincia de Buenos Aires.

Hay una línea de denuncias es el 0800-555-5065, que actualmente está en el Ministerio de Seguridad y denuncian que en este lugar se cortaban autos, empezamos a hacer una pequeña investigación y logramos un allanamiento con la Justicia Federal. Adentro encontramos lo que se ve en la segunda foto: 21 vehículos con pedido de secuestro, 21 vehículos y 5 con la enumeración erradicada o sea 26 rodados robados en un solo lugar.

En algunos encontramos manchas de sangre, las llaves, armas, los cuños no originales para grabar, pedazos del chasis cortado con el número original, los rastreadores satelitales en una caja o sea algo realmente importante.

Fuimos a otro domicilio que estaba vinculado con éste y estaban las autopartes en exhibición, otro vínculo más entre el robo y las autopartes, éste era el otro domicilio que habíamos allanado y que tenía vínculo con el anterior donde estaba todo desguasado.

Más fotos. Esto indica todo lo que fuimos hallando a lo largo de los allanamientos y como fueron apareciendo, en esta foto ven los techos que no se pueden comercializar, por eso en el convenio que se firma hace poco entre los dos Ministerios se empieza a hablar de cuáles son las autopartes que son las que se pretenden grabar con los vehículos aún enteros.

La idea es grabar al vehículo “vivo” por decirlo de alguna manera sin desguasar, lo que estamos tratando de evitar es que se lo roben, lograr es que una vez que hacemos los allanamientos, poder determinar con alguna identificación oculta que las autopartes realmente provienen de un robo y lo único que hacemos es cambiar la calificación penal, de la 25761 con una pena menor e ir directamente a un encubrimiento con una pena mayor y a veces, hasta poder llegar a lograr hacer un seguimiento, una investigación hacia atrás y dar con los autores de los robos.

Los techos son una de las autopartes que estamos solicitando que se graben aunque no se puedan comercializar en los autos que aún están enteros. Esto es lo que encontramos, es denominador común en todos los allanamientos y que es una gran cantidad de techos.

En la mayoría de los allanamientos encontramos autopartes que coinciden con las estadísticas de los autos más robados, pero no se han encontrado de los autos de alta gama porque tenemos la sospecha de que muchos de ellos pasan hacia el exterior.

Hay lugares que están dedicados específicamente a autos de alta gama como éstos, como este lugar, muy prolijo -alta gama, más prolijidad, más limpieza, pareciera que fuera una cosa así- y esto fue en Santa Fe.

Encontramos frentes enteros que no pudimos determinar de qué vehículos eran porque la mayoría de la documentación que se nos presenta cuando vamos es ninguna o aparecen los

04 comunes que saben, es la baja en el automotor y automáticamente deviene la destrucción de ese vehículo.

Empezamos a trabajar con la Superintendencia de Seguros y pedimos que todas las compañías de seguro nos informaran de todos aquellos siniestros que estaban entre el 50 y el 79% de la destrucción del rodado.

El año decía que muchas veces ocurría es que existen algunos pagos agraciados para poder calmar la inquietud de los clientes de las compañías de seguros y que después esta gente se iba con sus restos del 21 o 22%, el cual no alcanzaba a la destrucción total, se iba a algún restero, vendía esos restos y entre el pago agraciado que podía lograr en alguna compañía de seguros más lo que le daba el restero tenían un número que ayudaba a poder comprar otro vehículo. Porque había una cuestión de no destrucción total.

También en aquel momento dije que en realidad lo que estaba pasando era que se estaban vendiendo los papeles porque cuando iban al restero, éste pagaba no por lo que quedaba, por un pedazo de motor sino por los papeles.

Cuando se sustrae un vehículo de similares características, tengo los papeles originales, tengo el pedazo del chasis original, tengo el motor original y en un día tengo un auto en perfectas condiciones para vender con muy poco trabajo.

Empezamos a trabajar a partir de este rubro y tuvimos una gran cantidad de respuestas de las compañías de seguros.

Hicimos un muestreo, sobre 1.500 hicieron un muestreo de 800 y empezamos a descubrir algunas coincidencias y que efectivamente muchos de los autos coincidían en algunos desarmaderos donde terminaban los vehículos y también fuimos determinando algunas otras relaciones, entre las compañías de seguro con lo que después se determinaba o en las ventas de los restos o en cómo terminaban esos autos que debían ser destruidos en locales donde se terminaban vendiendo algunas autopartes.

