

La sustracción de vehículos y el tráfico ilegal de autopartes usadas en Argentina

Delitos de pobres, poderosos y sectores medios

Recibido: 15/03/2013

Aceptado: 14/06/2013

Esteban Rodríguez

Universidad Nacional de La Plata / Universidad Nacional de Quilmes, Argentina.

Resumen

La sustracción de vehículos en Argentina está estrechamente vinculada a la comercialización ilegal de autopartes usadas y orientado a surtir los mercados informales que pendulan entre la legalidad y la ilegalidad. Nos interesa explorar la relación entre las economías ilegales y los mercados informales, pero también entre estos y las mercados formales. Cuando las empresas automotrices y las autopartistas locales no surten el mercado repositor, la brecha de precios existentes entre los mercados formales e informales estimula a los “clientes” a solucionar sus problemas a través del mercado informal; de la misma manera, cuando las compañías de seguros no cubren los costos de reparación del vehículo siniestrado, se está “empujando” a los titulares de los vehículos, a adquirir los repuestos a través de los mercados informales que fueron estoqueados a través de las economías ilegales. El tráfico ilegal de repuestos usados es un crimen complejo que involucra a actores sociales desiguales. La noción de mercado, y más aún, la sobreposición de mercados, nos permite comprender el carácter multicausal y combinado de estas conflictividades para luego ensayar respuestas multiagenciales que desalienten la sustracción de vehículos y el tráfico ilegal de autopartes.

Abstract

Car theft in Argentina is narrowly linked to the commercialization of used auto parts, oriented towards the provision of informal markets, that crossed the boundaries between legality and illegality. In this work, there is an attempt to explore the connection between informal markets and illegal and legal economies. When automobile industry and auto parts sellers do not provide sufficiently the formal market, clients are pushed to solve their problems through the informal market. At the same time, when insurance companies do not cover all the costs after a car incident, they are pushing car owners to buy cheaper auto parts in the informal market, provided by the illegal economy. The illegal traffic of auto parts is a complex crime that involved unequal social actors. The notion of market, and moreover, the notion of superposition of markets allows to understand the multiple causes and combined features of these type of criminalized conflicts. And this is a first step in order to create a multiagency approach about this social problem.

Palabras clave: sustracción de vehículos, tráfico ilegal de autopartes usadas, crimen complejo, economías ilegales, mercados informales, multiagencialidad.

Keywords: car theft, illegal traffic of auto parts, complex crime, illegal economies, informal market, multiagency

1. La sustracción de vehículos

Una de las conflictividades sociales que más preocupa hoy día es el robo y hurto de automotores y el tráfico ilegal de autopartes usadas. Algunos autores (Sain, 2004; Dónno-la, 2008) coinciden en que el “negocio” que mueven las economías ilegales asociadas a estos delitos es uno de los que más valor generan después del narcotráfico y el lavado de dinero en Argentina. Dice Marcelo Sain: “el robo y desarme de automóviles y la venta ilegal de autopartes constituye una de las actividades delictivas de mayor crecimiento, complejidad y rentabilidad consolidada durante los últimos años.” (Sain, 2004:95)

Basta repasar algunos datos para comprobarlo:¹ Según la SSN (Superintendencia de Seguros de la Nación), la década pasada se inauguró con 33 853 sustracciones y cerró con 36 510. Ese aumento se relativiza si lo comparamos con el crecimiento del parque automotor. Si en 2001 el parque automotor registrado estaba compuesto por 10 147 931 unidades, diez años después, el parque es de 14 163 125. Esto significa que en 2001 había 333,59 sustracciones cada 100 000 autos, diez años después se registran sustracciones 257,78 cada 100 000 unidades (una disminución del 22,73 %). Pero si hacemos esta comparación

en relación al parque activo que en el 2001 estaba compuesto estimativamente por 6 799 113 unidades y diez años después por 10 012 315, observamos que se mantiene la tendencia a la baja: en 2001 hubo 497,90 sustracciones cada 100 000 autos, mientras que en 2010 hubo 364,65 (una disminución del 26,73 %). Lo mismo sucede cuando comparamos las sustracciones totales con la cantidad de población. Al considerar el robo y hurto cada 100 000 habitantes nos daremos cuenta de que en 2001 (cuando la población era de 36 260 130) había 93,36 sustracciones, mientras que en 2010 (cuando la población alcanzó la cifra de 40 091 359), la relación fue de 91,07 sustracciones cada 100 000 habitantes.

Para la DNPC (Dirección Nacional de Política Criminal del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos) las sustracciones de vehículos en general, para todo el país, fue disminuyendo también: si en 2002 la sustracción de vehículos fue de 117 297 unidades (59 501 hurtos y 57 797 robos) seis años después, en 2008, las sustracciones se redujeron a 62 044 unidades. En este período, los robos descendieron considerablemente (19 556 unidades), mientras que los hurtos, si bien también retrocedieron (42 488 unidades), no

¹ Todos los datos que se mencionan en este trabajo hay que tomarlos con pinzas. Ya sabemos que uno de los problemas que tenemos en Argentina consiste en la dificultad para producir y luego acceder a la información

pública. Además, cuando tenemos acceso a la misma nunca terminamos de saber cómo se construyeron esos datos, qué criterios se tuvieron en cuenta. Por eso siempre corremos el riesgo de estar comparando patos y gallinas.

lo hicieron en la misma proporción, pudiendo incluso reconocerse un leve aumento después de su caída en 2005. El 85 % de las sustracciones son hurtos (los robos representan sólo el 15 % las sustracciones), de los cuales el 90 % se producen en la vía pública, un 6 % en el domicilio particular y casi un 2 % en algún comercio. La gran mayoría de las sustracciones se producen en los dos distritos más importantes: provincia de Buenos Aires y CABA, seguido por las provincias de Santa Fe, Córdoba y Mendoza, es decir, en aquellos distritos donde se concentra el parque automotor.

El 50 % de los robos se produce con el empleo de armas de fuego. Sin embargo, cuando distribuimos los robos según categoría de vehículos, observamos que el uso de armas de fuego es más común cuando los autos objeto de sustracción son modelos de alta gama, mientras que disminuyen considerablemente cuando se trata de vehículos económicos.

A la inseguridad objetiva que ocasiona la sustracción de vehículos hay que añadirle la inseguridad subjetiva toda vez que estamos ante hechos que suelen ganarse rápidamente la atención de los grandes medios masivos de comunicación, y los acontecimientos, presentados como “ola de robo de autos”, se transforman en una caja de resonancia que amplifica la voz del populismo punitivo que propone soluciones penales espasmódicas para todos los problemas.

Tanto las empresas de seguridad privada, Lo Jack o el CESVI (Centro Experimental de Seguridad Vial)² como la PFA (Policía Federal Argentina) coinciden en que los vehículos más sustraídos en los últimos años en Argentina fueron el Fiat Duna; el Volkswagen Gol y Chevrolet Corsa (primera y segunda generación); Fiat Uno; Peugeot 2006; Renault 12 y Renault 19. Sustracciones que se llevaron a cabo a través de la modalidad “hurto”, es decir, sin que medie la violencia interpersonal.

² Uno de los actores empresariales referenciados por los medios nacionales privados como fuente de información privilegiada es CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial). Periódicamente, los diarios Clarín, La Nación y Perfil entre otros, escriben noticias donde abordan la sustracción de automotores en CABA o el resto del país utilizando como fuente de información exclusiva al CESVI. No se trata de noticias menores, toda vez que a través de las mismas se van instalando “cifras” que favorecen a modelar la opinión pública en torno a la sustracción de automotores, contribuyendo por añadidura al aumento de la “sensación de inseguridad.” CESVI Argentina S.A. es una empresa internacional con sede en España vinculada a determinadas compañías de seguros locales e internacionales, entre ellas MAPFRE (que tiene el 49,711 % de las acciones), MAPFE Argentina (4,73 % de las acciones), La Caja Seguros, El Comercio Seguros, Grupo Asegurador La Segunda, Río Uruguay Seguros, San Cristóbal Seguros Generales, HSBC Seguros, Seguros Rivadavia, Sancor Seguros, etc. En cuanto a los informes producidos por CESVI se construyen en base a muestras aportadas por las compañías de seguros que la conforman.

De modo que se trata de cifras parciales presentadas en porcentuales. No se consignan los criterios utilizados para armar el muestreo y tampoco se explicita la cantidad de casos que componen la muestra. Se trata entonces de estadísticas que muestran sólo tendencias generales que contribuyen a modelar y/o modificar hábitos de los usuarios de automotores, ya sea porque empujan a estos a equiparse con medidas de seguridad privada cada vez más sofisticadas y caras, o a modificar los términos de las pólizas de seguros que contrataron los titulares. Como se puede ver no se trata de estadísticas inocentes. Detrás de las mismas hay intereses económicos concretos: los de las compañías de seguros. En efecto, estas compañías son las principales interesadas en aumentar el volumen de clientes y el monto de las pólizas habida cuenta la importante cartera de juicios y el volumen de siniestros que tienden a aumentar los costos financieros y a disminuir sus ganancias. Por otro lado, las empresas de comunicación se hacen rápidamente eco de dichas cifras toda vez que le dicen aquello que quieren escuchar: que el delito ha aumentado, que cada vez hay más inseguridad.

Aunque en los últimos años, como veremos más abajo, se han venido produciendo algunas variaciones en las sustracciones a raíz del impacto de la modernización del parque automotor.

La hipótesis que me interesa explorar en este trabajo es la siguiente: La sustracción de vehículos en Argentina está estrechamente vinculado a la comercialización ilegal de autopartes, orientada a surtir los mercados informales que pendulan entre la legalidad y la ilegalidad, que se dedican a vender repuestos habilitados y prohibidos a la vez. La segunda

hipótesis que me gustaría analizar acá es que los mercados informales resuelven los problemas de los titulares o usuarios de vehículos cuyos repuestos no se pueden adquirir en el mercado formal, sea porque los precios son muy altos o directamente no se consiguen en el mercado repositor oficial o legal. En tercer lugar, quisiera indagar la relación existente entre los mercados informales y los mercados formales: los desarmaderos le resuelven los problemas a las compañías de seguros y a las automotrices también.

2. Lugares comunes, mitos y chivos expiatorios: conflictividades complejas

El mundo del robo de autos está lleno de lugares comunes, plagado de pistas falsas. Esa falsedad no necesariamente es intencional, se construye con una serie de mitos que gravitan en el imaginario social. El problema es que estos sentidos comunes ponen los problemas en un lugar donde no se encuentran y, por añadidura, llevan a cargar las tintas sobre determinados actores en detrimento de otros, perdiendo de vista la implicancia que tienen otros actores, directa o indirectamente hablando, en la creación de las condiciones para que las economías ilegales puedan prosperar. Son estas condiciones estructurales las que justamente nos interesa explorar, pero para ello debemos dejar de lado la literatura existente sobre esta materia que, dicho sea de paso, no es muy abundante.

Algunos de esos lugares comunes tienen que ver con los “desarmaderos” y los “pibes chorros” que son imaginados como bandas organizadas inescrupulosas y violentas. Una mirada estigmatizante sobre los individuos no sólo contribuye a vulnerar los derechos que tienen determinados actores, sino que nos distancia cada vez más de las causas profundas que merecen investigarse para luego ensayar

repuestas creativas. Prueba de ello es lo que sucede tanto en las carteras de Seguridad de la Nación como de la provincia de Buenos Aires, donde los secretarios de seguridad Sergio Berni y Ricardo Casal se empecinan en allanar desarmaderos para clausurarlos temporalmente, es decir, continúan teniendo un punto de vista coyuntural y policialista sobre estas conflictividades sociales.

En el caso de los desarmaderos, la estigmatización suele estar asociada a determinados territorios. Cuando se habla de “desarmaderos trucho” casi siempre está haciéndose referencia a Warnes. Éste es el centro comercial del barrio Paternal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires donde se concentra la mayor cantidad de negocios repuesteros y talleres mecánicos, chapistas y otros rubros vinculados al automóvil. Con razón o sin ella, los comerciantes de esta zona, a través de sus respectivas Cámaras, han manifestado su disgusto cuando el foco de atención de los allanamientos se concentra sobre los negocios ubicados en esta zona. Esos procedimientos abrevan en una serie de mitificaciones que terminan estigmatizando a los comerciantes honestos, alimentando una serie de lugares comunes.

Como nos recuerda Dónnola:

La avenida Warnes era una de las más antiguas del barrio, y en sus terrenos baldíos se empezaron a dejar abandonados los automotores viejos o carros, quedando por mucho tiempo semidestruidos, por lo que el camino se le llamó el “cementerio del automóvil”, dando lugar a una red comercial muy vasta de repuestos de todo tipo. (Dónnola, 2008:91)

La historia marcó al barrio y el barrio se fue referenciando como polo comercial del automóvil. No es el único lugar, sin embargo, cuando las acciones del Estado se concentran sobre este territorio se contribuye a estigmatizar el barrio y, por añadidura, a los titulares de aquellos negocios que llevan sus papeles en regla. Quiero decir “Warnes” es la pantalla que contribuye a invisibilizar la fuga de las economías ilegales hacia otros distritos, sea, el interior del conurbano bonaerense o las ciudades de otras provincias que lindan con la provincia de Buenos Aires. Warnes es el mejor allanamiento para que las autoridades de turno, sean jefes policiales o funcionarios, demuestren a la opinión pública que son operativos, contundentes.

Para colmo, cuando se tiene una mirada policialista y los problemas se persiguen solamente con el Código Penal en la mano, apelando a la figura de “crimen organizado”, en contextos institucionales con nichos de corrupción, y en coyunturas políticas que reclaman “hechos espectaculares”, noticias para contar a la sociedad con pomposas conferencias de prensa, los problemas tienden a cargarse al eslabón más débil, a endosarse a los actores más vulnerables. No estamos sugiriendo que se trata de “perejiles” pero sí que suelen ser los actores más frágiles de una cadena mucho más larga que ni si quiera controlan.

