



**ANÁLISIS DEL
PROYECTO DE LEY
PARA REDUCIR LOS
MOTOARREBATOS
DESDE UNA
PERSPECTIVA DE
DERECHO**

ANDHES Abogados y Abogadas del Noroeste Argentino en Derechos Humanos y Estudios Sociales

Fernanda Marchese
Directora Ejecutiva

Mariana Paterlini
Directora Institucional

Mariana Plesa
Coordinadora del Área de Comunicación

Mariana Plesa
Diseño y maquetación

Equipo de Seguridad y Derechos Humanos - Tucumán

Ginés Aráez
Victor Sarverry Galo
Gustavo Ramiro López
Etienne Le Bail.
Nuna Wayta Quinteros
Maria Micaela Romano
Fernada Carolina Tirado

Las opiniones y posicionamientos vertidos en este documento son resultado de procesos de discusión y estudios coordinados por el Área de Seguridad y Derechos Humanos.

Documento elaborado por:

Ginés Aráez
Victor Sarverry Galo
Gustavo Ramiro López
Malka Manestar
Matías Lorenzo Pisarello
Nuna Wayta Quinteros



OFICINA TUCUMÁN
Pasaje Bernardo de Irigoyen 894
S.M. de Tucumán, Tucumán
Argentina - CP 4000
Tel: (0381) 4207-636
andhes@andhes.org.ar

OFICINA JUJUY
Salta 1241, Piso B -Ofc. 2, Barrio Centro
S.S. de Jujuy
Argentina CP. 4600
Tel: (0388) 4227-164
andhes@andhes.org.ar

OFICINA BUENOS AIRES
CABA
Buenos Aires
Argentina
andhes@andhes.org.ar

www.andhes.org.ar



Cualquier parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o transmitida sin fines comerciales siempre que se informe correspondientemente y por escrito a Andhes.

Mayo 2020

ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY PARA REDUCIRLOS MOTOARREBATOS DESDE UNA PERSPECTIVA DE DERECHO

El proyecto de ley que tratará el próximo miércoles 27 de mayo la Legislatura tiene como principal argumento reducir los índices de delitos que se cometen a bordo de una motocicleta. Para ello, la ley prevé medidas como instalar el sistema de vigilancia por GPS a todas las unidades nuevas y las usadas; prohibir la circulación de dos hombres las 24 hs. del día; secuestrar toda moto sin la documentación al día y la de quienes no usen casco. Asimismo, contempla averiguar sobre prohibiciones a la circulación de los rodados y aplicar multas a infractores y estaciones de servicios y guardería, que no cumplan con el rol de contralor que se les asigna.

En primer lugar, debemos manifestar que el proyecto de ley carece de datos que lo argumenten. Es una muestra más de las respuestas demagógicas que se pretenden instalar como solución mágica a la “inseguridad”. El proyecto no aborda las causas que motivan la comisión del delito ni evalúa la conflictividad social que desatará. Nadie intenta averiguar las razones de lo que sucede en relación al motoarrebato y propone como novedosas medidas de control que ya se encuentran legisladas y que los diferentes órganos estatales no se encargan de hacer cumplir.

Lo que sí sabemos es que, de aprobarse esta ley afectará a miles y miles de personas trabajadoras que nada tienen que ver con la comisión de delitos, y que, de hecho, en su mayoría son las víctimas de los motosarrebatos.

Ésta falta de información genera dudas, ideas falsas y opiniones desacertadas. Los diagnósticos se realizan sobre bases infundadas y en consecuencia se plantean soluciones que no corresponden a la verdad de los hechos.

La creciente violencia que sufre nuestra provincia debe ser estudiada. Una política de Estado que trate de forma integral la problemática de la seguridad ciudadana y las funciones necesarias de prevención de la policía, no pueden circunscribirse a la mera aplicación de leyes que impliquen aumento de penas ni a la saturación callejera de agentes policiales.

El requerimiento social sobre la urgencia en reducir la violencia, debe pensarse a través de soluciones serias y respetuosas de los derechos de toda la sociedad. Está demostrado que los mega operativos, insumen ingentes recursos financieros y humanos, no garantizan efectividad, ni se mantienen a lo largo del tiempo.