El trabajo que tenemos que hacer es entre todos, se han hecho allanamientos en Misiones, Mendoza, San Luis, Tucumán, Jujuy, Salta, en el interior de la provincia de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, se ha ido viendo cómo los corrimientos van de un lado para el otro, qué es lo que ocurre en Mendoza que van a ser las últimas diapositivas.

Este trabajo tiene que estar en confluencia con la actividad de las fuerzas de seguridad que son las que colaboran en cada uno de los allanamientos y las investigaciones y también contamos con la cuestión multiagencial, viene AFIP, vienen las agencias locales, también tenemos que contar con la justicia que es la que nos va a escuchar y nos va a dar los allanamientos, es la que va a llevar adelante las investigaciones, es la que va a lograr la condena y la determinación de los autores del delito.

Por último creo que los usuarios tienen que concientizarse en no comprar las autopartes que en algunas oportunidades han dicho que son manchadas con sangre y es una realidad; el 75% del homicidio doloso está vinculado con el robo automotor y esto ha sido así hace rato.

Creo que cuando las compañías de seguros llevan adelante esta modalidad de calmar a sus clientes lo cual me parece bien y no piensan en que esto es un círculo vicioso y es perverso o sea que todo aquello que se sacan de encima o que mandan a algún retero y que mantienen los papeles vivos, significa un robo en otra compañía de seguros y a veces en la propia compañía de seguros.

Este es el formulario 04D, es uno de los logros que llevamos adelante. La diferencia entre el 04D con el 04, es que el 04 da de baja el automotor directamente y se tiene que destruir, mientras que el 04D lo que hace es identificar las autopartes que después se van a comercializar.

Los fundamentos es: la trazabilidad, con el 04D vamos a poder lograr saber de qué vehículo viene esa autoparte, los objetivos es que podamos llevar adelante una fiscalización concreta y tener autopartes con trazabilidad y los que actúan son la DNFDA (Dirección de Fiscalización de Desarmaderos y Autopartes), la Superintendencia de Seguros y el Registro de la Propiedad Automotor.

Esta es la resolución conjunta que les hablaba antes y que fue firmada hace 4 meses, en las que rectifica la utilización del 04D y se empieza a hablar de una identificación de autopartes sobre los vehículos que todavía están armados. Es complementario de lo que es la ley 25761 y lógicamente lo que hace es optimizar los resultados.

En todos los allanamientos que fuimos haciendo en el interior siempre fueron positivos y hubo una gran cantidad de secuestros de autopartes.

En Mendoza en particular y con la continuación del trabajo del Ministerio de Seguridad de Mendoza y con las fuerzas de la seguridad y la justicia de Mendoza que continuó con todas las investigaciones, esto es lo que empieza a salir en los medios de allá, que efectivamente se había logrado bajar el robo automotor.

Me acuerdo que cuando habíamos ido al principio se decía que era el lugar preferido del robo y de la comercialización de las autopartes, de hecho en Mendoza se logró secuestrar en 2 días, 750 mil autopartes cerca de 29 allanamientos.

Estas fueron las noticias que se fueron destacando: 1244 a 1028 unidades baja; si comparamos lo que fue en el 2009/2010 en Capital Federal fue algo similar, también había bajado no un 24% como acá si no había bajado un 14%, creo que un 12% del robo automotor entre el 2009 y el 2010.

Esto arranca con la actividad de la Dirección Nacional donde de alguna manera abre las puertas a la justicia, lo que hicimos fue informarle a la justicia que era lo que estaba pasando, cómo era la aplicación de esta ley y qué era lo que estábamos tratando de evitar. Hablamos que fueron 27 allanamientos, 650 mil autopartes en San Rafael y en Mendoza.

Por último, quería mencionar qué es lo que hacemos con los vehículos que están secuestrados a disposición de la Justicia Nacional y es que los compactamos al igual que las autopartes.

Todas las autopartes secuestradas se compactan, a partir de acá se cuenta con la autorización de la Justicia para llevar adelante esta compactación de vehículos, se liberan los depósitos, se lleva adelante la descontaminación, se limpian los predios, se baja también la cantidad de custodias que están afectados a todo lo que es el cuidado de estas autopartes y el producido de esta compactación se dona a la Fundación Garrahan.

Hasta ahora se lograron con 9500 vehículos compactados una donación de 2 millones 300 mil pesos y tres playas judiciales totalmente desocupadas y ahora lo que se está trabajando es en que todas las comisarías de la Capital Federal empiecen a trasladar los vehículos que tienen en los depósitos propios y que a veces afectan a cada uno de los vecinos, llevarlos hacia las playas y empezar a tener un control sobre cada uno de estos vehículos secuestrados.