Pienso que no habría que hablar de crimen organizado sino de *crímenes complejos*. Sabido es que la noción de crimen organizado es objeto de un debate interminable. Coincidimos

con lo que sostiene el sociólogo español, Armando Fernández Steinko, cuando señala: “Al no precisarse la especificidad, y por tanto la peligrosidad real (...) todo acaba siendo crimen organizado en potencia, con lo cual el término sobre un uso inflacionario” (Fernández Steinko, 2008). De allí que los principales perjudicados con el uso de una definición general, cargada de mitos e imprecisiones jurídicas, sean los actores sociales más vulnerables: “Cualquier banda de jóvenes delinquentes es candidata a convertirse en un grupo de criminales organizados, es decir, a intentar subvertir el orden establecido” (Fernández Steinko, 2008:26). La noción de crimen organizado no sirve para comprender la especificidad de este tipo de conflictividades sociales, no sirve para alcanzar sus ramificaciones o entender su inscripción en la vida cotidiana. Por ejemplo, cualquier forma de delito que se organiza a través de la lógica del mercado, supone formas diferentes de organización y no por eso deberíamos meter a todos en la misma bolsa, es decir, concluir que forman parte de la misma organización, que componen una asociación ilícita. Cuando tres o cuatro “jóvenes” son reclutados por algún delincuente profesional para “levantar” o “salir a meter caño” para sustraer vehículos, esos jóvenes seguramente se conocen entre sí. La compartimentación no opera en este plano. Esas tres o cuatro personas se dividen las tareas, cada uno tiene un rol determinado que cumplir. Seguramente dos harán de campana, uno abrirá el coche y el otro lo llevará hasta la calle donde lo dejarán durmiendo (estacionarlo) hasta constatar que el auto no tenía ningún dispositivo de seguimiento satelital. Después irán otros por el vehículo para llevarlo a su desguace. ¿Deberíamos concluir que esta “junta” constituye una banda de criminales organizados? Y más aún: ¿deberíamos decretar que forman parte de una organización más grande que involucra a los desarmaderos, repuesteros y depositeros?

Para decirlo de otra manera: el delito, como otras actividades legales e ilegales, también se ha tercerizado. Las actividades con mayor riesgo y exposición se encargan a los actores más vulnerables, aquellos que están en la calle, que patean y conocen los códigos de la calle, que no tienen nada que perder y son fácilmente reemplazables por otros llegado el caso. Detrás de cada uno de ellos está el “ejército de lumpen de reserva” —reclutado y regulado por las policías locales—, que se encargará de proveer la fuerza de trabajo que necesita las economías ilegales para generar valor (Rodríguez, 2013). No decimos que haya que disculparlos, pero tampoco comprenderemos la complejidad y articulación entre los mercados informales y las economías ilegales si se apunta solamente a estos actores y, mucho menos, cuando se los hace formar parte de supuestas “bandas” u organizaciones que no integran. No comprendemos que sólo han sido “contratados” para realizar servicios puntuales o trabajan

por cuenta propia de manera discontinua. Y le ponemos comillas a “contratados” porque estamos ante actores vulnerables, que no son muy libres que digamos para elegir o no salir a robar automóviles. Actores que fueron despojados de sus derechos, vulnerados por rutinas institucionales violentas a través de las cuales fueron certificándose los estigmas que pesaban sobre ellos, hasta asociarlos a trayectorias criminales que pueden coincidir con las economías ilegales. En esas condiciones, excluidos de los mercados formales y los informales, pendulando entre la desocupación, el ocio forzado, la ayuda social y el trabajo precario o el cuentapropismo, las economías ilegales (la sustracción de vehículos y el tráfico ilegal de autopartes usadas) se les presenta como la oportunidad para resolver problemas materiales concretos. La sustracción de vehículos, además de liberar adrenalina, puede cambiarse rápidamente por dinero que después podrá emplearse con destinos muy diferentes.

3. Economías solapadas: la articulación entre los mercados

Para abordar las diferentes conflictividades sociales que supone la sustracción de automóviles, la comercialización y consumo ilegal de repuestos usados, iremos más allá de las categorías jurídicas. No hablaremos simplemente de “delitos” toda vez que representa una suerte de corsé teórico, no sólo para investigar el campo en cuestión sino sobre todo para imaginar repuestas creativas y articuladas entre las diferentes agencias dentro del estado. A continuación repasaremos algunos de los presupuestos teóricos que pueden constituir nuestro punto de partida provisorio para explorar e intervenir en el campo.

Siguiendo la tesis del jurista argentino, Alberto Binder (2009), usaremos la noción

de *mercado* para explorar la sustracción de vehículos y el tráfico de autopartes ilegales. En un sentido amplio, un mercado es cualquier conjunto de mecanismos mediante los cuales los compradores y los vendedores de un bien entran en contacto para comercializarlo. Según Joseph Stiglitz “el mercado se utiliza para referirse a cualquier situación en la que se realicen intercambios”. De modo que con la noción de mercado se quiere arrojar luz sobre otros actores que se encuentran, hasta ahora, invisibilizados tanto en las políticas públicas securitarias como en el imaginario social. Actores que se presentan como separados y distantes, desenganchados de las economías ilegales, cuando en realidad forman parte del

mismo problema, actores que participan directa o indirectamente hablando en la creación de condiciones para la sustracción y el tráfico.

Para decirlo con las palabras de Binder:

Si alguien roba un vehículo solemos ver un caso y unas personas (el que roba el vehículo y la persona propietaria del vehículo) pero ello nos dice muy poco a los efectos de organizar una política de control de criminalidad. Lo que nos debiera interesar es la estructura de mercado, qué hace que esa persona robe ese vehículo, el circuito de la venta o de desguace en el que lo introduce, los intermediarios que organizan el robo de vehículos, el encubrimiento de desguace o la venta de lo robado, los transportistas, los acopiadores, los financistas, los compradores, etc. (Binder, 2009:34)

En un mercado, entonces, hay una oferta pero también una demanda que merece ser explorada. No está mal si decimos que la demanda crea la oferta; que la demanda de repuestos crea la demanda de autos. Que los repuestos que nuestro mecánico nos consiguió a menos de la mitad de precio no cayeron del cielo. Por eso, pensar el robo de automóviles vinculado a la comercialización ilegal de autopartes teniendo en cuenta —también— la demanda supone ir más allá de los delincuentes de turno, de los “pibes chorros” y los “desarmaderos”. Si aumenta la sustracción de vehículos será porque aumentó la demanda de repuestos o porque se abrieron nichos de mercado en países vecinos para comercializar determinados modelos (por ejemplo, autos de alta gama). Atender la demanda supone no perder de vista a estos otros actores involucrados en el sostenimiento de esa demanda. Implica no desapercibir a los clientes que compran repuestos robados, a la cadena de intermediarios para la comercialización ilegal, pero también a las aseguradoras de riesgo, las empresas automotrices y sus subsidiarias.

La demanda no está hecha simplemente de clientes “avivados” o “desinformados” (que no saben que comprar repuestos robados es un delito) sino de personas de bajos recursos o con recursos limitados que no pueden comprar el repuesto en los mercados legales, sea porque estos son muy caros, resultan muy difíciles conseguirlos, no encuentran financiación, o no se fabrican o importan más al país. Estamos, en parte, ante una demanda impulsada por la “brecha de precios” existente entre los mercados formales e informales. Una demanda, como se verá más abajo, “sugerida” por “la mano invisible” de las propias empresas automotrices y las autopartistas que no surten el mercado repositor oficial o las compañías aseguradoras de riesgo que no cubren los costos de los repuestos en el mercado formal con su respectiva mano de obra.

No sólo estamos pensando en la demanda de autopartes para la reparación y/o reposición, sino también en la ausencia de oferta de esos mismos repuestos (por parte de las empresas) que sostengan la demanda constante de los consumidores, de un parque automotor que ha crecido considerablemente en la última década.

Como señalan Claudio Valdivia Rivas y Gonzalo Vargas Otte en un trabajo de la Fundación Paz Ciudadana de Chile:

en los últimos años empieza a surgir en la experiencia internacional (Reino Unido y Australia) un nuevo enfoque para disminuir este tipo de delito, basado en el hecho que la mayoría de los delitos contra la propiedad son cometidos para posteriormente obtener dinero a partir de su venta. Esta aproximación, conocida como Enfoque de Reducción de Mercado sostiene que en gran parte la existencia de los delitos contra la propiedad se sustenta en las oportunidades de comercialización. En consecuencia, la disminución de la demanda por especies robadas producirá una disminución en la comisión de delitos. (Rivas y Vargas Otte, 2006:4)

Proponemos retomar esa perspectiva pero para ir mucho más lejos: no se trata de cargar las tintas sobre la oferta y la demanda clásicas (ladrones, reductores y clientes), sino de comprender también a otros actores que participan directa o indirectamente en el desarrollo de este mercado informal, a saber: las compañías aseguradoras de riesgo, las empresas automotrices, las empresas de autopartes, las concesionarias oficiales y de autos usados, las cámaras de comerciantes que vinculan a estos actores, las empresas de seguridad privada, los talleristas mecánicos, los repuesteros y sus respectivas cámaras, etcétera.

Proponemos abordar este tipo de conflictividades con la noción de *mercado*, porque nos permite comprender la pluralidad de actores sociales que componen tanto la oferta como la demanda y/o condicionan de alguna manera alguna o ambas variables. Actores muy diferentes entre sí, de extracciones sociales muy distintas, con pautas de consumo también disímiles, puesto que van desde las grandes empresas automotrices y las aseguradoras de riesgo hasta los clientes de una concesionaria, el dueño de un taller mecánico, el chapista, el propietario de un auto de alta gama o un modelo que hace cuarenta años no se fabrica más en el país o cuyos repuestos sólo pueden conseguirse en los “desarmaderos” del mercado informal.

Para decirlo rápidamente: Cuando las grandes empresas no producen repuestos para sostener de manera fluida la demanda de repuestos de un parque automotor cuya durabilidad se calcula en 16 años promedio, está obligando a resolver el problema a través del mercado informal, es decir, le está sugiriendo al dueño del auto que resuelva “su problema” a través de los contactos que puedan tener sus mecánicos.

Pensar el robo y hurto de automóviles y el tráfico ilegal de repuestos usados a través de la categoría “mercado” supone pensar las *regularidades sociales* en el mercado de ve-

hículos y repuestos sustraídos. Los mercados siguen determinados patrones de conducta (regularidades), funcionan sobre la base de determinadas previsibilidades. La famosa “mano invisible” que regula los mercados son las *rutinas ritualizadas*. Esas rutinas son las que hay que identificar, explorar y poner en crisis. Esas rutinas son *prácticas sociales* pero también *prácticas institucionales*, modos de hacer y estar en la sociedad, modos de “mover” los mercados, de resolver los problemas.

Con todo, la noción de mercado nos permite salir de la mirada casuística que pone el ojo sobre determinadas personas, que corre detrás de los hechos puntuales, que piensan a través de casos concretos, muchas veces espectaculares. Ir más allá también de una mirada judicializante: la sustracción de autos y el tráfico de autopartes ilegales no se resolverá con más cárcel o clausurando comercios. Lo que no significa que haya que renunciar a esta dimensión; significa, por el contrario, no cargar todas las respuestas a la cuenta del poder judicial o las agencias policiales que, dicho sea de paso, y raras excepciones, no han dado casi ninguna respuesta a esta problemática. Problemas estructurales requieren respuestas estructurales. La mirada policialista propone soluciones coyunturales que serán rápidamente digeridas y readaptadas por los actores que componen todos estos mercados articulados.

Ahora bien, el mercado en el que estamos pensando es un mercado hecho con muchos mercados. Un mercado que tampoco hay que circunscribir a los mercados ilegales. Cuando eso sucede tendemos a poner la mirada exclusivamente en los “desarmaderos” y los actores conexos (repuesteros, “chatarros”, trasportistas y depositeros) y las bandas delictivas que proveen los autos donde se obtienen los repuestos que necesitan los desarmaderos para traficar. El mercado de vehículos y repuestos ilegales es un mercado que involucra a otros actores informales y legales: los talleres

mecánicos; pequeños, medianos o grandes locales de repuestos usados o nuevos; la venta de autos usados; los garajistas; pero también las grandes empresas automotrices y sus subsidiarias; así como también las empresas fabricantes o importadores de autopartes; las aseguradoras de riesgo; las empresas de seguridad privada, etc. El mercado de vehículos sustraídos y su comercialización ilegal, es un mercado donde se solapan varios mercados, donde se articulan diferentes economías entre sí, a saber: mercados ilegales, mercados informales y mercados legales.

Por eso, siguiendo la tesis del criminólogo italiano, Vincenzo Ruggiero (2005), hay que pensar la relación que existe entre los mercados legales, los mercados informales y las economías ilegales. No se trata de mundos paralelos que transitan por andariveles separados, mundos que no se tocan, sino de campos yuxtapuestos. Pensamos en la sobreposición de mercados. La idea es explorar las relaciones de continuidad entre estas tres esferas. Mercados legales que resuelven muchos de sus problemas a través de los mercados informales que a su vez resuelven también sus problemas a través de los mercados ilegales. Lo dicho hasta aquí podemos graficarlo de la siguiente manera (ver Gráficos 1 y 2).

Como se puede ver entre los mercados legales y los mercados ilegales se encuentra la zona gris. Los mercados informales que la conforman pendulan entre la legalidad y la ilegalidad. Nos interesa pensar los vasos comunicantes entre estas diferentes esferas de una manera integral.

De esa manera, con el cambio de paradigma no sólo intentamos pensar las relaciones de continuidad entre estas esferas, sino arrojar luz sobre otros actores sociales involucrados directa o indirectamente en el desarrollo de las economías ilegales. Pero también al abordar la conflictividad social no perdiendo de vista

el carácter multicausal, estamos despolicializando las conflictividades y reconociendo a otras agencias del Estado con las cuales habría que realizar alianzas estratégicas para apostar a una respuesta compleja para un fenómeno también complejo. El robo de autos con fines de comercialización ilegal de repuestos en el mercado local no se resuelve metiendo presos a los ladrones o clausurando los puntos de ventas donde se detecten repuestos sin *steaker* sino, sobre todo, desalentando la demanda de autopartes en el mercado. Conflictividades sociales multicausales, que involucra a varios actores sociales, necesita un cambio de paradigma, implica—en primer lugar—abordarlo desde el *enfoque de reducción de mercados*.

Por último, no hay que perder de vista la estructura de oportunidades que representan los mercados informales e ilegales para una pluralidad de actores sociales muy diferentes entre sí. El mercado de autopartes ilegales suele ser referenciado como una estructura de oportunidades para resolver problemas distintos. Vaya por caso los jóvenes desempleados o precarizados que ven en el crecimiento de estas economías ilegales la oportunidad para resolver una necesidad material o adecuarse al *ethos* juvenil que reclama el mercado para “ser alguien”; trabajadores propietarios de autos cuyos repuestos no se fabrican o importan más y necesitan ese vehículo para seguir trabajando; otras personas que no pueden comprar un repuesto en la concesionarias oficiales por el alto precio de esas partes; las empresas automotrices que no fabrican repuestos o produciéndose no se fabrican o importan los necesarios para contener el mercado local; las compañías de seguros que cubren parcialmente el valor de los repuestos siniestrados etc. Distintas razones económicas sustentan la sustracción de automotores y su comercialización ilegal en la Argentina contemporánea.

