

DESGRABACIÓN

DIEGO FLEITAS

Gracias Alejandra y muchísimas gracias al CESVI por la invitación, con quienes venimos trabajando en conjunto hace mucho tiempo. Brevemente quería presentar una forma de analizar el problema de como es el funcionamiento de la oferta y demanda del mercado ilegal, como se asocia al mercado legal.

Sabemos que hay un vínculo entre mercados ilegales y legales, tratar de pensar como es la economía, las políticas y la regulación que desde el Ministerio de Seguridad estamos fallando, como se está regulando la industria bien o mal.

También tener en cuenta las diversas modalidades que hay vinculadas al robo automotor y como se asocian al blanqueo y los distintos pasos y actividades de soporte.

Frente a esto estamos tratando de encontrar nuestras debilidades y a su vez vulnerabilidades de las organizaciones delictivas para tratar de desarrollar mejores políticas. Otro gran problema que enfrentamos es el de las fuentes de información, hay distintas sobre el tema.

Es muy importante tener datos confiables, estamos trabajando con las distintas fuentes: con CESVI, con la Superintendencia de Seguros, para tratar de entender bien el alcance del fenómeno y también con las empresas de rastreo.

Frente a esto precisamente tenemos que tratar de entender que es lo que mide cada uno, que deja de medir y como tomar decisiones en base a eso.

Existen grandes niveles de robo en la industria automotor, de acuerdo a la Superintendencia fueron 66.000 en 2016, algo más en 2015; las cifras del 2016 del CESVI fueron 55.000 casos a los que de acuerdo a nuestras propias cifras del

Sistema Nacional de Información Criminal se daban 71.000 casos de robo de auto en 2015. Estas diferencias se deben a distintas poblaciones y universos que cubren cada uno.

El tema del vínculo entre el robo y violencia es muy claro, entre un 16 y un 23% de los homicidios se comenten en ocasión de robo y un porcentaje grande de ellos es de robo de vehículos.

La cantidad de gente que murió en ocasión de robo en el 2015 fue entre 400 y 600 personas. Es un número muy grande y tenemos que trabajar para tratar de disminuirlo.

A esto se suma el robo parcial de vehículos que en 2016 de acuerdo a la Súper fueron 260.000 aproximadamente y todo esto nos indica un mercado ilegal inmenso que está detrás de este fenómeno.

Las buenas noticias son que en 2016 hubo una baja muy importante del nivel de sustracción automotores casi 7,4 si no me equivoco, nuestras cifras lo muestran también.

La Superintendencia lo muestra también y es una buena noticia porque además también bajaron los homicidios, lo mismo ocurrió en 2015, lo cual refuerza esta idea del vínculo entre el robo automotor y los niveles de homicidio.

Acá podemos ver la evolución de los niveles de robo de acuerdo a 3 fuentes distintas: el CESVI que es la línea roja, la Superintendencia es la azul y la breve línea verde son los datos del Ministerio de Seguridad, vemos que en el 2015 están bastante cerca en cuanto a cantidad y en todos los casos se ve la caída que es en el 2015 y continúa en el 2016.

Otra cuestión interesante vinculada a lo que mencionaba Marcelo es este vínculo entre la economía y la industria automotriz, con los niveles de robo.

Este gráfico es idea del CESVI, lo diseñamos un poquito pero es autoría de ellos. Vemos como es la evolución de sustracción de automotores y como las líneas rojas cuando hay distintos eventos económicos por ejemplo restricción de importaciones,

devaluaciones y otros eventos, genera un pico de posterior de sustracción automotor y nos está marcando una línea de trabajo para avanzar.

De hecho estamos ya trabajando con la Secretaría de Comercio de la Nación para tratar de intervenir en solucionar estos problemas, Marcelo ya presentó datos sobre qué tipos de modelos se roban o hurtan, nuestras cifras son algo distintas.

Estas son cifras de la Policía Federal del 2015 porque los autos viejos, que son los más robados y suelen tener menos seguros, entonces su representación es mayor en el caso de las cifras policiales. Siempre es menos en las cifras de seguros.

