

(S-5033/16)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

ARTÍCULO 1º.- Sustitúyase el inciso j) del artículo 40 de la Ley 24.449, por el siguiente:

“ARTICULO 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable:...

j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados en los que figure el número del vehículo, y chaleco reflectante en el que surja impreso, en la parte delantera y trasera del mismo, el número de dominio de la motocicleta. Si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;”

ARTÍCULO 2º. Incorpórase como inciso z) del artículo 48 de la Ley 24.449, el siguiente:

“ARTICULO 48. — PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:...

z) La circulación de motocicletas o ciclomotores con acompañante de sexo masculino durante las 24 hs. Quedan exceptuados de esta restricción los vehículos pertenecientes a las fuerzas de seguridad”.

ARTÍCULO 3º.- Incorpórase como inciso c.9) del artículo 72 de la Ley 24.449, el siguiente:

“ARTICULO 72. — RETENCION PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:...

c) A los vehículos:..

9. Motocicletas que sean conducidas en las condiciones enunciadas en el inciso z) del artículo 77 de la presente Ley. En dicho caso, y siendo la primera vez, luego de ser labrada el acta, la motocicleta será remitida al depósito que indique la Autoridad de Comprobación, donde deberá permanecer durante cuarenta y ocho (48) horas. Cumplido ese plazo podrá ser entregada a quien acredite su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado”.

ARTÍCULO 4º.- Sustitúyase el inciso s) del artículo 77 de la Ley 24.449, por el siguiente:

“ARTICULO 77. — CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

s) La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario y el chaleco reflectante. Asimismo, constituye una falta grave que tanto en el casco como en el chaleco reflectante no figure el número de dominio de la motocicleta”.

ARTÍCULO 5º.- Incorpórase como inciso z) del artículo 77 de la Ley 24.449, el siguiente:

“ARTICULO 77. — CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

z) La conducción de motocicletas y ciclomotores con acompañante de sexo masculino”.

ARTÍCULO 6º.- Incorpórase como inciso f) del artículo 83 de la Ley 24.449, el siguiente:

“ARTICULO 83. — CLASES. Las sanciones por infracciones a esta ley son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

f) El decomiso de la motocicleta o ciclomotor en caso de reincidir en la falta enunciada en el inciso z) del artículo 77 de la presente Ley”.

ARTÍCULO 7º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Miguel A. Pichetto.- Pedro G. Guastavino.- Rodolfo Julio Urtubey.

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El proyecto que traemos a consideración de esta H. Cámara propone la modificación de la Ley de Tránsito respecto de las condiciones de circulación de las motocicletas, con el objeto de combatir los delitos cuya modalidad es usar dicho vehículo para escapar del lugar. Esta decisión se enmarca en las urgentes y necesarias medidas de seguridad que es necesario llevar adelante para terminar con dicho flagelo.

Es necesario recordar que esta modalidad delictiva es un tema de preocupación al que se le ha tratado de dar solución en otros países, y en las áreas de nuestro territorio más afectadas por el mismo.

A partir de los años 90, y con la aparición y extensión de esta nueva forma en la comisión de delitos, las ciudades consideradas más peligrosas de Colombia, como Medellín, impulsaron medidas de restricción a la circulación de dos personas en una misma moto. La

medida se tomó porque el 26% de los robos violentos y muertes que se registraban en las calles se cometía usando una moto como vehículo para llegar y escapar del lugar del delito.

En 2006, un decreto nacional estableció, en el marco del Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, que los municipios en los que “se verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de las personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales de acuerdos con la necesidad” (Decreto 2691 de Septiembre de 2006 y modificatorias)

Así, los alcaldes de las capitales departamentales colombianas, que concentran el 55% de la población, adoptaron de manera conjunta esta prohibición a partir de 2012, con modalidades y restricciones distintas, por coincidir en el diagnóstico: la alta tasa de delitos cometidos bajo esta modalidad.

En Cali, por ejemplo, la misma representa el 80% de los hurtos. La mitad de ellos terminan en homicidios. En los periodos en los cuales se suspendió la medida para su evaluación, las autoridades detectaron el incremento del delito, durante la suspensión. La experiencia en dicha capital, según palabras del ex alcalde Rodrigo Guerrero “demuestra que es conveniente y saludable restringir el uso de las motos a una persona”. (22 de septiembre de 2016)

En el caso de Medellín, la decisión se basó en los altos índices de casos reportados al Sistema de Información para la Seguridad y la Convivencia (SISC), en los que aparecía la moto como medio de transporte del victimario (46,1% de hurtos a otras motos; 25% a autos; 15% de los homicidios) “Esta situación se constituye como uno de los principales argumentos a tener en cuenta en la definición de la pertinencia de la imposición de medidas restrictivas de la modalidad de motos con parrillero (acompañante) de sexo masculino”. El mismo organismo da cuenta de que los delitos asociados a la utilización de motocicletas disminuyeron desde la vigencia de la medida, con relación a los dos años y medio previos a la misma. En el caso de los hurtos, por ejemplo, disminuyeron 28.3% entre 2011 y 2012. En el mismo periodo, la disminución de los homicidios fue aún más significativa: 39%. Sin embargo, la prohibición de circulación de dos personas en moto fue suspendida en 2015 por el Tribunal Administrativo de Antioquía, que consideró que había una afectación innecesaria “para miles de ciudadanos de bien”. Desde entonces, los datos y los expertos en seguridad han demostrado un aumento sostenido en los robos, y desde distintas organizaciones se relama la restitución de la medida.