Gráfico 1



Gráfico 2



4. La antigüedad del parque automotor y la brecha de precios

Según la DNRPA (Dirección Nacional de Registro de la Propiedad del Automotor) los autos inscriptos o registrados a 2010 son 14 163 125 unidades, sin embargo el parque activo en 2012 se calculaba en 10 012 315 unidades. Los automóviles constituyen la categoría más importante del parque activo con el 74,9 %, seguido por los autos livianos (18,8 %); el transporte de carga (5,6 %) y el transporte de pasajeros (0,8 %). El 50 % del parque automotor activo se concentra entre la provincia de Buenos Aires (3 720 732, 37 %) y la CABA (1 271 993, 13 %).

El telón de fondo de estas economías ilegales es la diferencia de precios existentes entre el valor del repuesto en el mercado formal y el precio que se paga en el mercado informal. La brecha de precios “empuja” a los “clientes” a resolver sus problemas a través del mercado informal. Una de las causas de esta diferencia hay que buscarla en la carencia o insuficiencia de autopartes en el mercado repositor oficial para contener la demanda constante de repuestos, es decir, en la incapacidad productiva o la falta de inversiones para sostener la demanda de un parque automotor cada vez más grande y más diversificado cuya durabilidad promedio, para Argentina, se estima entre 14 y 16 años.

El rasgo más destacado del parque automotor tiene que ver con la antigüedad. No es casual que los vehículos más robados en Argentina sean los más viejos, toda vez que se trata de los vehículos cuyas autopartes ya no se producen en el país, no se importan o se dejaron de fabricar o se producen a requerimiento de parte y, por tanto, la insuficiencia de

stock encarece el precio de los repuestos. Pero además de ser los modelos más antiguos del parque, *fueron en su momento, los autos que más se vendieron*, por tratarse de los vehículos más económicos que se volcaron al mercado. Es decir, los automóviles más sustraídos en los últimos cinco años no son los autos de alta gama, sino los autos más baratos, más económicos, expuestos a la rotación en el parque automotor activo.

El 61 % del parque activo tiene más de 12 años de antigüedad: el 39 % del parque activo (3 914 108 unidades) corresponden la última década; el 33 % (3 305 000 unidades) a la década del 90; el 12 % (1 208 300 unidades) a la década del 80; el 13 % (1 298 160 unidades) a la década del 70 y el 3 % (286 747 unidades) son anteriores a 1970.

En definitiva, estos dos características estructurales del parque crean condiciones para la expansión de las economías ilegales, cuyo desarrollo está vinculado al sostenimiento del mercado repositor informal que no cubren ni las autopartistas locales ni las grandes empresas automotrices. De otra manera: los propietarios (titulares y /o usuario) de los vehículos siniestrados o averiados de la porción del parque automotor más antiguo, suelen referenciar a los mercados informales como la oportunidad de “resolver el problema” de la ausencia o la insuficiencia de los repuestos en el mercado formal. La incapacidad del mercado repositor oficial para contener la demanda de autopartes del parque automotor amplificado y diversificado, nos lleva a poner el ojo en el desarrollo de los mercados informales.

5. El mercado repositor formal: monopolio y falta de inversión de las automotrices y autopartistas

Cuando hablamos del mercado repositor formal estamos pensando en las empresas automotrices, pero también en las autopartistas más o menos satélites a aquellas. Las automotrices constituyen un mercado en sí mismo, pero participan del mercado repositor en tanto vuelcan, a través de las concesionarias oficiales, los repuestos de los modelos que van introduciendo al parque. El automotriz es un mercado compuesto por las terminales locales de producción o ensamble. Ahora bien, a su alrededor, hay una multiplicidad de empresas que proveen las piezas para cada uno de los modelos, pero también hay otros mercados. Vaya por caso el mercado de autos usados o las empresas de seguridad privada.

El crecimiento del parque automotor, con el impulso que le da industria automotriz, multiplica las rotaciones del parque circulante. Esa rotación no es un dato menor. La misma, que se organiza a través de las pequeñas, medianas y grandes empresas concesionarias de autos usados y el cuentapropismo, mantiene activo el parque y, por añadidura, lo proyecta en el tiempo. De esa manera, contribuye a amplificar el mercado repositor. No perdamos de vista, como dijimos arriba que la durabilidad del parque impulsa la demanda constante de repuestos.

El mercado automotriz en Argentina se sostiene con la producción local,³ pero también

con las unidades importadas y en la rotación del parque automotor existente a través de la compra/venta de autos usados. Se trata de un sector que en la última década ha crecido de manera sostenida hasta triplicar la producción de unidades: si en 2001 se fabricaban 235 577 unidades, en 2010 la producción superó las 700 000 unidades hasta alcanzar las 716 540 unidades. Esto es, tuvo un incremento del 32,8 % en 10 años. Si bien hubo una merma en 2009, el crecimiento de la producción fue continuo. Aumento que se explica, por un lado, en el crecimiento de la demanda interna de vehículos 0 KM producto del incremento de la capacidad de consumo de la población, pero también en el aumento de las exportaciones. Si en 2006 se exportaban 236 789 unidades, en 2010 la cifra se duplicó hasta alcanzar las 446 000 unidades.

Pero dijimos recién que el mercado automotriz interno no se sostiene sólo con la producción local, sino con la importación de unidades. En la misma década, las importaciones crecieron sostenidamente. Según datos proporcionados por ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina) en 2006 se importaban 271 999 unidades, mientras que en 2010 las importaciones ascendieron a 319 000 unidades.

Hay que destacar que el hecho de que los autos sean de producción local no significa

³ Once son las industrias de producción automotriz en el ámbito de la República Argentina. Las mismas abarcan las diferentes gamas producidas incluyendo camiones y chasis y algunas de ellas se dedican a la producción de diferentes marcas. Dichas industrias son: FIAT AUTO ARGENTINA SA; FORD ARGENTINA SCA; GENERAL MOTORS

ARGENTINA SRL; HONDA MOTOR ARGENTINA SA; IVECO ARGENTINA SA; MERCEDES-BENZ ARGENTINA SA; PSA PEUGEOT CITROEN SA; RENAULT ARGENTINA SA; SCANIA ARGENTINA SA; TOYOTA ARGENTINA SA; VOLKSWAGEN SA.

que todos sus componentes hayan sido fabricados en el país. Justamente, uno de los problemas (o limitaciones productivas estructurales) que tienen las empresas locales y el gobierno nacional —por el déficit que se produce en la balanza comercial—, consiste en el aumento de las importaciones de autopartes destinadas a sostener el crecimiento de la industria local. Si bien no contamos con datos precisos para saber cómo está compuesto un vehículo de producción nacional, ensamblado en el país, existen algunas estimaciones. Por ejemplo, según la AFAC (Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes) un vehículo de producción nacional se compone de un 29 % de piezas nacionales y un 71 % de piezas importadas.⁴

La década comenzó con un nuevo record para el mercado de automóviles cero kilómetro. De acuerdo con las proyecciones

ACARA, en 2011 se vendieron alrededor de 860 000 unidades, y esto significa una mejora cercana al 30 % respecto del año anterior. De esta manera, Argentina ya es considerada el país de América Latina con mayor proporción de autos vendidos por habitante al comparar los 3,5 millones de unidades que vende Brasil a sus 190 millones de habitantes; o las 750 000 de México que tiene un mercado doméstico de 112 millones de habitantes.⁵

Según ACARA, los vehículos de mayor venta en mercado interno en el período 2004–2010, fueron los vehículos de baja gama (con menos tecnologías y menos estándares de seguridad), a saber: el VW Gol (303 449 unidades 2004–2010); Chevrolet Corsa (234 354 unidades 2004–2010); Peugeot 206/207 (172 884 unidades 2004–2010); Renault Clío (117 376 unidades 2004–2010) y Ford Ecosport (115 027 unidades 2004–2010).

⁴ En cuanto a las importaciones de piezas para sostener la producción de la industria automotriz local se puede decir que también se reflejan grandes incrementos durante el mismo período señalado, incrementándose la comercialización con Brasil en un 45 %, Alemania 148 %, EE UU 27 % y China en 97 %, entre otros. Asimismo, dado que la Unión Europea posee siete (7) de las diez (10) terminales instaladas en la Argentina, durante los primeros tres (3) meses de 2010 se importaron un volumen de piezas equivalentes al 23 % del total. Está claro que un problema sustancial dentro de la industria autopartista está dado por la desigual integración, entre autopartes nacionales e importadas, que las terminales automotrices emplean en sus vehículos. Además, como dice Alejandro Saavedra en el Informe “Análisis de la Industria Autopartista de Argentina”, si se compara la producción automotriz nacional frente a la importación de autopartes podemos advertir que entre los años 2001 y 2004 se observa un incremento del 20 % y 10,4 % respectivamente. Este mismo *paper* expone que las evidencias históricas indican que el crecimiento de la importación de autopartes se acentúa durante las etapas de expansión del mercado automotor local, tal como sucedió entre los años 1993 y 1998, 2003 y 2004. Estimándose que esa conducta puede atribuirse a la conjunción de tres (3) circunstancias: 1) *Lanzamiento de nuevos modelos de automotores*: durante

los primeros años de producción local, las terminales automotrices y mercado de reposición requieren abastecerse de autopartes importadas. 2) *Restricciones en la oferta local*: según lo establece el informe de AFAC “Comercio Exterior Autopartista” (año 2008), el sistema autopartista argentino, posee restricciones estructurales que hacen que, por cada unidad vehicular producida adicional, se genera un incremento de las importaciones de autopartes, agravando el déficit comercial del sector autopartista. 3) *Transnacionalización del sector*: implica el seguimiento más estricto de los criterios de especialización de las diversas filiales, por lo que se incrementa el comercio internacional.

⁵ La tendencia positiva también se ve reflejada en las proyecciones de la Asociación de Fábricas de Automóviles (ADEFA), que hasta noviembre pasado registraba una producción de 776 359 unidades durante 2011, un 19 % más que en igual período de 2010. Con todo, las industrias que más vendieron en el país vehículos nacionales fueron las siguientes: PSA Peugeot Citroën SA; General Motors Argentina SRL; Ford Argentina SCA y Renault Argentina SA, sumándose Fiat Auto Argentina SA entre las que más venden en últimos tres años. Estas industrias fueron a su vez las que mayor número de vehículos exportaron.

Si desagregamos el mercado automotriz interno por distrito nos daremos cuenta que los cinco más importantes (CABA, Bs. As., Córdoba, Santa Fe y Mendoza) concentran la gran mayoría de la demanda interna. El 70 % de las operaciones de ventas se lleva a cabo en estos distritos, mientras que el resto de las provincias concentran el 30 % restante. Recordemos que en esos cinco distritos se concentran además el parque automotor, es donde hay más concesionarias oficiales y de autos usados. No es casual tampoco que estas provincias sean los distritos donde existen más bocas de expendio de autopartes y donde más sustracciones de vehículos tienen lugar.

Por otro lado, el mercado interno no sólo se sostiene con la producción local y las importaciones de unidades 0 KM, sino con la rotación del parque existente a través de la compra/venta de autos usados. Acá también puede decirse que crecieron las transacciones de autos usados. Por cada auto 0 KM que se vende se llevan a cabo tres transferencias de autos. El crecimiento de producción local estimula y moviliza la rotación del parque. Este dato nomás, sirve para dar cuenta de la magnitud del mercado de autos usados y de la alta rotación de vehículos usados en el parque activo. Con cada nueva generación de vehículos que se incorporan al mercado, movilizan las transacciones de los autos usados que se van acumulando por capas en el parque.⁶ A

diferencia de lo que sucede en otros países, donde los modelos se tienen que ir sacando de circulación, acá se van enmesetando. La antigüedad del parque, que se sostiene en la rotación, crea condiciones para el desarrollo de este sector (el mercado de usados), pero también para la expansión del tráfico de repuestos ilegales. Pensemos que por ley las automotrices tienen la obligación de estoquear el mercado repositor legal durante diez años, y recordemos que la antigüedad promedio del parque se calcula en los 16 años.

Según el presidente de la CCA (Cámara de Comercio del Automotor), Alberto Príncipe, “los vehículos más demandados son los coches medianos, con precios promedio”. Resta averiguar de qué vehículos usados estamos hablando, es decir, cuáles son los modelos y marcas objeto de la rotación a los efectos de comprender la dinámica del parque automotor circulante. Otro punto destacado por Príncipe, es que “la mayoría de las operaciones de venta de autos usados se hacen al contado, o permuta y contado”. Resta investigar las razones por la cual estas ventas se realizan en efectivo y si la carencia del crédito para la compra de este tipo de vehículos mantiene en la informalidad el mercado de la venta de autos usados.

Pasemos ahora a las autopartistas. Una clasificación usualmente empleada para desagregar la industria autopartista es la establecida

⁶ Según un informe reciente de la CCA (Cámara de Comercio Automotor), la venta de vehículos usados trepó a 1 833 642 de unidades en 2011, lo que representó un incremento de la actividad del 18,75 % respecto de igual período de 2010, cuando se vendieron 1 544 145 unidades. El crecimiento global de las ventas en 2011 está sustentado fundamentalmente por las operaciones concretadas en el interior del país, y en provincias que habitualmente no eran representativas. Así, el mayor crecimiento de la actividad se registró en Santiago del Estero, que trepó 27,08 %; San

Luis, con 24,73 %, Entre Ríos, 24,50 %, Chaco, 24,42 % y Corrientes, con 24,22 %. El menor crecimiento en las ventas se registró en Capital Federal, con 9,11 %; Jujuy con 12,49 % y Neuquén, con 13,66 %. Sin embargo, las transferencias continúan siendo lideradas por la provincia de Buenos Aires con un 39 %, secundada por la provincia de Córdoba con el 12 % —recordemos que Córdoba es la segunda provincia con mayor parque automotor del país, lo que quiere decir que circula un gran porcentaje de vehículos usados (195 567 unidades aproximadamente).

por la ONUDI (Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial), cuando distingue entre:

- *Proveedores Mega-Globales*: que suministran insumos a las terminales y tienen alcance global y utilizan tecnología propia. Se encuentran emplazados muy cerca de las terminales automotrices.
- *Proveedores del primer anillo*: que suministran insumos directamente a las terminales, con un alcance global más limitado que las anteriores.
- *Proveedores del segundo anillo*: que habitualmente trabajan con diseños provistos por las terminales o por los proveedores mega-globales.
- *Proveedores del tercer anillo*: que son proveedores de productos básicos, generalmente estandarizados, donde las habilidades requeridas son menores.
- *Mercado de reposición*: que no requieren normalmente de diseño, peso si de capacidades para adaptar y transformar piezas de acuerdo a las necesidades del mercado local. Dado que pueden ser proveedoras del mercado internacional, constituyen un eslabón importante en la cadena de valor del sector automotriz.

Según el seminario “Inserción de la Argentina en el nuevo mapa automotriz” del año 2009, realizado por la AFAC (Asociación

de Fábricas Argentinas de Componentes), la industria autopartista local está compuesta aproximadamente por cuatrocientas (400) empresas, de las cuales, el 71 % son proveedoras directas de la Industria Terminal y el resto orienta su producción exclusivamente al mercado repositor.⁷ Su producción está ubicada y atada a la demanda de automotriz. El destino de los productos de la industria autopartista nacional, según datos provistos por la Subsecretaría de la Pequeña y Mediana Empresa y Desarrollo Regional, en el año 2004, fue el siguiente: el 45 % está destinado a cubrir la demanda de la Industria Terminal; el 30% se destina a la exportación;⁸ y sólo el 25% fueron destinadas al mercado de reposición local.

Pensemos además que —siempre según la AFAC— un vehículo de producción nacional se encuentra distribuido de la siguiente manera: el 20 % de componentes nacionales, un 50% de componentes importados y el 30 % restante de gastos financieros, utilidades, marketing, mano de obra, gastos de logística, impuestos directos, y aranceles. Es decir, sólo el 23 % promedio de los componentes de un automóvil de producción nacional fueron fabricados en el país; el resto es importado.

De modo que si las autopartistas del primer y segundo anillo no tienen la posibilidad de colocar la producción en el mercado repositor, y las del tercer anillo no tienen la capacidad productiva para sostenerlo, entonces estamos frente a

⁷ Los principales centros geográficos donde estas empresas se encuentran emplazadas son Gran Buenos Aires (50 %), Córdoba (21 %), Santa Fe (12 %) y Capital federal (10 %); no hallándose registros de las autopartes de mayor producción.

⁸ En efecto, las exportaciones, durante el período enero-marzo de 2010, aumentaron la participación de Brasil relativo al mismo período del 2009, alcanzando el 67 % del total. Las autopartes más vendidas a ese país fueron cajas de velocidades y motores para vehículos de transporte de pasajeros. Por orden de importancia, otros países

destinatarios de las autopartes que se exportan fueron los EE UU (partes de ejes y neumáticos) y México (cajas de transmisión, amortiguadores y válvulas de escape), registrando significativas alzas en las exportaciones. Hay que agregar que alrededor del 70 % de las autopartes exportadas pertenecen a tres (3) grandes rubros: sistema de transmisión, motor y sus partes y equipamiento interior. Resta explorar cuáles son las empresas que concentran las exportaciones y cuáles son las que se vuelcan a sostener la demanda del mercado repositor local.

un mercado repositor cautivo o monopolizado por las grandes empresas que no tienen mayor interés en sostener la demanda de repuestos a precios bajos, más aún si la gran mayoría de los componentes del vehículo son importados.

De allí que la pregunta que se impone sigue siendo la misma: ¿de qué manera los usuarios de vehículos siniestrados consiguen repuestos en un mercado deficitario y caro? ¿De qué manera los dueños de autos viejos, cuyo repuestos no se fabrican más consiguen los repuestos? La respuesta flota en el aire: a través del mercado informal y, más precisamente, a través del tráfico ilegal de autopartes usadas. Un tráfico que se sostiene, por un lado, con la expansión de las economías criminales que proveen los autos para luego transformarse en repuestos; y por el otro, en la demanda de los titulares o usuarios de autos siniestrados o averiados. Esa demanda privada, es una *demanda forzada* por las empresas que automotrices y autopartistas que no surten el mercado repositor formal o

por la brecha de precios que existe, y por las empresas de seguros que no cubren los costos de los repuestos nuevos ni la mano de obra.

La falta de piezas de los modelos más antiguos del parque que ya no se producen más en el país y tampoco se importan, se resuelve a través del mercado informal. Más aún cuando la industria autopartista local tampoco puede cubrir la demanda del mercado repositor oficial. Los desarmaderos se transforman en una suerte de “resolvedores” de problemas. Le resuelven los problemas a los titulares de automóviles que necesitan repuestos y no los consiguen en el mercado legal o sus precios son tan altos que resulta inaccesibles, o son tan altos en comparación con el mercado informal, que no hay siquiera que pensarlo dos veces. Y le resuelven los problemas a las grandes empresas automotrices que se recuestan sobre el mercado informal para que éste se haga cargo de estoquear el mercado repositor de un parque cada vez más grande, diversificado y viejo.

6. Las compañías de seguros: empujando la cartera de clientes al mercado informal

Punto y aparte merecen las empresas aseguradoras de riesgo. En 2012 existían 181 entidades, de las cuales 21 operaban exclusivamente en Seguros de Retiro, 38 en Seguros de Vida, 17 en Riesgos de Trabajo, 5 en Transporte Público de Pasajeros y las 100 restantes en Seguros Patrimoniales o son Mixtas.⁹ De las 181 compañías, 153 estaban constituidas como sociedades anónimas, 22 como cooperativas y mutuales, 3 eran

subsidiarias de entidades extranjeras y 3 de organismos oficiales.

En la última década se han producido una serie de transformaciones en el mercado asegurador. Al mismo tiempo que el mercado se fue *achicando* se ha ido produciendo una *concentración* considerable. Por un lado, las empresas que operaban en el mercado han ido disminuyendo. Se calcula que en los últimos años la disminución fue, en general,

⁹ Informe de la Coordinación de Seguros y Mercados de Capitales, Subsecretaría de Servicios Financieros – Secretaría de Finanzas dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación.

del 20 %, con una mayor reducción relativa de las compañías que operaban en el rubro de seguros de vida (62 %) que fue el sector más afectado por la crisis de 2001 y por el cambio del sistema previsional, que suelen ser las dos causas que se apuntan como determinantes de este proceso paulatino de achicamiento. Si hasta 2001 había 217 compañías, en 2012 —dijimos recién— operaban 181. Este proceso de achicamiento del sector se fue estabilizando con la aparición y protagonismo que comenzaron a tener los “accionistas nacionales.” En el caso particular de los seguros patrimoniales, el sector ya venía transitando un ajuste sostenido, que implicó el cierre de más de 170 compañías durante la década del ‘90. Con la recuperación de la economía de los años posteriores a 2003, se incrementó la producción de seguros, llegando a superar los valores de la “precrisis”.

En segundo lugar, respecto a la *concentración*, hay que decir que las 10 compañías más grandes concentran el 40 % de la producción total de seguros. El resto del mercado (62 %) se reparte entre 171 empresas. Las 10 compañías más importantes hoy día son las siguientes: Caja de Seguros (6,4 %); Federación Patronal (6,2 %), Mafre (4,3 %), Sancor (4,1 %), HCBC (4 %), Prevención ART (3,4 %), Meridional (2,9 %), San Cristóbal (2,8 %), Provincia (2,5 %), Segunda (2,5 %). Son las mismas empresas que concentran el mercado de seguro de autos.

Como se puede observar, retomando un trabajo de Gastón Ayerbe y María del Rosario Bongiorno, de la Subsecretaría de Servicios Financieros de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía...

del total de compañías alrededor del 80 % no alcanza, cada una de ellas más del 1 % de producción de seguros. De esta manera podemos concluir que la oferta de seguros resulta altamente atomizada como resultado de un significativo y disperso número de

oferentes. Por otro lado, los incrementos se producen no por adquisición o absorción de otras compañías sino por un mayor volumen de producción. (Ayerbe-Bongiorno, 2011:5)

Una mirada general sobre el sector arroja una *contracción* del mercado (en términos de moneda constante) en el período 2001–2002 del -18,70 % y de 2002–2003 del -22,27 % para comenzar un crecimiento sostenido a partir de 2003 y acumulado a 2010 del 47 %, coincidentemente con el proceso de crecimiento económico de nuestro país.

La estructura del mercado asegurador también ha ido cambiando, incrementándose en la última década los seguros patrimoniales en más de un 30 %, mientras que los seguros de vida han disminuido un 35 %. Para decirlo de otra manera: si en 2001 los seguros patrimoniales representaban el 61 % y los seguros de vida el 39 %, en 2010, los patrimoniales representan el 80 % y los seguros de vida el 20 %.

Si enfocamos la estructura del mercado asegurador desde la cantidad de primas emitidas observamos que en 2001 se emitieron en valores 9417 millones de pesos, mientras en 2010, 12 mil millones de pesos. En la década sólo decrece en 2002 (7 mil millones) y 2003 (5 mil millones) como consecuencia de la crisis, para comenzar la recuperación a partir del 2004 (6 mil millones). Como se puede ver en la década pasada comenzó un proceso de “despegue” del rubro patrimonial del rubro vida, siendo esta brecha del 21 % para el año 2001 llegando en 2010 al 60 %.

De la totalidad de los seguros patrimoniales a 2010, casi el 46 % está compuesto por los seguros de automotores, el 28 % por riesgo de trabajo y el resto se reparte entre incendio, combinado familiar, granizo, caución, responsabilidad civil, transportes de mercaderías y restantes.

Como sostienen Ayerbe y Bongiorno, si bien en los últimos años todos los ramos

incrementaron su producción, “dos son los ramos que impulsan el crecimiento general: automotores y riesgo de trabajo, el primero por la mayor venta de nuevas unidades y por el incremento de tarifas y el segundo por el incremento de precios frente a los nuevos montos que fija el Decreto n° 1694/2009” (Eyerbe–Bongiorno, 2011:9) Destacamos, en cuanto a los procesos de concentración operados en el mercado, que este modelo se ha replicado también a la hora de analizar el comportamiento de las compañías de seguro automotor, donde también las 10 compañías más importantes se “reparten” este rubro. Incluso cuando observamos la estructura del mercado asegurador en cada provincia observamos que esas diez compañías líderes concentran la mayor cantidad de seguros de autos. Por ejemplo en la ciudad de Buenos Aires esas 10 compañías concentran el 75,9 % de los seguros de autos; el 78,21 % en la provincia de Buenos Aires; el 70,7 % en Córdoba; 62,7 % en Mendoza; y el 66,4 % en Santa Fe.

Si comparamos el estimativo del parque automotor registrado con la cantidad de automóviles asegurados nos daremos cuenta que el 59 % del parque está asegurado; pero si lo comparamos con la cantidad del parque activo, los vehículos expuestos a riesgo al cierre del ejercicio 2011 según datos aportados por la SSN alcanzó 8 014 322, lo que representa un incremento del 7 % del parque automotor asegurado respecto al ejercicio anterior. Es decir que casi el 80 % del parque activo tiene los seguros (Responsabilidad civil y casco) que exige la ley.

Este incremento sostenido de los seguros del automotor en la última década coincidió con el aumento del parque automotor en Argentina. Resta explorar en el ramo automotor cómo se han distribuido los seguros, a saber: cuál es la cobertura por responsabilidad civil y compararla con las primas emitidas por

destrucción total o parcial y ver su evolución a lo largo de la década. Nos parece que este punto es importante para certificar no sólo el crecimiento del parque sino para ver cómo repercute la sensación de inseguridad (“el miedo al delito”) en el mercado asegurador de automóviles.

Como se puede advertir, el ramo de los automotores fue el gran impulsor de los seguros patrimoniales aunque, como se nos dijo desde la SSN constituye al mismo tiempo el rubro que genera menos ganancias para las empresas, que más costos financieros insumen. Esa diferencia en parte se explica en la abultada cartera de juicios, pero también en el aumento de los precios de los repuestos, en la mayor cantidad de siniestros, y en los robos y hurtos de vehículos.

Según Eyerbe y Bongiorno,

el mercado asegurador se está tornando cada vez más litigioso. La cantidad de juicios y sus correspondientes montos de demanda se han incrementado. El número de procesos judiciales y de mediaciones que involucran a las compañías de seguros alcanzaron los 149 534 casos. Como puede observarse las aseguradoras aumentaron su stock de juicios en un 38 % en los últimos 7 años (entre 2004 y 2010) e incorporaron 750 mil procesos en el último año. Del total de casos de 2010 el 66 % corresponde al ramo automotores, el 16% a transporte público de pasajeros, el 12 % a la responsabilidad civil y el 6 % restante a otros ramos. (Eyerbe–Bongiorno, 2011:20)

Eso en cuanto a los juicios, en lo que respecta a los robos y hurtos, según Francisco Astelara, presidente de la AACS (Asociación Argentina de Compañías de Seguros): “El nivel de robos, junto con el aumento de pagos por liquidación de responsabilidad civil, hace que, incluso, algunas empresas del sector pierdan dinero. Desde mediados de 2008 hasta junio de 2009, de cada 100 autos en circulación en la calle por lo menos 23 sufrieron algún tipo de siniestro” (Mejía, 2010).

De hecho, ya existen compañías —como Federación Patronal— que a partir de 2009 han dejado de asegurar modelos que no se fabrican más en el país (debido al alto nivel de siniestralidad para sustracción de autopartes que contengan la demanda del mercado repositor que no cubre la industria autopartista) y tienden a concentrarse centralmente en el parque automotor nuevo. Como le dijo Astellarra en esa misma entrevista para la revista *Apertura*: “las compañías de seguros dejaron de cubrir 44.000 autos viejos y usados”, lo que motivo a las empresas a salir “a captar los 0 KM” para cubrir esa pérdida.

Merece atención especial la sustracción de neumáticos. Las restricciones de las importaciones de estos productos generan falta de stock en el mercado creando condiciones de posibilidad para la sustracción de neumáticos que después deben cubrir las compañías de seguros. De hecho, según Julio Gómez, jefe del área de Automotores de la Federación Patronal Seguros, entre junio de 2009 y julio de 2010 se han pagado más de 9000 siniestros de este tipo (Mejía, 2010).

En definitiva, y retomando el hilo de la cuestión, la creciente judicialización de los conflictos producto del alto nivel de siniestralidad (accidentes, deterioro, robos y hurtos) del parque asegurado por empresa, ha aumentado los costos financieros generando pérdidas y nuevos desafíos para el sector. Por eso la pregunta que nos hacemos ahora es la siguiente: ¿cómo hacen las empresas aseguradoras para disminuir los costos financieros y mantener la rentabilidad programada? La respuesta a semejante pregunta merece una exploración meticulosa que excede este trabajo. Sin embargo, si se nos permite una hipótesis que puede orientar nuestras futuras investigaciones, tal vez pueda buscarse en el desarrollo de los mercados informales o formales de baja calidad. Para decirlo rápidamente: Las empresas aseguradoras resuelven

sus problemas financieros, optimizando sus valores —y recuperando de paso la caída de la cuota de ganancias—, a través del desarrollo de los mercados informales que se nutren y sostienen a su vez a través de las economías ilegales. Pero también a través de otros artificios que enseguida vamos a repasar, aunque sea de manera sucinta.

Para decirlo con algunos ejemplos: cuando las compañías le dan 2500 pesos para cubrir los gastos de un siniestro que en las concesionarias o casas de repuestos oficiales cuestan 5000 pesos, lo que le están sugiriendo al titular asegurado es que resuelva su problema a través del mercado informal, es decir, le están diciendo que vaya a ver a un chapista y le pregunte por sus contactos, si sabe cómo puede conseguir un repuesto más barato no sólo para arreglar el coche sino para cubrir los gastos que demanda la mano de obra que tampoco suele cubrir la aseguradora. Esto quiere decir que también las empresas aseguradoras estarían optimizando sus beneficios o, mejor dicho, resolviendo el problema de sus costos financieros, a través de los mercados informales. Cuando las compañías de seguros fijan un “precio promedio estandarizado” para pagar los repuestos productos del siniestro, siempre inferior al precio en el mercado legal, están creando condiciones para que se expandan los mercados informales y con ello se mantengan operando las economías ilegales. No sólo estarían “empujando” al cliente hacia el mercado informal, sino que al hacerlo, estarían contribuyendo a crear las condiciones para reproducir la sustracción de vehículos que sostiene el tráfico ilegal de autopartes usadas.

Lo mismo sucede cuando las compañías deciden no pagar el siniestro por destrucción total toda vez que consideran no se destruyó más del 80 %. Por tanto, al existir un 21 o 25 % del auto que no está destruido suelen cubrirlo pero por destrucción parcial. De esa manera, al entregarle sólo un porcentaje de lo

que vale el auto, lo que les está sugiriendo al titular es que vaya al mercado informal —a un desarmadero—, y venda el resto de los repuestos (incluso aquellos cuya comercialización, por razones de seguridad vial, están prohibidos por la ley) o los papeles del auto y con la suma obtenida más lo que le ha pagado la aseguradora, intente comprar otro coche que no alcanzaría a hacerlo con la suma que le dio la compañía de seguros.

Otras veces, las empresas suelen pagar la destrucción total para quedarse con el coche haciéndole firmar al cliente la transferencia (el 08) que nunca darán de baja para luego —la aseguradora— vender en el mercado informal los papeles del auto que permitan “blanquear” un coche sustraído. Ésta es una hipótesis que hay que seguir de cerca y que merece especial atención.

7. Desarmaderos, bazares y zonas grises: los “resolvedores” de problemas

Hablaremos de “zonas grises” (Auyero, 2007) para hacer referencia a aquellos negocios que se encuentran a mitad de camino, entre lo formal y lo informal, donde nunca se sabe dónde termina la legalidad y empieza el delito. Los desarmaderos o bocas de expendio de repuestos son negocios que, muchas veces, tienen una fachada formal y otras veces funcionan directamente en la clandestinidad. Otras veces, se trata de comercios habilitados pero que se mueven *pendularmente* entre la legalidad y la ilegalidad, comercializando autopartes habilitadas por el RUDAC (Registro Único de Desarmaderos y Actividades Conexas), pero también vendiendo piezas sin *sticker*, cuya comercialización está prohibida por razones de seguridad, u ofreciendo autopartes cuya comercialización está permitida pero no cuentan con *sticker* porque se trata de piezas dudosas, cuyos comerciantes no pueden justificar su procedencia.

De todas maneras resulta difícil advertir dónde termina el mercado formal y empieza el informal, pero también, en estas zonas grises, lo legal se confunde con lo ilegal o la legalidad convive con la ilegalidad. A menudo está compuesto por los mismos actores sociales. Actores que llevan parte de sus negocios en “blanco” y parte en “negro”, actores, entonces, con una doble vida. Hay que

reconocer que la informalidad que existe en el rubro comercial en general, crea condiciones propicias para ofertar autopartes cuyo origen ha sido la sustracción.

De allí que la noción de “zonas gris” sirve para no perder de vista la *ambigüedad* con la que se mueven muchos de estos actores. “Un área borrosa donde los límites normativos se disuelven” (Auyero, 2007:54). Esa “zona gris” está conformada por los desarmaderos, pero también por los repuesteros, almaceneros, transportistas, chatarreros, mecánicos, chapistas, comisionistas, vendedores de autos usados, etc. Acaso por todo esto podemos decir, tomando prestada otra categoría de Ruggeiro, que estamos frente a auténticos “bazares urbanos”. Intersticios económicos donde las actividades formales convergen con las informales, donde no termina de estar claro dónde acaba la actividad legal y comienza el delito.

La zona gris, entonces, es una categoría que nos permite estar atentos no solamente al acoplamiento de las economías informales, formales e ilegales. También arroja luz en las zonas oscuras, sobre las relaciones estrechas que existen entre las policías y aquellos actores que se mueven en la informalidad o directamente en la ilegalidad. Pero también entre estos actores y el poder político local.

Porque tampoco a los intendentes, concejales y demás funcionarios municipales (sobre todo a los inspectores encargados de fiscalizar y habilitar estos negocios), se les puede escapar la dimensión informal y el tráfico ilegal de autopartes usadas. Basta recordar que a los municipios les toca habilitar cada uno de estos negocios, y que, por su presencia en el territorio, conocen mejor que nadie los emprendimientos que se desarrollan en su jurisdicción, su objeto, razón social, titularidad, etc. Entonces, hablamos de zona gris no sólo para hablar de la superposición entre las actividades informales y formales, sino para poder pensar la cobertura “institucional”, los “paraguas” policiales, políticos y judiciales que se montan alrededor de estos bazares, sin los cuales difícilmente podrían prosperar. Las prácticas informales están reguladas por las agencias policiales y los funcionarios locales, y amparadas también por los tribunales que dificultan las actividades de contralor.¹⁰

Como expresa Sain,

el corolario más significativo del policiamiento regulatorio del delito ha sido el establecimiento de un circuito estable de autofinanciamiento ilegal de la policía... (El despliegue territorial de un conjunto cada vez mayor de actividades criminales) ha sido favorecido directa o indirectamente por la regulación policial, ya sea por impericia, por complicidad o por intervención directa en el negocio delictivo. (Sain, 2010:44-45).

Si bien es cierto que muchos procedimientos de fiscalización son realizados por la policía a partir de denuncias anónimas al 911 o por “averiguaciones preparatorias”, esas intervenciones merecen todas nuestras sospechas. En realidad lo que suele hacer la policía con esos procedimientos es soltarle la mano a alguien que no está dispuesto a pagar o seguir pagando el canon para continuar con sus negocios; otras veces, actuando bajo presión política, al tener que mostrar “resultados”, negocia con los desarmaderos los operativos; o directamente decide dar un golpe

¹⁰ Debido a la inscripción cotidiana que tiene el tráfico ilegal de autopartes usadas, las intervenciones judiciales nunca son de oficio, siempre media alguna investigación del Ministerio de Seguridad de la Nación o de otros organismos estatales. Aun cuando los fiscales o magistrados con competencia en determinada jurisdicción, debieran conocer por su inscripción territorial estas bocas de expendio de autopartes y/o “desarmaderos”, no suelen ejercitar la “ofensiva” judicial que implicaría la actuación de oficio para este tipo de delitos. La información producida sobre la cantidad de investigaciones iniciadas sobre las acciones previstas por la ley, confirman lo dicho anteriormente: Según las estadísticas del Sistema Informático del Ministerio Público Fiscal de la Provincia de Buenos Aires las investigaciones penales iniciadas (incluso cuando aparece agrupada con otras leyes como la n°13944; n° 14346; n° 24270; n° 11723; n° 25761,

etc., que no guarda relación), no superan el 1,69 % total para el primer semestre de 2011 y el 1,71 % para todo el año 2010, es decir, sobre un total general de 311499 y 617502 causas iniciadas respectivamente. Si bien se trata de un relevamiento sobre la actuación de las agencias judiciales en la provincia de Buenos Aires, nos parecen ilustrativas toda vez que en el conurbano se concentran la mayor cantidad de desarmaderos y es donde se producen la mayor cantidad de sustracciones. Tanto el desconocimiento de la ley, como su decreto reglamentario 744/2004 y los alcances sobre las autopartes recuperables de las que no pueden comercializarse, contribuyen a que los magistrados devuelvan a los sujetos investigados aquellas piezas que ponen en riesgo la seguridad vial, demoren la tramitación de los expedientes o directamente no fomenten a las fuerzas de seguridad la necesidad de su persecución.

fuerte e imprevisto (sin dar aviso) para luego negociar el aumento del canon con el resto de los desarmaderos que no fueron alcanzados con el operativo.

La informalidad, por un lado, y la destrucción de la legalidad por el otro, desautorizan al Estado, boicotea las tareas de control y deslegitima las intervenciones públicas de largo aliento. Tanto la corrupción policial y la coima que se paga a los inspectores municipales, “lubrica” las economías informales, y no deja ver las economías ilegales que surten a esos negocios. La corrupción crea condiciones para el tráfico ilegal de autopartes usadas. Sin esta protección institucional difícilmente puedan prosperar los mercados informales y las economías ilegales que funcionan directamente en la clandestinidad.

El tráfico ilegal de autopartes usadas no es una actividad clandestina. Al contrario, se *confunde* con la vida cotidiana. No sólo es aceptado socialmente sino amparado por el gobierno local y regulado por la policía. Precisamente esta *confusión* es lo que les permitirá, según Fernández Steinko (2008), perdurar en el tiempo. La informalidad de la economía crea condiciones para la confusión entre la economía legal y la ilegal. En efecto: “al diluirse en el magma de la normalidad, capilarizarse con el entorno, fundirse hasta hacerse invisibles, relacionarse sin recurrir a procedimientos formales (como los contratos escritos) o ni tan siquiera a acuerdos verbales excesivamente rígidos e inamovibles plagados de información y de testigos” (Fernández Steinko, 2008:37), estos negocios pueden no sólo justificar su informalidad, sino disimular el tráfico ilegal. Estamos frente a actores con una organización dúctil, incompatibles con las burocracias weberianas. No necesitan sofisticadas formas de organización, ni contar con una asociación diferencial para encriptar los negocios. Les basta confundirse con la vida cotidiana y desarrollar sus actividades de

manera más o menos modesta. Ya saben que con su crecimiento aumenta la visibilidad y, por añadidura, se vuelven más vulnerables, y el riesgo de convertirse en objeto de las políticas de contralor o allanamientos aumentan con la ostentación. Lo mismo que el canon que pagan a las fuerzas policiales.

Dice Fernández Steinko:

Cuando consiguen crecer y hacerse poderosas no se hacen menos sino más vulnerables, lo cual explica que sean agrupaciones efímeras y oportunistas las que consiguen camaleonizarse con su entorno y diluirse sin llamar la atención, las que consiguen subsistir más tiempo sin corazas que les den estabilidad. Los límites que separan los espacios de dentro y de fuera tienen que ser borrosos y cambiantes facilitando una entrada y una salida fluidas de actores que se acercan y alejan, sin dar cuentas casi a nadie y sin conocerse realmente entre sí. No hay posibilidad que un solo actor, por ejemplo, el jefe del grupo organice y desorganice todo esto de forma realmente racional, pues los grupos “eficientes” en el sentido criminal del término son aquellos en los que nadie sabe exactamente dónde están sus límites, dónde acaba el entramado de actores vinculados de una forma o de otra. (...) Esto explica que descabezar una organización sea mucho más sencillo que descabezar un tejido no organizado, que los descabezamientos de la policía no produzcan una reducción sustancial del delito y que muchos esfuerzos de este tipo tengan más un significado simbólico que un resultado real satisfactorio. Al no disponer de límites claros estos tejidos tienen una gran capacidad de fundirse con el mundo de la legalidad, de utilizar las pequeñas legitimidades de las que gozan ciertos delitos considerados menores como la evasión fiscal, de vincularse a empresarios legales, a ciudadanos normales y a políticos conocidos, en definitiva, de alejarse de las sospechas de la policía, especialmente cuando ésta funciona con esquemas simples y binarios. En realidad, una misma persona compagina su actividad laboral, político-institucional o empresarial normal con actividades (sumamente) delictivas y pone su

infraestructura organizativa legal a disposición del delito y al revés. Todo sin que apenas se note. (...) De todo esto se puede extraer otra conclusión importante: los espacios delictivos no permiten la acumulación de cantidades significativas de poder económico, organizativo y político en pocas manos. Pueden generar poder, pero será siempre un poder disperso y horizontal distribuido entre muchos pequeños actores. (Fernández Steinko, 2008:38-39)

El tráfico ilegal de autopartes usadas se aleja del esquema clásico, maniqueo y simplista, según el cual el negro es lo ilegal y el blanco lo legal. El negro y el blanco se confunden hasta formar una esponja gris. “Entre el negro y el blanco se extiende un amplio campo de economías gris o “informal” plagado de actores intermediarios de todo tipo y condición. Los espacios delictivos son bastante visibles, no tienen un aspecto sospechoso y casi siempre tienen un alma dividida entre el mundo de las sombras y el de la luz” (Fernández Steinko, 2008:41).¹¹

No significa que no existan núcleos donde la ilegalidad se concentre. Esos *núcleos de ilegalidad* operan como proveedores de otros actores que continúan pendulando entre la legalidad y la ilegalidad. Vaya por caso, el denominado “Rey del Corte” en Avellaneda que funcionaba como un proveedor de las bocas de expendio de autopartes de la zona, a la vez que funcionaban como comercializador de vehículos adulterados.

Ahora bien, desarrollar una caracterización de los “desarmaderos” no resulta una tarea

sencilla, no sólo porque se trata de actividades que van mutando, sino por lo impreciso del término. Pensemos que bajo esta modalidad la Ley n° 25761 comprenden una gran cantidad de actividades. El artículo 13 establece que son pasibles de sanción penal todos aquellos que: a) desarmen vehículos para utilizar sus autopartes sin autorización legal, b) lo realizan de manera habitual, c) comercializan sus autopartes usadas, d) almacenan autopartes usadas, o e) las transportan. Es decir, las acciones no se circunscriben al solo hecho de su desarmar, “cortar” o desguazar vehículos, sino que reproducen, de algún modo, todo el recorrido que sufren las piezas usadas recuperadas desde el momento anterior a su desarme hasta su disposición final. Es por ello, que la tipificación de “desarmaderos” no comprende la totalidad de un problema que funciona a partir de una red de relaciones que con el tiempo gana complejidad y expresa la participación de múltiples actores que ya no operan solamente desde locales de venta al público.

Estas prácticas delictivas requieren la participación no sólo de un “ejército lumpen de reserva” disponible para la sustracción permanente de vehículos automotores, sino de receptores que ocultan y/o recuperan las piezas valiosas, y luego las trasladan a distintos puntos para ser ofrecidas en un mercado con miles de consumidores que resuelven sus “necesidades autopartistas” a bajo costo.

La fuerte demanda facilitará las condiciones para la inscripción territorial de los actores encargados de su comercialización, ya sean

¹¹ Por eso aconseja que “lo primero que tiene que hacer un investigador si pretende explicar la acumulación de poder económico y político en la sombra, es intentar descubrir las estructuras organizativas legales que hacen frontera con el mundo de la ilegalidad, así como los intercambios que se producen a ambos lados de dicha frontera.” (Fernández

Steinko, 2008:40) Y de allí también que la aproximación al fenómeno tiene que ser otra completamente diferente: “Tiene que ser más política que puramente coercitiva, más preventiva que penal, más basada en una comprensión global del fenómeno delictivo que en su aislamiento conceptual” (Fernández Steinko, 2008:39).

bocas de expendio registradas legalmente, locales que no cuentan con autorización para funcionar, inmuebles que funcionan en la “clandestinidad” o telefónicamente “a pedido”, o se ofrecen directamente vía web en los mercados informáticos.

Pero estas dimensiones difusas de un mismo problema, sólo son operables si encuentran relación con fuerzas territoriales que posibilitan su desarrollo y funcionamiento. Hablamos de actores políticos locales y de las agencias de seguridad que representan la corrupción institucionalizada y expresan diversas modalidades de protección criminal.

Si bien resulta difícil identificar los “puntos” de comercialización que no cuentan con autorización legal para funcionar, investigaciones realizadas por las Fuerzas de Seguridad y otras fuentes disponibles, reconocen que su número es mucho mayor en relación con aquellos que han formalizado su existencia. Sobre un total de cuatrocientos noventa y cinco (495) bocas de expendio identificadas, sólo ciento cinco (105) se encuentran registradas por el RUDAC (representan el 21 %), mientras que trescientas noventa (390) no se encuentran inscriptas (representan el 79 %). Los datos ilustran que por cada “desarmadero”

formalmente registrado, existen al menos dos (2) que funcionan en la ilegalidad, o están flojos de papeles (sin inscripción en el RUDAC) pero cuentan con una habilitación municipal.¹²

Otro punto que merece especial atención es la traslación de los desarmaderos y el uso de las casas privadas o depósitos abandonados, para la guarda de autos, el desguace y posterior guarda de las mercaderías (autopartes). Como consecuencia de los operativos contra los “desarmaderos truchos” en la segunda gestión de León Arslanián en la provincia de Buenos Aires como Ministro de Seguridad, se ha producido una suerte de éxodo hacia lugares más tranquilos (muchas veces con mejor cobertura política y/o policial), donde pueden continuar operando con mayor seguridad.¹³ Provincias donde la legislación puede ser menos rigurosa o donde no existen todavía estructuras policiales o fiscalías especiales para agendar y atacar la sustracción sistemática o al boleo de vehículos y el tráfico ilegal de autopartes usadas. Incluso, al instalarse en el centro del país, a mitad de camino entre las grandes ciudades, donde se concentra la gran mayoría del parque automotor, se les abre un campo de acción más amplio. Pensemos que el parque automotor de las pcias. de Córdoba,

¹² Recordemos que quienes desarrollan alguna de las actividades prevista por la Ley n° 25761 requieren su inscripción habilitante no sólo del municipio donde se asientan, sino de la policía local y del Registro Único de Desarmaderos de Automotores y Actividades Conexas (RUDAC) a nivel nacional. Según este último organismo, al 2012 sólo se encontraban registrados y habilitados para funcionar, ciento cinco (105) comercios a nivel nacional, mientras que unos trescientos treinta y nueve (339) han iniciado los trámites de su inscripción pero por motivos que desconocemos, no han logrado su finalización. Recordemos que el decreto reglamentario 744/2004 prevé en su artículo 10, la renovación de la inscripción anualmente, por lo que la cantidad de

comercios habilitados varía constantemente. Este dato no es menor, porque nos permite presumir que aquellos que han solicitado la inscripción pero no la finalizaron, se mantienen realizando las mismas actividades. Para confirmar esta hipótesis deberíamos avanzar en nuevas investigaciones que se vinculen, a su vez, con el mercado repositor y las autopartes usadas que ingresan legalmente al mercado, provenientes de la baja de vehículos.

¹³ De hecho, según Dónnola, “las sospechas sobre la mudanza del negocio crecieron al encontrar en el lugar (Córdoba) gran cantidad de documentación de locales de la calle Warnes y de la Ruta 8, en el gran Buenos Aires” (Dónnola, 2008:106–107).

Santa Fe, Mendoza, Buenos Aires y CABA representan casi el 75 % del parque automotor activo. Entonces no es casual, dijimos arriba, que estos distritos, sean los lugares seleccionados para realizar estas inversiones. No es casual que en estos distritos sea donde se concentre el robo y hurto del automotor y donde se trafican la mayor cantidad de repuestos usados ilegales.

Con la clausura de un desarmadero lejos de resolverse el problema se logra trasladarlo hacia otro lugar, otro barrio, otra zona de invisibilidad, no expuesta o agendada por el Estado como desarmadero ilegal. Mientras no se desaliente la demanda de autopartes, si no bajan los precios de las piezas oficiales, si la gente no empieza a manejar mejor, no habrá clausura que pueda detener el mercado repositor informal.

En definitiva, el desarrollo de los mercados informales se explica en gran medida en la incapacidad del mercado repositor formal para sostener a precios accesibles la demanda de autopartes; se explica en el alto nivel de siniestralidad que existe en Argentina; y en la existencia de un sistema de transporte obsoleto, cuyas flotas (en particular los remises de los barrios pobres) están compuestos por autos muy viejos que ya no se fabrican más. Pero también, se explica en la ausencia de controles, la complacencia de los gobiernos locales, la burocracia judicial, la corrupción policial y la falta de políticas públicas económicas de largo aliento, durante décadas, que acompañen la inversión de las empresas de autopartes para sostener el mercado de reposiciones y recambio y modernización permanente del parque automotor a través de plan canje o créditos accesibles.

8. Sustracción y tráfico: repuestos viejos y obsolescencia programada

Como señalamos al comienzo de este trabajo la sustracción de vehículos en Argentina está estrechamente vinculada al tráfico ilegal de autopartes usadas, es decir, a los monopolios y la falta de inversiones de las grandes empresas, a la incapacidad del mercado repositor local y formal para afrontar la demanda constante de repuestos de un parque automotor antiguo.

Ya dijimos que no es casualidad que los *vehículos más sustraídos sean además los más viejos del parque automotor circulante*. Se trata precisamente de los modelos cuyas autopartes no se producen en el país, no se importan o se dejaron de fabricar o se producen a requerimiento de parte y, por lo tanto, la insuficiencia de stock, encarece el precio de las mismas. La *brecha de precios* continúa “empujando” a los “clientes” a resolver sus problemas acudiendo al mercado informal,

más aún cuando las compañías de seguro no cubren los costos de los siniestros.

De allí que los autos objeto de sustracción no sean los vehículos de alta gama sino los modelos más viejos y más económicos, expuestos a la alta rotación en el parque automotor activo.¹⁴ No olvidemos que la durabilidad del parque automotor en Argentina recrea las condiciones no sólo para el mantenimiento de las economías ilegales sino para la expansión de los mercados informales. Más aún —insisto— cuando las industrias autopartistas no cuentan con una capacidad productiva o no quieren realizar las inversiones necesarias para sostener la demanda continua de repuestos de parte de los titulares de los modelos más antiguos que ya no se fabrican más.

Pero pongamos nuestras sospechas con datos y para ello vamos a valernos, en principio, de la información aportada por dos actores pri-

vados: el CESVI y Lo Jack. Ambos coinciden en que los autos más robados en los últimos 4 años siguen siendo los mismos. Así, por ejemplo, según CESVI Argentina, los doce (12) vehículos más sustraídos durante el año 2010 fueron (en orden de importancia): Fiat Duna; Fiat Uno; Volkswagen Gol; Fiat 147; Peugeot 504; Renault 9; Ford Escort; Chevrolet Corsa; Renault 19; Renault 12; Renault Clio; Peugeot 206. Por su parte, para Lo Jack, los modelos más siniestrados durante los años 2010 y 2011, por orden accidentalógico, son los siguientes: Fiat Duna; Volkswagen Gol; Fiat Uno; Chevrolet Corsa; Peugeot 504; Peugeot 206; Renault Clio. Como se puede observar, los actores coinciden que los autos más sustraídos en los últimos años en Argentina fueron el Fiat Duna, el Volkswagen Gol, Fiat Uno; Chevrolet Corsa, Peugeot 2006, Renault 12 y Renault 19.¹⁵

Si comparamos solamente el parque automotor en relación a los autos sustraídos en

los últimos años en Argentina, nos daremos cuenta que el 16 % del parque automotor está compuesto por los modelos más sustraídos, esto es, los más demandados, son los repuestos más buscados.¹⁶

Sin embargo, en los últimos años se reconocen algunas variaciones que nos están informando que empezamos a asistir al cambio de década. En efecto, la modernización del parque automotor está impactando en la demanda de repuestos y en las modalidades de sustracción.

Por un lado, se empieza a ver que han comenzado a disminuir los robos y hurtos de vehículos producidos en las décadas del 80 y 90 y han comenzado a aumentar las sustracciones de automóviles fabricados en la última década, sobre todo aquellos modelos económicos que se introdujeron a partir de 2003. Si comparamos las cifras totales de sustracción por año de fabricación, podremos observar una tendencia a la baja de aquellos modelos más

¹⁴ Según datos proporcionados por ADEFA en la década del 90, Fiat y Renault se repartieron las preferencias de los argentinos a nivel automotriz. Las dos empresas, con el 26,5 % y el 22 % del mercado respectivamente concentraron las ventas. En esos diez años, el modelo más vendido fue el Duna, seguido por el Gol, el Fiat 147 y el Renault 19. Los datos muestran que en la década del 90 se vendieron en el país más de 2 731 778 autos, sin contar los utilitarios. Los primeros años de la década estuvieron claramente dominados por el Fiat Duna, que en diez años puso en la calle más de 260 000 unidades. Es decir que casi uno de cada diez autos vendidos en este período fue un Duna. Además fue el modelo más vendido entre 1990 y 1995. A partir del 96 comenzó a imponerse el Volkswagen Gol. Desde que apareció en el 91 se vendieron poco menos de 190 000 unidades de este modelo, que salió primero en ventas durante los años 96, 98 y 99, a la par del Renault 19 en el 97. Con mucha paridad, el tercer y cuarto puesto en las preferencias fueron ocupados por el Fiat 147 con 162 000 unidades y el R 19 con 150 000.

¹⁵ La modalidad de sustracción para estos modelos es el hurto. A diferencia de los altos de alta gama, donde prima la modalidad robo. Esto se explica en que la tecnología de estos modelos dificulta el hurto de estos vehículos.

¹⁶ Según la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA), los vehículos con mayor presencia, sólo en el parque automotor de la provincia de Buenos Aires, son: Volkswagen Gol (234 344 unidades); Chevrolet Corsa (132 726 unidades); Renault 12 (103 374 unidades); Fiat Duna (91 490 unidades); Fiat Uno (82 094 unidades); Peugeot 206 (74 822 unidades); Renault 19 (52 460 unidades). Del mismo modo, los vehículos con mayor presencia en el parque automotor de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires son: Volkswagen Gol (65 042 unidades); Chevrolet Corsa (45 903 unidades); Peugeot 206 (24 115 unidades); Fiat Uno (18 661 unidades); Renault 19 (17 368 unidades); Fiat Duna (15 227 unidades); Renault 12 (14 591 unidades).

antiguos del parque automotor activo y una tendencia a la alza de los modelos más nuevos. Si repasamos las estadísticas observamos que los autos sustraídos y fabricados en la década del 80 son los siguientes: 7770 en el 2008; 7523 en 2009; y 6338 en 2010. Respecto a los modelos sustraídos y fabricados en la década del 90 también puede corroborarse una tendencia a la baja: 33 996 en 2008; 36 356 en 2009; y 32 007 en 2010. Por el contrario, notamos un alza en los autos sustraídos y fabricados en la última década (2002–2009): 9400 en 2008; 14 148 en el 2009 y 19 229 en 2010.¹⁷

Esta tendencia en baja puede verificarse también cuando repasamos las cifras presentadas por el RNPA de los “Pedidos de Secuestros” (por robo o hurto) en los últimos años de la década 2001–2010. Vemos que en los pedidos de secuestros informados en los últimos años, tanto el Fiat Duna, Fiat Uno, Renault 12 y Renault 19, presentan porcentajes en baja superiores al 11 % y 21 % en las transiciones 2009–2010 y 2010–2011 respectivamente. Mientras que el Chevrolet Corsa, Volkswagen Gol y Peugeot 206 poseen porcentajes sin una tendencia aun definida o porcentajes en baja inferiores al 8 %.

Otro de los problemas que gravitan sobre el mercado automotriz hoy día es la *obsolescencia programada*. Cada vez son más los repuestos de autos con fecha de vencimiento, autos diseñados para que sus piezas fallen. La obsolescencia programada será una variante introducida a partir de la incorporación de tecnología informática a cada uno de los modelos, tecnología que hoy en día, en el parque automotor argentino se lo puede rastrear —sobre todo— en los autos de “media” y “alta gama”.

A pesar de que tenemos un parque automotor con tendencia a perdurar en el tiempo, desde hace unos años se encuentra en proceso de renovación, reemplazándose modelos fabricados en la década del 90 (o anterior) por modelos más recientes que han incorporado tecnologías de seguridad muy superiores con obsolescencia programada. Ello puede conllevar al aumento del robo, dado que parte de estos sistemas de seguridad impiden arrancar el vehículo sin su llave original.

A medida que vaya modernizándose el parque automotor en Argentina, se irá modificando el mercado repositor informal y, por añadidura, los vehículos objeto de sustracción. Los autos ya no duran para “toda la vida” y tampoco sus autopartes. A medida que se vaya estrechando la brecha tecnológica se resentirá aún más este dato que sostiene el endeudamiento sistemático. Al mismo tiempo, el acortamiento de la brecha tecnológica en los próximos años, supondrá un aumento relativo de los repuestos en general, más aún si las empresas trasladan sus costos a los titulares de los automóviles.

Más allá de esto, la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) viene trabajando para que las industrias automotrices incorporen los nuevos estándares de seguridad que ya se encuentran en funcionamiento en otros países. Seguramente esos estándares producirán un aumento del costo de los vehículos, estrechándose la relación entre los autos más caros y los más baratos, aunque subiendo el precio de los autos más económicos hoy día. Pero algunos de estos estándares crearán condiciones para empezar a informatizar las unidades y empe-

¹⁷ Si superponemos estas cifras, podemos advertir mejor las variaciones relativas que se están produciendo. Se observa que los modelos fabricados en la década del 80 y 90 subieron primero 6,49 % pero luego se produce una

baja importante del 13,59 %. Mientras que los modelos fabricados en la última década aumentaron sostenidamente: primero 33,56 % en el período 2008–2009 y luego 26,42 en la transición período 2009–2010.

zar a incorporar tecnología con obsolescencia programada.¹⁸

Punto y aparte merece la *obsolescencia percibida*, aquella obsolescencia que se produce con cada cambio de modelo para cada temporada. Como los zapatos, los autos también pasan de moda, y las temporadas son cada vez más cortas. Sobre todo para los autos de alta gama. Pensemos que la durabilidad del parque automotor en países como Japón es de dos años. Esto se explica en la incorporación de la obsolescencia percibida. Cambian los modelos muy rápidamente y hay que cambiar

el auto. En Argentina esto se da sólo en los altos estratos sociales, en los consumidores de auto de “alta gama”, que cambian sus vehículos cada dos o tres años. De allí que muchas veces en vez de comprar vehículos los contratan a través de un *leasing* pagando un canon permanente durante varios años por un modelo de coche que cambian cada dos o tres años. Ese canon les cubre todo. Pero lo importante es que el auto nunca ingreso a su patrimonio y por tanto se desgrava ganancias, porque están pagando siempre un “alquiler” de coche. Pero éste es otro tema.

9. Nuevos circuitos ilegales: de la sustracción al tráfico ilegal

Dijimos que estamos frente una criminalidad que se confunde con la vida cotidiana, toda vez que involucra a actores sociales muy cercanos. Estos actores se mueven pendularmente entre la formalidad y la informalidad, y mantienen relaciones cercanas con el delito. En los últimos años, sobre todo a partir de los operativos realizados en provincia de Buenos Aires durante la segunda gestión de León Arslanián, se han producido una serie de mutaciones que dificultan aún más la puesta en crisis de estos circuitos donde lo ilegal toca y se confunde con lo ilegal. Repasemos algunos de los cambios en las dinámicas del tráfico ilegal de autopartes en Argentina.

La primera transformación tiene que ver con el *desdoblamiento de la comercialización*

y *almacenamiento*: si en la década pasada los desarmaderos concentraban, en un mismo establecimiento, el almacenamiento y la comercialización (incluso el desguace), en estos años se ha verificado que se almacena en un lugar y se comercializa en otro. Se ha detectado que los comerciantes de autopartes, que ya conocen las prácticas y reglas que enmarcan los operativos, han ensayado una serie de estrategias judiciales que les permite sortear o dilatar las inspecciones, así como también la necesidad de contar con la correspondiente habilitación expedida por el RUDAC. Por un lado, los establecimientos cuentan con una parte pública y otra privada. Las inspecciones sólo pueden realizarse sobre los lugares públicos. Sin orden de allanamiento no se puede

¹⁸ El 16 de noviembre de 2009 se suscribió un Convenio entre el Ministerio del Interior (Agencia Nacional de Seguridad Vial), Ministerio de Industria, la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) y la Cámara de Importadores y Distribuidores Oficiales de Automotores (CIDOA); el que fue ratificado por la Disposición 494/2010, para hacer efectivo cumplimiento de lo

establecido en el Art. 29 de la Ley 26363 “Ley de Tránsito y Vialidad”, modificatoria de la Ley 24449 (Ley Nacional de Tránsito), que establece: “La Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, del sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces,

ingresar al resto del establecimiento. Pero lo que se ha visto en los últimos operativos realizados en el 2012 es que muchos comerciantes en la parte pública tienen repuestos nuevos, lo que les permite afirmar que se trata de un local que no vende repuestos usados, y que por tanto no necesitan certificación del RUDAC como manda la Ley 25761.

Concentración del comercio en puntos de referencia comercial: el comercio de autopartes continúa concentrándose en distintos puntos comerciales en las zonas urbanas, a saber: en CABA (zona de Warnes, barrio La Paternal); Avellaneda (Av. Cabildo); Lanús (Av. San Martín); La Matanza (Av. Mosconi); Almirante Brown (zona del Vapor); Esteban Echeverría (Boulevard Buenos Aires). Incluso, en determinados zonas se concentra en deter-

minados establecimiento: La Francoamericana (zona Oeste) y CESVI-Autos (zona norte).

Almacenamiento cerrado, privado y disperso: se ha modificado la forma de almacenamiento. Si en la década pasada el almacenamiento se hacía en el mismo establecimiento donde se comercializaba, hoy en día el acopio de autopartes se lleva a cabo en depósitos privados o casas de domicilio en zonas urbanas, aunque lejos del lugar de comercialización. De allí que en los depósitos de los locales comerciales allanados no suelen encontrarse repuestos ilegales masivos para su comercialización. En segundo lugar, en cuanto a la ubicación de los desarmaderos, puede decirse que ya no se encuentran concentrados en una misma zona geográfica y a cielo abierto sino que tienden a dispersarse en la ciudad en luga-

un sistema de desgrabación de registro de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, entre otros que determine la reglamentación.” El convenio firmado establece la inclusión de mayores sistemas de seguridad en los vehículos que se fabriquen o importen en la Argentina, todo ello dividido en tres etapas para su implementación: 1° etapa: Se acuerda entre las partes establecer en esta primera etapa la implementación en los vehículos automotores que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere su origen de fabricación, la doble bolsa de aire (para conductor y acompañante), el sistema antibloqueo de frenos (ABS) y los apoyacabezas para todas las plazas contiguas a las puertas (laterales), conforme a lo que correspondiere según las categorías de vehículos establecidos en el Art. 28 del Anexo I al Decreto 779/95 y en base a cronogramas de cumplimiento anual en porcentajes crecientes hasta llegar a la totalidad de los automotores involucrados. El mismo sería de la siguiente manera: 2010 con 10 % de los autos inyectados al mercado, 2011 con el 15 %, 2012 con el 30 %, 2013 con el 60 % y finalmente en 2014 con el 100 % de los automotores. 2° etapa: En esta etapa del acuerdo se establece la inclusión de los apoyacabezas centrales (obligatorios a los 24 meses desde su efectiva aplicación en Europa), el dispositivo de alerta visual y acústica de cinturón de seguridad (a partir de 2014 para nuevos modelos y de 2015 para todos los 0 KM) y el encendido automático de luces (a partir de

2014 para nuevos modelos). En el caso de las motos, el acuerdo establece que a partir de abril del 2011 todas las motos 0 KM de más de 250 cm cúbicos tengan encendido automático de luces bajas y en 2012 la obligatoriedad se extienda a todas las motos 0KM que se fabriquen o importen. 3° etapa: Esta etapa incluye la aplicación de sistemas de seguridad infantiles, ya que establece que todos los modelos de vehículos deben poseer a partir del 1° de enero del año 2013 un sistema de anclaje rígido o cinturón de seguridad de tres puntos en todas las plazas traseras contiguas a las puertas. Para el 1° de enero del año 2016, los nuevos modelos deben tener al menos una plaza trasera en el sistema de anclaje rígido, siendo para el año 2018 obligatorio para todos los modelos. Asimismo, antes del comienzo del año 2013 deberá estar en vigencia la normativa nacional para la homologación de sillas para niños que se comercialicen dentro del país, a través del Certificado de Homologación de Autopartes de Seguridad (CHAS), y a partir del comienzo del año 2016 las sillas deberán encontrarse homologadas para ser utilizadas mediante el sistema de anclaje rígido. Por último, todos los vehículos 0 KM. deberán incorporar el ensayo de impacto frontal a partir del año 2014, mientras que para el año 2016 regirá para todos los modelos que se comercialicen en la Argentina, y el ensayo de impacto trasero obligatorio dos años después de su efectiva aplicación en Europa.

res cerrados. Si bien se encuentran próximos en la misma zona, ya no están uno al lado del otro hasta componer auténticas ferias, como existían en la década pasada.

- *Comercialización de repuestos ilegales a través de internet*: la modificación en los modos de almacenamiento ha determinado cambios en los modos de comercialización. Por un lado —y a partir de investigaciones practicadas por la DNFDA (Dirección Nacional de Fiscalización de Desarmaderos y Autopartes) durante el 2012—, se pudo constatar una creciente comercialización a través de internet, utilizando plataformas virtuales.
- *Delivery de repuestos ilegales o entregas a domicilio*: El comerciante suele ser un intermediario entre el depositario y el mecánico. Los repuestos no suelen pasar por los comercios a buscar el repuesto. La transacción se realiza por teléfono y la entrega se hace en el domicilio del mecánico que está reparando el vehículo. Entre la demanda del cliente y la oferta del vendedor existe una suerte de *período ventana*, que puede ser de dos horas a un día. Ese período es el que necesita el vendedor para “chequear” la existencia en stock en el depósito. Esto ha llevado a muchos a suponer que estamos ante una modalidad *delivery* de sustracción de automóviles. Nos parece que esto no es así. El *delivery* subsiste para la compra de repuestos de autos de alta gama, no así para las otras categorías y modelos de automotores. Sucede que ese período es el que se requiere para corroborar la existencia de la mercadería en su depósito o en los depósitos de sus proveedores. Por otro lado, entendemos que la comercialización ya no se realiza directamente entre el cliente y el vendedor sino también indirectamente, a través del tallerista o chapista encargado de la reparación del automóvil. Razón por la

cual, el tallerista trabaja “por teléfono” con los desarmaderos proveedores de confianza.

- *Almacenamiento desigual*: existe una concentración de autopartes ilegales en depósitos cerrados o casas privadas no abiertas al público. En términos generales en las bocas de expendio de autopartes abiertas al público no se encuentra gran cantidad autopartes sin *stickers*. Razón por la cual, se intuye que el almacenamiento se encuentra en otro lugar. También existen grandes y pequeños desarmaderos. La diferencia entre ellos es la diferencia entre los medianos y pequeños comerciantes también. Los primeros están compuestos por los eslabones que se dedican al “corte” y al “gran almacenamiento” de las autopartes provenientes de sustracciones tercerizadas en el ejército lumpen de reserva que referencia a las economías ilegales como la oportunidad de resolver problemas materiales concretos. Estos grandes desarmaderos son los proveedores de los pequeños desarmaderos o los comerciantes de las “zonas grises” (mercado informal) que a su vez provee a los talleristas o mecánicos de los repuestos que demanda el cliente en la reparación de su vehículo.
- *Desdoblamiento del almacenamiento y “el corte de autos robados”*: salvo en los operativos en el norte de la provincia de Buenos Aires durante 2012, no se encontraron autos robados cortados en AMBA y CABA. Es decir, en la gran mayoría de los establecimientos allanados no se encontraron “autos cortados” robados y tampoco las herramientas que suelen utilizarse para proceder al desguace (cuños, autógenas, amoladoras, etc.), lo que hace suponer que el corte se ha desplazado hacia otras regiones.
- *Desplazamiento de la línea de corte de autos robados hacia las zonas periurbanas*: así como se han desdoblado el almacenamiento y la comercialización, también se ha desdoblado el almacenamiento y el corte de

autos robados. A partir de los allanamientos en los últimos años, se puede retomar la hipótesis de que la “línea de corte” ya no se encuentra en los mismos establecimientos dispuestos para el almacenamiento, sino que se ha trasladado a zonas rurales o periurbanas, hacia las quintas o campos, espacios más seguros para producir el desarme del vehículo sin llamar la atención. Esta hipótesis podemos verificarla en el hecho de que en los allanamientos realizados por la DNFDA en la zona metropolitana durante 2012 no se ha encontrado ninguna línea de corte. Ese eslabón pudo encontrarse recién en los procedimientos dispuestos para Capitán Sarmiento y Arrecife, más allá del tercer cordón de AMBA. Pero en la zona urbana del AMBA no sólo no había autos en proceso de desguace sino que tampoco pudieron encontrarse las herramientas que suelen utilizarse para dicha actividad.

- *Aprovisionamiento irregular de autopartes de las compañías aseguradoras:* como se dijo en el punto anterior, en algunos establecimientos se encontraron autos cortados sin pedido de secuestro (no robados). Se presume que estos depósitos se *stockean* con la compra a compañías de seguro de autos que han sido de baja a

través del formulario 04 común y no con la correspondiente presentación de baja para el recupero de autopartes reutilizables. La presunción se justifica toda vez que se encontraron autos dados de baja por compañías de seguros. Prueba de ello es CESVI Auto.¹⁹ CESVI concentra la gran mayoría de repuestos *stikeados*, poseyendo el 43,50 % (210058) del total de *stickers* que ha otorgado la DNRPA, es decir, casi la mitad del mercado legal. CESVI no sólo comercializa las 30 autopartes permitidas por la Ley 25761, sino el resto de las autopartes cuya comercialización se encuentra prohibida por razones de seguridad.²⁰ Estas grandes empresas se abastecen de repuestos adquiriendo vehículos siniestrados a través de mecanismos de transferencia irregular que involucra a compañías de seguros como proveedoras. El modus operandi sería el siguiente: las compañías de seguros dan de baja por formulario 04 común (sin recupero de autopartes) o 04 D (con recupero de autopartes) y venden el casco a CESVI para su posterior destrucción. Luego CESVI lo desarma y comercializa la totalidad de las autopartes que pueda recuperar.

- *Blanqueo de actividades ilegales:* vinculado a los puntos anteriores, hay que destacar

¹⁹ CESVI Auto es una filial de CESVI Argentina que opera desde octubre de 2005 y se dedica también al desarme de vehículos y la comercialización de repuestos usados. Tiene dos establecimientos inscriptos en el RUDAC. El establecimiento ubicado en el Parque Industrial de Pilar (Ruta 8 km 60) está habilitado para desarme, comercialización y destrucción; mientras que el establecimiento ubicado en la Avenida Mitre 417 de la localidad de Villa Martelli (Partido de Vicente López) sólo está habilitado para venta de autopartes. La planta de Pilar tiene 6.000 metros cuadrados. Los dos establecimientos se encuentran emplazados en la zona norte de AMBA, una región comercial estratégica toda vez que linda con la ciudad de Buenos Aires y, a través de las autopistas, con las ciudades de Rosario, Río Cuarto y Córdoba donde se concentran la mayor cantidad de desarmaderos

legales e ilegales en el interior del país. CESVI Autos, a su vez, es una de las empresas que concentra la comercialización legal de autopartes usadas. Del total de los stickers asignados por el RUDAC (482 099) a los establecimientos inscriptos y habilitados en todo el país, hasta 2011 inclusive, se ha podido corroborar que el 82 % los concentran 11 establecimientos, es decir, el 18% restante se distribuyen entre 123 establecimientos.

²⁰ Esas autopartes, incluso, se ofertan en la propia página que la empresa tiene en Internet. De hecho, la DNFDA inspeccionó el 30 de julio de 2009 y, según el personal de la Dirección, se pudo corroborar la existencia de repuestos sin sticker y autopartes de seguridad no comercializables expuestas a la venta.

que detrás de la expansión de estas economías ilegales, hemos empezado a detectar que se han desarrollado otras ilegalidades que complejizan el delito en cuestión, ya sea para darle invisibilidad a las mismas (con facturas truchas o usinas de facturas, doble contabilidad, pago de coimas a agentes po-

liciales o funcionarios municipales, concejales o fiscales, etc.) o bien para maximizar las ganancias provenientes en este rubro a través del financiamiento de otros delitos complejos (narcotráfico), o lavado el dinero proveniente de estas economías a través de otras actividades legales.

10. La multiagencialidad frente a una criminalidad compleja, desigual y combinada

Sabido es que un problema mal planteado es un problema sin respuesta o la respuesta tiene “patas cortas”. Hasta hora se ha pensado la sustracción de vehículos y el tráfico ilegal de autopartes usadas desde la superficie de las cosas, cuando hay que mirar por debajo de la línea de flote, buscar detrás de su telón de fondo, explorando las múltiples causas que subyacen a la sustracción de automóviles. El “robo de autos” no empieza con los “pibes chorros”, ni termina en los “desarmaderos”. Estudiar sus causas profundas, estructurales, nos ayuda a entender que hay otros actores privados involucrados que, hoy por hoy, no aparecen referenciados como parte del problema, que son invisibilizados cuando el relato se organiza a partir del Código Penal y la coyuntura política que busca respuesta sensacionales para distraer a la audiencia. Esto no significa que haya que disculpar a los “levantadores” y a los traficantes de autopartes no autorizadas para su comercialización o que no pueden acreditar su procedencia. Simplemente se trata de reconocer que los conflictos no se resuelven judicializando los problemas, mucho menos involucrando a las agencias punitivas para perseguir a los actores más vulnerables.

En materia de prevención sabemos que cuando la única herramienta que manipulamos es el martillo, todos los problemas se parecen a un clavo. Nos parece que la respuesta a las preguntas formuladas no hay que buscarla exclusivamente en la policía ni en el poder

judicial. Primero porque están sospechadas las agencias policiales de participar en estos delitos. Cuando periódicamente estas fuerzas aparecen involucradas directa o indirectamente en la gestión de los circuitos ilegales de la sustracción de automotores para la comercialización ilegal, vendiendo invisibilidad o liberando zonas, integrando las bandas de “levantadores” o reclutando la fuerza de trabajo para los delincuentes profesionales, la respuesta a estos conflictos difícilmente pueda encuadrarse exclusivamente a través de las mismas, policIALIZANDO los conflictos. Hay que pensar otra manera de contar los problemas para luego ensayar otras alianzas con diversas agencias estatales para presentar nuevas acciones estratégicas. Además, ya sabemos, problemas multicausales requieren soluciones multiagenciales también.

Segundo porque nos parece que se trata de conflictos que van mucho más allá, que exceden lo estrictamente policial, toda vez que no está en juego solamente la legalidad/ilegalidad de turno. DespolicIALIZAR la seguridad significa abordar las conflictividades sociales con todas sus tensiones para reconocer otros aspectos (macroeconómicos, por ejemplo) que reclaman apostar a la realización de alianzas estratégicas con otras agencias del estado y abrir el diálogo con otros actores sociales que participan indirectamente, por acción u omisión, creando condiciones para el desarrollo de las economías ilegales.

A la hora de comprender la sustracción de vehículos en Argentina, no hay que perder de vista el lugar que ocupa mercado repositor informal. El tráfico ilegal de autopartes usadas activa dinámicas criminales que conviven, se confunden y disimulan con la informalidad con la que opera el rubro repositor y todos los negocios satélites a la comercialización de autopartes (talleres mecánicos, chapistas, garajes, etc.). Por eso postulamos que existe una relación de continuidad entre las sustracciones de vehículos y el tráfico de autopartes. El robo y el hurto de automotores se encuentran estrechamente vinculados a la comercialización ilegal de autopartes usadas. No es la única causa, otras veces la sustracción de vehículos se hace para la consecución de otros ilícitos (se roban autos para realizar otros robos, secuestros, etc.). Pero en estos casos casi siempre se trata de autos de alta gama. Sin embargo, como se ha dicho, los autos objeto de sustracción, en su gran mayoría, son los autos más económicos y más antiguos del parque automotor.

Algunas conclusiones provisorias que merecen una investigación permanente con econométristas, que pueden orientar la elaboración de políticas públicas de mediano y largo aliento son las siguientes:

- *Los vehículos más sustraídos hoy en día son los más viejos del parque automotor circulante.* La antigüedad del parque automotor activo (que se calcula en 16 años promedio) crea condiciones para el desarrollo de las economías ilegales (sustracción de automóviles y tráfico de autopartes). En el *corto plazo* hay que disponer y reforzar operativos de control rotativos (que sigan el mapa del delito) que tengan por objeto los vehículos más sustraídos (que los controles no sean al boleo); la fiscalización e inspección permanente de “desarmaderos” (entre AFIP, Municipios y la DNFD); la

capacitación de funcionarios municipales y judiciales (que desconocen la normativa vigente); la implicación de la agencia judicial en la persecución de delitos complejos a través de la creación de fiscalías especiales. En el mediano plazo hay que desarrollar e implementar un nuevo plan de trazabilidad de repuestos comercializables; y la modificación de normas para adecuar las prácticas de RUDAC, PRONACOM, etcétera.

- En segundo lugar, los autos más antiguos en el parque automotor, *fueron en su momento, los autos que más se vendieron*, por tratarse de los modelos más económicos que se volcaron al mercado. Es decir, *los automóviles más sustraídos en los últimos cinco años no son los autos de alta gama, sino los autos más baratos, más económicos, expuestos a la rotación en el parque automotor activo.* Por lo que proyectamos que los autos más vendidos en la última década podrán ser los más sustraídos en los próximos años. Es importante modernizar el parque habilitando línea de créditos especiales para la compra de autos usados que no sean tan antiguos. Se puede reeditar y orientar el Plan Canje hacia la porción del parque automotor activo más antiguo, en especial para los vehículos objeto de sustracción regular; un plan que pueda sustraerse de los “negocios fraudulentos” que hicieron los comercios de autos usados en otra oportunidad.

- En tercer lugar, otro factor íntimamente vinculado a los anteriores, que también hay que tener muy presente, es la “*brecha de precios*”, es decir, *la diferencia de presupuestos existentes entre el valor del repuesto en el mercado formal y el mercado informal.* Esa brecha “empuja” a los “clientes” a “resolver su problema” a través del mercado informal. La diferencia de precios se explica, por un lado, en la monopolización de la reposición de parte de las Automotrices, y en la existencia de un sobrestock

en los desarmaderos informales producto de la sustracción continua de vehículos. En el *largo plazo* para desalentar la demanda de repuestos ilegales y de esa manera comprimir la zona gris hay que modernizar y renovar el parque automotor; acotar su antigüedad; estoquear al mercado repositor y ampliar la producción local de autopartes. En ese sentido, se puede desarrollar líneas de créditos especiales para los titulares de vehículos objeto de sustracción, así como también llegar a nuevos acuerdos con las empresas automotrices y autopartistas para que estoqueen con precios accesibles el mercado repositor formal.

- En cuarto lugar, otra variable que incide en la expansión de las economías ilegales y la comercialización ilegal de autopartes es la *inseguridad vial* o el alto número de siniestros que tienen lugar en el país. Según la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) en 2010 se produjeron 174 829 siniestros. Un 20 % más que en 2009 y un 38 % respecto de 2008. La ecuación parece sencilla: cuantos menos siniestros tengan lugar, menos gente habrá buscando repuestos. Desalentar la compra de repuestos ilegales supone apuntalar las políticas públicas en materia de seguridad vial, implica concientizar con campañas de seguridad vial, multiplicando los puestos de control en el país, así como también la creación de un sistema único para todo el país de registro de infracciones que pueda sustraerse de las exclusivas finalidades recaudacionistas que persiguen las provincias. De la misma manera hay que implementar un sistema nacional integrado de verificación técnica

vehicular que, hoy en día existen en muy pocas provincias.

- Finalmente, otro factor que tenemos que tener en cuenta es el comportamiento que están adoptando muchas compañías aseguradoras que suelen resolver el problema de sus costos financieros imponiendo precios estandarizados por debajo del costo de los repuestos en el mercado legal, lo que empujaría a los clientes a tener que recurrir a los mercados informales para arreglar su auto. Aquí el ministerio de economía debería intervenir más activamente con políticas de control.

Si la sustracción de vehículos y el tráfico de autopartes hay que pensarlo en conjunto, si es cierto que el circuito ilegal le resuelve problemas a las grandes empresas y a los titulares o usuarios de los vehículos, entonces, hay que concluir que se encuentran involucrados diferentes actores sociales. Si miramos los problemas por el ojo de una cerradura estaremos nuevamente frente a conflictos que involucran a los pobres de siempre. Pero si abrimos el abanico nos daremos cuenta que los poderosos y los sectores medios se encuentran implicados también. Estamos frente a una criminalidad compleja, desigual y combinada. La sustracción de vehículos y el tráfico de autopartes es un delito de los pobres, los poderosos y los sectores medios. Y lo digo haciendo la siguiente salvedad: se trata de actores sociales desiguales. Cargar las tintas sobre el delito de los pobres supone disculpar la ilegalidad de las clases medias y, lo que es peor aún, continuar invisibilizando el delito de los poderosos.

Bibliografía

- Arslanian, L.C.:** *Un cambio posible. Delito, inseguridad y reforma policial en la Provincia de Buenos Aires*, Edhasa, Buenos Aires, 2008.
- Auyero, J.:** *La zona gris. Violencia colectiva y política partidaria en la Argentina contemporánea*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires, 2007.
- Ávila, A.F.:** “Criminalidad y mercados ilegales” en AA VV. *Conversatorio de seguridad urbana. Módulo Medellín*, ASDI y Casa de Paz, Medellín, 2011.
- Ayarbe, G. y Bongiorno, M.R.:** *Situación del mercado asegurador en Argentina. 2001–2010*, Subsecretaría de Servicios Financieros – Secretaría de Finanzas, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Buenos Aires, 2011.
- BBVA Research:** *Argentina: situación automotriz*, en <http://www.bbva.com/argentina/analisis/situacion-automotriz-argentina>, Diciembre, 2010.
- Binder, A.:** “El control de la criminalidad en una sociedad democrática. Ideas para una discusión conceptual” en Kessler, G. (coord.): *Seguridad y Ciudadanía. Nuevos paradigmas y políticas públicas*, Edhasa, Buenos Aires, 2009.
- Bravo, J.F.:** *No compre delincuencia. Estrategia de reducción del mercado de los bienes robados*, Fundación Paz Ciudadana, Curicó, (s/f).
- Dirección Nacional de Política Criminal:** *Primer análisis de la evolución del robo automotor en Ciudad Autónoma de Buenos Aires: indicadores de alarma y medidas de eficiencia de la gestión*, Ministerio de Seguridad de la Nación, Buenos Aires, 2011.
- Dónnola, J.A.:** *Desarmaderos. Marco normativo e investigativo judicial*, Nova Tesis Editorial Jurídica, Rosario, 2008.
- Fernández Steinko, A.:** *Las pistas falsas del crimen organizado. Finanzas paralelas y orden internacional*, Catarata, Madrid, 2008.
- FLACSO Ecuador:** “El robo de autos: ¿un negocio que prende motor!”, *Boletín 9*, Programa Estudios de la Ciudad, Quito, 2009.
- Rivas Valdivia, C. y Vargas Otte, G.:** *Estrategias de intervención en el mercado de bienes robados*, Fundación Paz Ciudadana, Santiago de Chile, 2006.
- Ruggiero, V.:** *Delitos de los débiles y de los poderosos. Ejercicios de anticriminología*, Ad Hoc, Buenos Aires, 2005.
- Saavedra, A.:** *Análisis de la industria autopartista de Argentina*, en www.7pmix.com, 2006.
- Sain, M.:** *La red Bonaerense*, Capital Intelectual, Buenos Aires, 2004.
- : *Reforma policial en América Latina. Una mirada desde el progresismo*, Prometeo-PSA, Buenos Aires, 2010.
- Suárez, C.:** *Campaña para desincentivar la compra de autopartes legales. Características del problema y aspectos a tener en cuenta en una campaña de comunicación*, Mimeo, 2011.