Vemos que los modelos más caros tienden a ser robados y los más baratos a ser hurtados por cuestiones de tecnología de bloqueo.

Eso nos plantea un interrogante desde las políticas de seguridad si qué preferimos: que nos roben o nos hurten.

Hay que ver en qué medida es conveniente tener muchas medidas de bloqueo o mejor tener medidas de rastreo. Muchas medidas de bloqueo pueden tener un efecto secundario o negativo que es aumentar los niveles de robo.

En línea similar a lo que mostraba Marcelo, vemos el año de fabricación de los autos robados, hurtados o que se patentaron. En el robo el grupo modal son los autos más nuevos.

Acá es la distribución de los niveles de robo y hurto de automotores en la ciudad de Buenos Aires quería resaltar la importancia en este caso de autoreferenciación y creo que acá hay un desafío para las empresas de seguros.

No sé si ustedes vieron en películas o series el tema de la Policía Preventiva, como se produce el delito y el tema geográfico es muy importante, con buenas herramientas uno puede predecir mejor donde se va a cometer el delito o el riesgo de un siniestro.

Creo que acá hay un área de trabajo importante para ustedes y yendo en concreto a estos mapas, vemos como el robo se concentra en la zona Sur, cerca y más en

general, no vamos a ver ahí en detalle pero cerca de las vías de escape, mientras que el hurto está mucho más distribuido a lo largo de la ciudad.

Volviendo al tema de mercados legales y la industria automotriz, hay un vínculo entre las industrias legales, los mercados legales, ilegales.

Uno tiende a incidir en otro aunque pueden tener distinto grado de esta relación y en el caso de Argentina, hemos encontrado que hay muchas fallas de mercado, cuellos de botella que seguirían al mercado ilegal; y los niveles de robo, desde temas de repuestos, de como es el manejo de los repuestos usados, el problema de los autos viejos, problemas regulatorios y temas económicos ya señalados. Y ahí también cabe preguntarse qué es lo que pasa con la industria de seguros y su regulación.

Hay problemas, hay lugar para mejores regulaciones y hay espacios para mejorar desde problemas por ejemplo con los títulos de propiedad de autos que tienen siniestro total que después puedan ser utilizados para blanquear autos viejos, problemas en la gestión de repuestos de los autos investigados, etcétera, y generar un área de trabajo conjunto para mejorar estos temas.

Obviamente acá estamos hablando de seguros pero hay toda una serie de políticas de seguridad que estamos trabajando, que Alejandra ya mencionó.

La importancia del patrullaje en hotspots, zonas calientes, por eso la importancia de los mapas que mostré porque precisamente la concentración de las actividades preventivas en esas zonas calientes es lo que permite ser más efectivo.

También es importante y hay un debate cuáles son nuestras prioridades: el hurto, el robo, la violencia, qué queremos disminuir.

De acuerdo a eso son distintas las opciones que se nos van a abrir, también creo que desde el Ministerio de Seguridad nuestra gran prioridad es la violencia y los delitos más graves.

Estamos en contra de la sustracción o hurto automotor pero sobre todo tratamos de prevenir los delitos más graves, el tema de la coordinación que mencionó Alejandra, internacionalmente la única forma que para tener éxito.

Las experiencias muestran que es el trabajo conjunto de múltiples actores, una mesa de trabajo como señaló Alejandra.

También estamos pensando promover la creación de Fiscalías Especializadas. No hay Fiscalías Especializadas sobre robo automotor a pesar del volumen inmenso de casos que hay, creo que hay un espacio ahí para mejorar la coordinación.

Estamos discutiendo cambios regulatorios en la industria automotriz, estamos trabajando con la Secretaría de Comercio y ahí nos vamos a tener que sentar con ustedes también y con la industria automotriz para ver como alinear los intereses, para que este sistema pueda funcionar mejor y eso incluye pensar cambios o formas de alinear mejor la industria del seguro para que de esa forma bajar la siniestralidad y los niveles de violencia. Gracias.