El proyecto que analizará la Legislatura de Tucumán dará tratamiento a una ley que una vez más privilegia la ineficiente saturación policial del espacio público, otorga grandes facultades discrecionales a agentes policiales y vulneraría derechos, como el de la privacidad de miles de tucumanos y tucumanas al imponer la obligatoriedad del rastreo instantáneo y permanente por GPS, otorgaría, a las fuerzas de seguridad, la facultad de requisar y privar de libertad a cualquiera que conduzca una moto y a mediano plazo seguiríamos con el mismo problema, al que le habríamos agregado vulneración de derechos, efectos sociales negativos contra personas trabajadoras y muchos casos de violencia policial.

La Intromisión arbitraria en la privacidad por medio del GPS

El monitoreo permanente de los movimientos de una persona afectaría su derecho a la privacidad. Al respecto el Consejo de Derechos Humanos - Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (Resolución 34/7) expresó que la vigilancia estatal y la pretensión punitiva del estado habitualmente se enfocan en grupos vulnerables, marginados y de escasos recursos, la digitalización de esta selectividad podría profundizarla.

En un marco de respeto por las garantías civiles y democráticas, el Estado sólo podría instalar GPS y recolectar sus datos, en casos concretos en los que haya sospecha de la comisión de un delito y contando con una orden judicial debidamente fundada.

El proyecto de ley no brinda ninguna especificación sobre el monitoreo y registro que llevaría el Ministerio Público Fiscal ni mucho menos explica los posibles casos para verificar la información recolectada, la cual debería contar con controles habituales por parte de organismos imparciales.

Discriminación

El proyecto de ley prohíbe la circulación en todo el territorio provincial de moto vehículos que transporten a dos masculinos adultos. Pudiendo además extender la prohibición de circulación a horarios y zonas determinadas, valiéndose para ello de informes producidos por la propia Policía.

Esta prohibición es discriminatoria y estigmatizante, toda vez que parte del supuesto de que dos hombres juntos estarían en una situación pre delictual. Esta posibilidad, jamás se hubiera pensado para prohibir acompañantes en autos o camionetas. Ni siquiera se la pensó cuando los secuestros express eran noticia diaria en la Argentina de hace unos años

Circulación de dos personas

La Ley Nacional de Tránsito (24.449), autoriza la movilización de más de una persona, garantiza la libre circulación y prohíbe la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esa ley u ordenados por juez competente.

En caso de que se prohíba la circulación de 2 personas, el proyecto de ley sería restrictivo y regresivo, en clara contradicción con una ley nacional, por lo que no pasaría el mínimo tamiz del debido control de constitucionalidad, exigido a todo órgano del estado.

Motos para robar – Motos robadas

La ley parte de una premisa única: quien no tiene documentación infringe la ley.

Sin embargo, el problema es más profundo. Primero porque busca a través de ésta ley solucionar el motoarrebato, desligándose del análisis sobre el mercado informal de motos robadas. Es decir, omite analizar que existen dos problemas relacionados con las motos: que se las usan para robar y que se las roban para revender.

Las provincias del Noroeste argentino cuentan con aproximadamente el 40% de su población por debajo de la línea de pobreza, con un 45% de la población en edad de trabajar que se encuentra empleada de manera informal y con el 11% de desempleados, siendo la motocicleta el medio de transporte más usado por las clases populares.

Al respecto, los últimos informes de patentamientos emitidos por ACARA (Asociación de Concesionarios de la República Argentina) dan cuenta que ha aumentado el mercado de transacciones informales (y formales) de moto vehículos usados y que dada las condiciones socio económicas que atraviesa el país su crecimiento será difícil de frenar.

Nadie se pregunta si un sector de la sociedad recurre a la compra ilegal de motos porque no tiene otra forma de transportarse. ¿El precio del boleto del transporte público tiene alguna influencia? ¿Los reiterados paros de colectivos impidiendo que los y las trabajadoras lleguen a su lugar de trabajo producen dicha práctica? Son preguntas que el Estado debería poder responder.

Multas

El tema de multas resulta llamativo. El proyecto prevé que el destino de lo recaudado será para reequipamiento policial, el fortalecimiento de la capacidad operativa de la fuerza y un fondo estímulo para el personal policial actuante. Es decir, crea una máquina propia de hacer dinero para la institución policial. Al igual que las contravenciones policiales, tienen la facultad de detener, controlar la documentación, aplicar la sanción y al mismo tiempo quedarse con el dinero recaudado.

Esta facultad, se extendería no sólo para con los ocupantes del motovehículo que violen la ley, sino también a las estaciones de servicios y las guarderías de estacionamiento que la infrinjan.

Los montos de las multas son exorbitantes. Oscilan entre los \$11.800 a los \$35.400. Es decir que la multa podría llegar al 50 % o al 150 % del valor de una moto nueva.

Otra cuestión a tener en cuenta es que las multas serán aplicadas a los ocupantes del motovehículo y/o a los titulares registrales, con lo cual aquellas personas que vendiendo su unidad no hayan efectuado la transferencia o habiendo sido robadas, no hicieron el trámite de denuncia de robo, serán pasibles de multas. Un verdadero despropósito.

Discrecionalidad

Así como se encuentra planteado el proyecto, brindando a los agentes policiales todas las prerrogativas para el control vehicular y de documentación, sin ningún control externo, otorgando discrecionalidad absoluta al agente policial para decidir autorizar excepciones en la circulación de dos hombres adultos (art. 5º), será cuestión de días hasta que empecemos a tomar conocimiento de las casi habituales prácticas de recepción de dádivas al momento de verificar la documentación habilitante con el fin de evitar el secuestro del automotor o las multas correspondientes.

Averiguación sobre la prohibición de circulación

El art. 12 faculta el secuestro de las motos cuando el conductor tenga pedido de detención y/o se encuentre con alguna prohibición judicial o administrativa para circular o bien cuando se haya emitido un pedido de secuestro del rodado.

Sin embargo, nada dice el proyecto sobre el procedimiento que se utilizará para realizar esas averiguaciones. Esta situación permitirá, en la práctica, que cualquier persona sea trasladada a un centro de detención con la excusa de la verificación de la existencia de prohibiciones a la circulación. Es indispensable prohibir expresamente el traslado de personas a lugares de detención al solo efecto de constatar estas cuestiones, es imperioso poner en marcha herramientas digitales que en forma instantánea permitan realizar esas consultas, de lo contrario nos encontraremos con comisarías repletas de personas con el solo fin de averiguar la situación documental de las motos.

Recomendaciones

Como dijimos al comienzo, el proyecto de ley otorga grandes facultades discrecionales a agentes policiales, vulnera derechos y a mediano plazo seguiríamos con el mismo problema y le sumaríamos efectos sociales negativos contra personas trabajadoras y muchos casos de violencia policial.

Ahora bien, creemos que el Estado debe hacerse cargo de la problemática general de los usuarios de motos, y que en caso de realizar exhaustivos controles de documentación primero debe realizar una estrategia que implique brindar la posibilidad que todas aquellas personas que hasta hoy accedieron a la compra informal de las motos, puedan legalizar o formalizar su situación.

Quienes no cuentan con la documentación de su vehículo, pueden acceder al plan de regularización de posesión y titularidad registral lanzado en el año 2018 por la Dirección Nacional de Registros de Propiedad del Automotor (DNRPA). Mediante este plan, todas aquellas personas poseedoras de motovehículo que no cuenten con el 08 firmado por el titular registral y, siempre que el vehículo no tenga denuncia por robo, pueden acceder a regularizar su situación.

Entonces, si lo que realmente se quiere es que toda persona cuente con la documentación pertinente, habría que articular con los Registros Provinciales para facilitar estos trámites y sobre todo economizar los respectivos aranceles, de forma tal que la registración masiva sea eficaz, logrando que las transacciones informales regresaran al circuito legal.

Luego de ello y habiéndose reducido las transacciones informales, los operativos de control tendrían un sentido, aunque con toda seguridad no tendrá incidencia alguna en la comisión de delitos.

Finalmente, y atento que el proyecto prevé la creación de un Comité de Diseño de Política Criminal que tendrá a su cargo el seguimiento permanente de la aplicación de la Ley, como del diseño y la ejecución de una política criminal integral, creemos conveniente que la misma sea integrada con personas de la sociedad civil y no sólo con funcionarios estatales, siguiendo el camino del Decreto 495/1 del del 06/03/20 que dispone constituir una Mesa Interinstitucional de Diálogo para el abordaje integral de la problemática de las condiciones de detención de las personas privadas de libertad alojadas en comisarías y unidades del Servicio Penitenciario de la Provincia.