La medida de restricción al acompañante fue tomada también por otros países de la región, a través de decretos o leyes: Guatemala, Perú, Honduras y Costa Rica, entre otros. Los argumentos para las decisiones son los mismos. República Dominicana, por ejemplo, establece que “Toda persona que conduzca una motocicleta en las vías públicas (...) no deberá transportar ninguna persona, ni deberá ninguna otra persona viajar en una motocicleta, a no ser en un coche lateral (...)”. (Ley 241 de Tránsito. art. 135)

El Organismo de Investigación Judicial (OIJ) de Costa Rica, por su parte, sostiene que “las cifras demuestran que una gran cantidad de delitos, no sólo homicidios, se comenten por dos sujetos que viajan en motocicleta (...) Es muy difícil que una persona haga todas las maniobras”.

En Argentina, siguiendo una tendencia que es mundial, especialmente en las grandes ciudades, la venta de motocicletas se mantiene constante y en la Ciudad de Buenos Aires, durante 2016, se patentaron 50 motos por día. (CLARIN09/01/2017) .La mayor presencia de estos rodados tiene un efecto negativo respecto de la seguridad vial -ya que encabezan los rankings de accidentes viales- y el desorden en el tránsito, sino también sobre las cuestiones de seguridad, ya que es el principal transporte elegido para cometer delitos.

En el año 2014, la Provincia de Buenos Aires, en el marco de la declaración de emergencia en materia de seguridad, sostuvo que “la detección de nuevas modalidades delictuales constituye una problemática de público conocimiento que exige la adopción por parte del Estado de políticas integrales y soluciones concretas en materia de seguridad con carácter urgente e impostergable”. (Decreto 220/14) Por ello, facultó a los municipios a adoptar en sus respectivas jurisdicciones, según particularidades de cada región, restricciones al uso de los motovehículos, mayores a las consignadas en decreto reglamentario de la Ley 13. 927 de Tránsito de la Provincia. Aunque algunos municipios han avanzado en estas restricciones, no se ha avanzado de manera suficiente en la materia. En dicha emergencia también se introdujeron algunas cuestiones reglamentarias para mejorar el control de las motocicletas, al hacer obligatorio el uso de chalecos lumínicos y de cascos con número de la patente.

El tema sigue siendo un gran problema: el Ministerio de Seguridad Bonaerense dio a conocer en 2015 que el 26% de los robos violentos que se registran en las calles bonaerenses se comete usando la moto para llegar y escapar, cifras similares a las de los países que debieron tomar medidas más restrictivas para la circulación de motos.

La Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires intentó en varias oportunidades abordar el problema. En 2010 se discutió la iniciativa para prohibir la circulación de dos personas en moto en la zona del micro centro por 180 días, la que finalmente fue vetada por no responder a un objetivo más amplio. En este sentido, los vecinos hicieron una presentación con casi 40.000 firmas para que se impusiera por ley de manera definitiva, y en todos los barrios, pero el tema no fue tratado nuevamente hasta fines de 2016; nuevamente se insistió en restringirlo a la zona y horarios de actividad bancaria. Esta es una solución parcial.

Consideramos que es necesario tomar medidas más radicales debido al amento de delitos bajo esta modalidad. Por ello se propone modificar la Ley de Tránsito para hacer obligatoria las medidas de identificación de los conductores de motocicletas y sus acompañantes.

Asimismo, se incluye la restricción de acompañante de sexo masculino, cualquiera sea su edad. Esta medida es de carácter preventivo y, como toda medida enmarcada en situaciones de emergencia en seguridad, debería ser excepcional y temporaria. Sin embargo, la ampliación o restricción de la misma dependerá de la evaluación de su aplicación, tal como indican las experiencias ya realizadas por otros países. La razón de que esta prohibición alcance sólo a los conductores varones se basa en que la experiencia demuestra que la actividad delictual descrita es realizada por hombres, especialmente jóvenes, de manera casi exclusiva. Una medida más amplia afectaría prácticas sociales y familiares que nada tienen que ver con el delito.

Finalmente, la necesidad de esta decisión se basa en los datos oficiales del delito y en los relevos mediáticos del tema. Basta un seguimiento no demasiado exhaustivo durante diez días del mes de enero, en los medios de comunicación, para ver la presencia constante del delito en el país y verificar que el caso de Brian, lamentablemente, no es una desgraciada excepción (“Murió el nene baleado por motochorros en Flores” (CLARIN. 26/12/16): “Salió de visitar a su padres y tres motochorros lo asesinaron a tiros (en La Matanza)” (CLARIN, 08/01/17); “Motochorros lo asaltaron y acuchillaron cuando iba al trabajo (en San Juan)” (DIARIO DE CUYO. 04/01/17); “Pura maldad: Motochorros asesinan a un hombre de 34 años para robarle la mochila (en Escobar)” (EL DIARIO DE ESCOBAR. 06/01/17); “Motochorros le dieron culatazos a una joven para asaltarla (en La Plata)”.(HOY. 07/01/17); “Dos motochorros casi son linchados en La Rioja” (PERFIL, 09/01/17); “Motochorros: en Capital no hubo ley y en Provincia, un decreto pero poco control”. (CLARIN, 10/01/17); “Un joven fue baleado por motochorros en Luján y está en terapia intensiva” (INFOBAE, 11/01/17); “Motochorros

asaltaron una estación de servicio en Guaymallén (Mendoza) y se llevaron \$8 mil” (LOS ANDEZ, 12/01/17); “Persecución policial y detención de dos menores “motochorros” (en Gualeguaychú, Entre Ríos)” (EL ARGENTINO, 12/01/17)

Por las razones hasta aquí expuestas, solicito a mis pares la sanción del presente proyecto de ley.

Miguel A. Pichetto.- Pedro G. Guastavino.- Rodolfo Julio Urtubey.

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES