

# SKOPEIN

*La Justicia en Manos de la Ciencia*

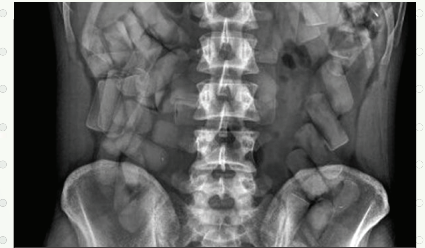


## Armas de Fuego “Inteligentes” o “Personalizadas”

*María Elena Recagno*

## Posible Revisión de la Pena para los Ingestados

*Gabriela S. Sosa*



## Skopein Presente! en el IX Congreso Argentino de Derecho Informático



## Dra. Adriana Oliva

*La especialista en entomología forense e investigadora del CONICET nos habla del caso Carrasco*

**ENTREVISTA  
EXCLUSIVA!**

**CRIME SCENE DO NOT CROSS**



## Imágenes de portada

Radiografía de mulas: <http://co-secharoja.org/wp-content/uploads/2014/04/radiograf%C3%ADa-mulas.jpg>

Escopeta "inteligente": Greene, M. (Junio 2013). A Review of Gun Safety Technologies (NCJ 242500).

"Skopein", "La Justicia en Manos de la Ciencia" y logotipo inscriptos en registro de marcas, acta N° 3.323.690 (INPI)

Cod. registro SafeCreative: 1506154335917

N° de Edición

Año III, N° 8,  
Junio 2015

Edición Gratuita

ISSN  
2346-9307

Copyright® Revista Skopein® - e-ISSN 2346-9307  
Año III, Número 8, Junio 2015

## AVISO LEGAL

Skopein® es una revista de difusión gratuita en su formato online, sin fines de lucro, destinada al público hispanoparlante de todas partes del mundo, ofreciéndoles a estudiantes, graduados y profesionales, un espacio para publicar sus artículos científicos y divulgativos, con su respectivo registro digital de propiedad intelectual, detallado en el siguiente apartado. Por lo tanto, la revista no se hace responsable de las opiniones y comentarios que los lectores expresen en nuestros distintos medios (como el foro), ni de las opiniones y comentarios de los colaboradores que publican dentro de la misma, y en ningún caso representando nuestra opinión, ya que la misma sólo se verá reflejada dentro de las notas de la Editorial.

El equipo revisa el contenido de los artículos publicados para minimizar el plagio. No obstante, los recursos que manejamos son limitados, por lo que pueden existir fallas en el proceso de búsqueda. Si reconoce citas no señaladas de la manera debida comuníquese con nosotros desde la sección de contacto, o regístrese en nuestro foro para participar dentro del mismo.

## Registro de propiedad Intelectual

Tanto el proyecto, como el sitio donde se hospeda, logo e imágenes y todos los artículos, notas y columnas de opinión que publica cada número de la revista, están protegidos por el Registro de Propiedad Intelectual de SafeCreative y CreativeCommons bajo las licencias Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported a nivel Internacional, y la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 2.5 en Argentina.

Todos los artículos poseen sus propios códigos de registro con dichas licencias, por lo tanto, el usuario común tiene permiso de copiar y distribuir el contenido de los mismos siempre y cuando realice el debido reconocimiento explícito de la autoría y no realice modificaciones en obras derivadas, ni lo utilice para hacer uso comercial.



# ESTEREOSCOPIO



**Proviene de las raíces griegas “Stereo”, que significa sólido, y del verbo “Skopein”, que significa observar, examinar, considerar.**



*“Aparato óptico en el que, mirando con ambos ojos, se ven dos imágenes de un objeto, que, al fundirse en una, producen una sensación de relieve por estar tomadas en un ángulo diferente para cada ojo” - Real Academia Española, 2001*

**Para publicar\* en Skopein, realizar consultas y sugerencias:**

***info@skopein.org***

\*mayor información en [www.skopein.org/publicarskopein.html](http://www.skopein.org/publicarskopein.html)

<sup>1</sup>Ejemplo de imagen obtenida con un estereoscopio

## EQUIPO SKOPEIN

### DIRECTORES

Diego A. Alvarez  
Carlos M. Diribarne

### EQUIPO DE REDACCIÓN

Luciana D. Spano (*coordinadora*)  
Mariana C. Ayas Ludueña  
Gabriela M. Escobedo

### AUTORES EN ESTE NÚMERO

Diego A. Alvarez  
Mariana C. Ayas Ludueña  
María E. Recagno  
Gabriela S. Sosa  
Fabrizzio Theiler Gioia  
Carlos M. Diribarne  
Daniel P. Amarillo

### DISEÑO DEL SITIO

Diego A. Alvarez

### DISEÑO Y EDICIÓN DE REVISTA

Carlos M. Diribarne

### DISEÑO DE LOGO

Diego A. Alvarez

### POSICIONAMIENTO Y DIFUSIÓN

Diego A. Alvarez  
Patricio M. Doyle

## NOTA EDITORIAL

Hemos llegado al mes de junio, y para el hemisferio en el que nos encontramos, es el frío el encargado de recordarnos que ya ha finalizado la primera mitad del año 2015, sin embargo estamos contentos de poder anunciar algunas novedades particulares provenientes de quienes hacemos Skopein.

Por un lado, el cuerpo editorial felicita a uno de sus directores, Carlos M. Diribarne, por obtener recientemente su título de Lic. en Criminalística, al haber aprobado con elogios su tesina; en este número hemos incluido la segunda parte resumida del tema desarrollado en la misma.

Por el otro, también queremos felicitar al director Diego A. Alvarez, por haber sido distinguido como miembro honorario de la Sociedad de Tecnólogos Forenses (SOTEMFOR) del Perú, para lo cual agradecemos particularmente al Dr. Angelo Ascarza Gallegos, su presidente fundador, por este otorgamiento, y la realización de un convenio de mutua colaboración académica entre Revista Skopein y SOTEMFOR.

Desde Skopein, también participamos en la 1° Feria de Editoriales y Revistas Independientes en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, organizada por la Universidad Nacional de La Plata.

Pero las novedades de esta primera parte del año no serán nada comparado a los proyectos que venimos preparando para la segunda mitad del 2015. Uno de ellos será la realización de las JACFA, primeras jornadas organizadas por Skopein, y que habíamos adelantado en el número anterior. Estas Jornadas Argentinas de Ciencias Forenses Aplicadas, que se llevarán a cabo los días 13 y 14 de Agosto en CABA, serán de entrada libre y gratuita. Conforme pasen las semanas, informaremos el procedimiento de inscripción y más novedades mediante las redes sociales. En la página oficial del evento podrán encontrar más información: [www.skopein.org/jacfa](http://www.skopein.org/jacfa)

La segunda novedad es la primer publicación especial de Revista Skopein, que será temática sobre Asesinos Seriales Históricos, con dos excelentes investigaciones, una sobre Jack el Destripador y otra sobre el Petiso Orejudo, y que se publicará a principios de Agosto.

En este número podrán apreciar una entrevista a una reconocida entomóloga forense, la Dra. Adriana Oliva, a quien agradecemos su predisposición e interés en participar en Skopein. También hemos llevado la cobertura del "IX Congreso Argentino de Derecho Informático" (ADIAR 2015), invitados por cortesía del abog. Miguel Summer Elías, director de Informática Legal.

Como ya es costumbre, agradecemos a todos los lectores y suscriptos que siguen nuestras publicaciones y dan el apoyo para continuar escribiendo con constancia, y esperamos que las distintas notas les sean de interés.





# Skopein



## Armas de Fuego “Inteligentes” o “Personalizadas”

Por: María E. Recagno



Entrevista Exclusiva a:

## Adriana Oliva

Entomóloga forense e investigadora del CONICET



## Posible Revisión de la Pena para los Ingestados

Por: Gabriela S. Sosa



## Animaciones y Recreaciones Crimino-Dinámicas en 3D

Por: Fabrizio Theiler Gioia



¡Skopein Presente! en...

## IX Congreso Argentino de Derecho Informático



## RUIV, Reconstrucción de la Última Imagen Visual (Parte II)

Por: Carlos M. Diribarne



## Skopein Responde

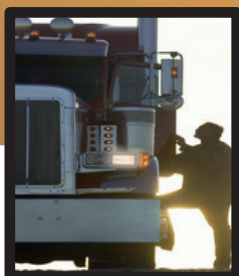


## Robo de Mercadería en Tránsito

Por: Daniel P. Amarillo



# Robo de Mercadería en Tránsito



*Un fenómeno sudamericano, ¿quién pierde y quién gana?\**

**Daniel P. Amarillo\***

*damarillo@gmail.com*



El robo de mercadería en tránsito es un problema de características complejas y de una magnitud que ha ido creciendo con el pasar de los años y, la verdad, es algo que no entiendo, preguntándome, ya que es una conflictividad en ascenso, en todo esto “¿Quién pierde y quién gana?”.

El comercio exterior argentino ha experimentado un volumen del orden de los 45 mil millones de dólares en lo que va del año y un crecimiento en las importaciones que está provocando un movimiento intenso de mercaderías en tránsito desde o hacia nuestro país.

Comencé por saber quiénes, en este tema donde todos se interrelacionan y se conocen entre sí, son actores y quiénes participantes.

Cómo se inicia esta cadena “alimenticia”, el productor de la materia prima, el fabricante que transforma esa materia en producto elaborado, el transporte en colocar la mercadería en el cliente destino, el sistema de seguridad física en protegerla a igual que los sistemas de vigilancia satelital, el seguro de transporte de carga como el seguro de vehículo.

Todos ellos en principio, en las charlas que mantuve con cada uno, me expresaron

que esos volúmenes eran correctos, todos ponderaron sus ventas por pequeño que sea el establecimiento que posean o el local comercial.

También todos me llevaron a un punto en común, en toda actividad comercial hay un principio básico: oferta = demanda, para vender tiene que haber alguien que quiera comprar ese producto, por lo que tiene que ser rentable por precio, calidad o por necesidad.

Entonces, en honor a la verdad, todo tiene que ver con el mercado. “Lo que no se vende no se roba” y eso cambia con la estacionalidad, el precio o la demanda de los productos. Los índices de robo de mercaderías habían ido acompañando ese crecimiento comercial nacional.

Entonces ¿qué es lo que sucede? ¿qué es lo que falla? En la simple lectura de cualquier periódico, uno encuentra noticias: “asaltos a camiones con carga” o entrevistas a distintos funcionarios, como empresarios, que expresan que el Robo de Mercadería en Tránsito, viene recrudeciendo año tras año.

Héctor Forrésí, el dirigente de la Cooperativa Cañuelense de Transportes (COCATRA) y tesorero de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del

\* Comisario (R) de PFA, actual Jefe de Prevención de Fraude y Análisis de Siniestros (Cía. Aseguradora). Profesor adj. en la materia “Investigaciones en Seguros” en la carrera de la Lic. en Criminalística (IUPFA). Miembro del Comité Científico de Skopein.

\*\* Artículo originalmente escrito durante el año 2008, recientemente actualizado y revisado.

Autotransporte de Cargas (FADEEAC), lamentó que a comienzos de 2006 “cuando se dejó de estar encima del delito la cosa recrudesció y hacia mediados de año llegamos a alrededor de los 50 vehículos mensuales robados”.

En una entrevista (2008) realizada en FADEEAC, manifiesta que: “en diciembre del año pasado hubo unos 50 robos a camiones, pero en los últimos seis meses esa cifra se duplicó, es decir 140 hechos mensuales o robo a camiones, sólo en territorio bonaerense, mientras que en la Capital Federal, ronda en 30 hechos mensuales”.

La industria de los “Piratas del Asfalto” se ha convertido en uno de los emprendimientos delictivos “comerciales” más rentables y alarmantes del país: las organizaciones que se dedican a saquear camiones roban por año mercaderías valuadas en unos 200 millones de dólares o más, según informaron a LA NACIÓN, empresas y compañías de seguros vinculadas con la actividad.

La falta de estadísticas confiables que puedan medir la realidad de este flagelo, indica que son por diversas causas y no reflejan la realidad de los sucesos pese a que dichos organismos oficiales manifiesten lo contrario, es decir, que “dicho delito ha bajado, pero lo manifestado surge por el simple hecho de escuchar a los actores”.

## PORCENTUALES AÑOS 2006 / 2007

TIPO VEHICULO	2006	2007	%
Camionetas	2.161.	2.452	13%
Camiones	1.097	1.243	13%

Pero pese a ello, he logrado comprender una estadística que me acerca a esta realidad, la que expresa que en la Pcia. de Buenos Aires y el Conurbano, han logrado esclarecer el 23% (contra el 77.50%) de estos hechos sin esclarecer.

En un reciente artículo publicado en un diario matutino, expresa: “Los números

oficiales indican que entre Enero y Julio 2007, se produjeron 420 hechos de piratería del asfalto, y en igual período del 2008, se han registrado 520 hechos, quiere decir que hubo casi un 25% de aumento”.

Hasta el mes de Junio de 2008 por ejemplo, se han producido 92 hechos, es decir que hubo un 40% de incremento.

Según la FADEEAC, de los 350.000 camiones que circulan por la Argentina, solo el 20% poseen sistemas de control satelital, es decir que únicamente 70.000 lo usufructúan.

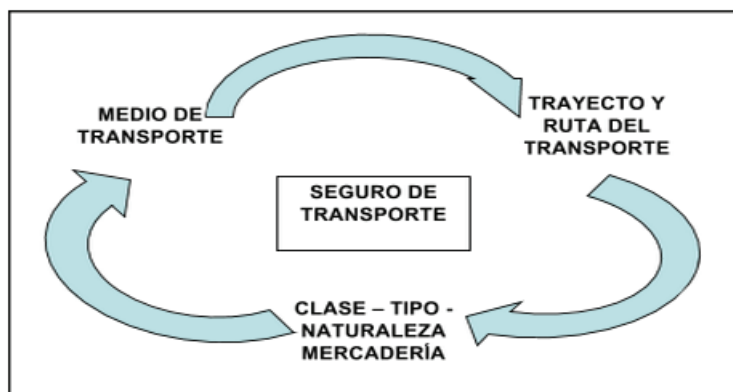
En una reciente estadística emitida por la Superintendencia de Seguros Nación, expresa:

ROBOS TOTALES POR MES AÑO 2007			
MES	CAMIONETAS	CAMIONES	TOTAL
ENERO	146	102	248
FEBRERO	160	80	240
MARZO	198	110	308
ABRIL	179	81	260
MAYO	202	102	304
JUNIO	225	108	333
JULIO	239	109	348
AGOSTO	248	127	375
SEPTIEMBRE	222	107	329
OCTUBRE	214	98	312
NOVIEMBRE	221	125	346
DICIEMBRE	198	94	292
TOTALES	2.450	1.243	3.693

En los procesos de contratación de los seguros, básicamente todas la compañías aseguradoras adoptan determinados recaudos, donde influyen principalmente los riesgos.

Esas condiciones básicas observadas se expresan e la fig. N° 1

Existen otros elementos que son tomados en consideración como: A) Estado físico: líquido o sólido; B) Embalaje y



acondicionamiento; C) Importación o Exportación; D) Peligrosa o Perecedera.

En toda compañía aseguradora, pese al tipo de suscripción que realice, la misma depende de la calidad de la cartera que tenga y a la siniestralidad de la misma. Esto obliga a las compañías aseguradoras a ser más selectivas a la hora de la suscripción, exigiendo medidas de prevención en el tipo de seguridad contratada, tanto física como satelital.

¿Por qué ocurre esto? Es muy simple. Demuestra que en el transporte interno es donde se concentra la mayor preocupación del mercado asegurador, obligando continuamente a resuscribir las pólizas en el riesgo de robo.

A esto hay que sumarle que las estimaciones han acrecentado entre un 10% de siniestros pagados por las compañías aseguradoras, que corresponden a fraudes que no han podido ser detectados, provocando un fuerte impacto en las economías y solvencias de las compañías.

Simplemente ocurre por las prácticas realizadas por productores y clientes en forma directa o indirecta, quienes abultan sus reclamos o participan activamente en el diseño de la siniestralidad.

(Ver cuadro N° 3)

Tomemos que estas cifras son ciertas, ya que son las que expresan las compañías

aseguradoras, pero partiendo de la premisa que son vehículos asegurados.

Asimismo, podemos observar que no hacen distinción al “tipo de camioneta”, ya que están involucrados vehículos utilizados para carga, como ser las clásicas “4x4”.

En una época, los principales objetos de robo eran los electrodomésticos y las bebidas alcohólicas. Estos siguen dentro de las cinco principales, pero las nuevas modalidades han hecho subir en el ranking a los cereales, materiales de construcción y, ahora, a los alimentos.

LAS CARGAS MAS ROBADAS	
1.	<b>Alimentos</b> (de todo tipo; principalmente aceites y harinas)
2.	<b>Mat. Construcción</b> (principalmente hierro y cemento)
3.	<b>Electrodomésticos</b> (de todo tipo)
4.	<b>Bebidas alcohólicas – Cereales – Agroquímicos</b>
5.	<b>Automóviles y Camiones</b> (0Km)

Lo que temo es que estas estadísticas no cuenten toda la historia, a causa de que las víctimas del robo de carga decididamente no quieren hablar sobre los incidentes.



Además de las consideraciones comerciales y competitivas, muchas compañías mantienen en privado el robo de cargas dentro de sus estadísticas.

Un ejemplo de ello, está en que el robo de las camionetas que distribuyen mercaderías, no es considerado como “Robo de Mercadería” o “Piratas del Asfalto”, sino simplemente como “Robo automotor”, lo cual hace descender la estadística.

Una reconocida marca de cigarrillos, que fue la empresa más afectada, afirmó: "A pesar del esfuerzo de la policía y del Ministerio de Seguridad, tenemos un alto perjuicio económico porque, cuando nos roban los cigarrillos, igual tenemos que pagar el 68 por ciento del valor de cada paquete en



Cuadro N° 3

ROBOS TOTALES POR PROVINCIA POR TIPO DE VEHÍCULO			
AÑO 2007			
PROVINCIA	 CAMIONETAS	 CAMIONES	TOTALES
<b>BUENOS AIRES</b>	1406	968	2374
<b>Total</b>			
GBA Norte	416	242	658
GBA Oeste	309	231	540
GBA Sur	431	349	780
CAP. FEDERAL	693	195	888
CATAMARCA	1	0	1
CHACO	3	4	7
CHUBUT	7	0	7
CÓRDOBA	167	29	196
CÓRDOBA Capital	126	17	143
CORRIENTES	6	3	9
ENTRE RÍOS	14	2	16
FORMOSA	0	0	0
JUJUY	3	0	3
LA PAMPA	0	0	0
LA RIOJA	1	1	2
MENDOZA	70	3	76
Gran Mendoza	57	2	59
MISIONES	1	4	5
NEUQUÉN	8	0	8
RÍO NEGRO	6	0	6
SALTA	1	1	2
SAN JUAN	0	1	1
SAN LUÍS	2	1	3
SANTA CRUZ	1	0	1
SANTA FE	51	27	78
ROSARIO	37	11	48
SGO. DEL ESTERO	7	1	8
T. DEL FUEGO	1	0	1
TUCUMÁN	3	0	3
<b>TOTALES</b>	<b>3.828</b>	<b>2.095</b>	<b>5.923</b>

impuestos. Además, ese producto se transforma en competencia nuestra y ese problema nos obliga a gastar en seguridad armada y electrónica".

Si bien las compañías se han unido para intercambiar información, lo hacen en grupos cerrados y no hacen públicas sus conclusiones. Este control estrecho de la información ha dificultado que los analistas y las autoridades públicas capten las dimensiones totales del problema del robo de carga. Y sin conocer totalmente un problema, es difícil desarrollar soluciones efectivas.

Samuel Zubeldía, secretario de la Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales, precisó: "es de alto riesgo transitar por los corredores de Brasil, pero el problema principal está en la Argentina".

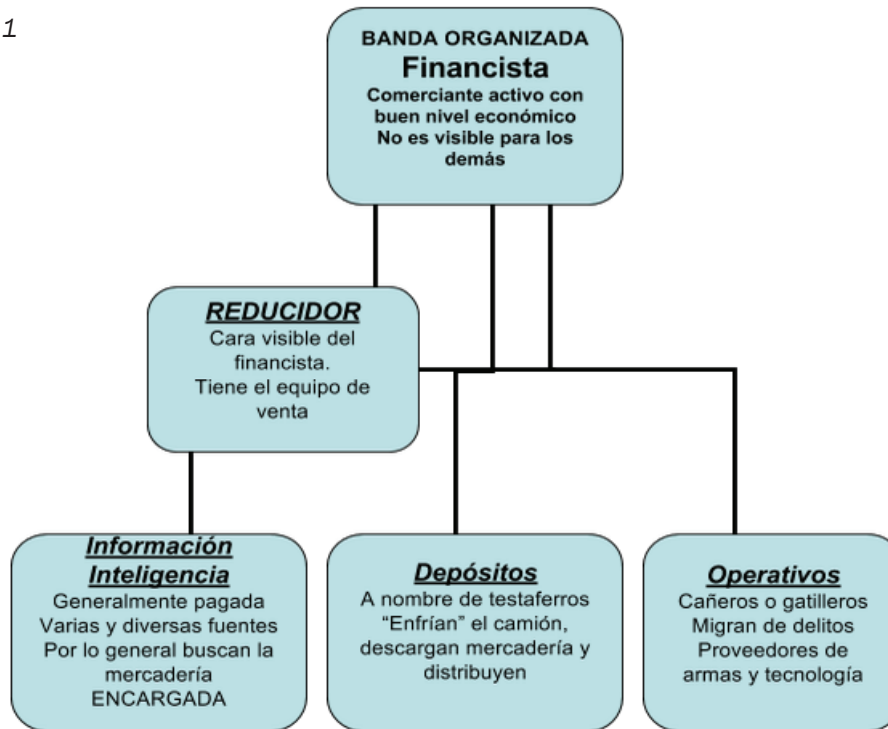
No obstante, otros puntos conflictivos son: Puerto Iguazú, en Misiones; Paso de los Libres, en Corrientes; y Santiago del Estero, "donde no hay controles".



(Plano extraído del Art. Trama Urbana - La Plata)

Las vías más peligrosas son la ruta 3, la 9 -desde Luján hasta Capital Federal-, la Panamericana, y la 202. El tramo Tigre-San Fernando de la misma autopista, y la avenida

Esquema N° 1



Calchaquí en Florencio Varela y Quilmes

La misma fuente, además, identificó una "zona crítica" del conurbano bonaerense, donde se producen la mayor parte de estos asaltos, que incluye a los distritos de Morón, Mercedes, La Matanza, San Isidro, Almirante Brown y Quilmes. (Ver esquema N° 1)

El crimen organizado ha sido históricamente una materia prima muy jugosa para la ficción y la prensa que desarrollan personajes donde son "los malos de la película". Pero la realidad dista mucho de la ficción.

El crimen se ha transformado, pasando a ser parte integrante del sistema económico, con trascendentales consecuencias sociales y económicas.

De esa forma, los robos de los pequeños delincuentes son destacados por la prensa y la policía, mientras las funciones política y económica de organizaciones criminales, que operan como entidades comerciales legítimas en el mercado, son vistas naturalmente como parte del sistema

Comprendamos que, con la globalización, las mafias han sustituido la

bandera negra por la computadora y el estuche de violín con una ametralladora adentro por un maletín de ejecutivo.

La mayor parte de las ganancias recaudadas por organizaciones criminales, sin embargo, es reciclada mediante canales perfectamente normales, con la ayuda de sus contrapartes legítimas.

El dinero sucio y encubierto se deposita en bancos comerciales que lo usan para ampliar sus préstamos a empresas legales e ilegales, y también se canaliza hacia inversiones "respetables".

Éstas se conducen por las facilidades para el blanqueo de capitales y no por las posibilidades de crecimiento y beneficios a largo plazo, dirigiéndose así hacia mercados que generan poco o nulo valor añadido y en muchos casos fuertemente dependientes de inversiones y recursos exteriores.

El Crimen Organizado tiene perfecto conocimiento del arte de mando y de la estrategia; saben cuándo avanzar y cuándo retirarse; tienen la espectacular capacidad y velocidad de reacción para hacerlo. Florece, se amplía y hunde sus raíces, independiente del grado y nivel de desarrollo económico

vigente de un país. Se presenta más allá del tipo de régimen político, democrático o autoritario, y de su ubicación periférica o central en el sistema internacional.

La criminalidad organizada se asienta en un espacio y un tiempo en los que las relaciones individuales y colectivas son facilitadoras de su maduración y poderío.

Esto apunta a que el crimen organizado es mucho más que un acto o una conducta grupal aislada o unilateral. Esta modalidad de crimen se inserta en una profunda, compleja y dinámica matriz en la que la sociedad es, al mismo tiempo, víctima de sus demostraciones violentas de fuerza y beneficiaria de los bienes y servicios que provee.

Entonces, la cuestión pasa por determinar quién es el financista y quién puede ser el potencial comprador, y no por las bandas de delincuentes comunes que cometen el hecho; además, tienen la características de ser desorganizadas hasta que son reunidas para un objetivo, quedando demostrado que continuamente migran de los delitos.

## Réplica de seguridad

Creo que la “gran pregunta” es: ¿existe una respuesta de seguridad?

El producto del Análisis Estratégico es entregado comúnmente a gerentes elaboradores de las políticas de seguridad o políticas criminales más que a investigadores individuales.

Los objetivos del Análisis Estratégico están orientados a proporcionar alerta temprana en contra de las amenazas criminales y apoyar a los altos niveles de toma de decisiones en la definición de las prioridades de sus organizaciones, que les permitan enfrentarse con las actividades criminales emergentes.

Esto puede significar (consecuencia de información estratégica) la asignación de recursos a diferentes áreas del crimen, el incremento en el adiestramiento en una técnica particular de la lucha contra un tipo específico de delito, o la toma de medidas necesarias para cubrir o cerrar algún vacío dentro del proceso policial.

Escuchamos a todos los participantes en ésta cadena, donde manifiestan poseer los antecedentes necesarios y la información requerida; entonces:

## ¿Qué es lo que falta?

La existencia de verdaderas políticas empresariales que tiendan y permitan ejercer los verdaderos controles partiendo de su comercialización, su producción, y que permitan el control de la información por parte de su personal, clientes y proveedores. Prosiguiendo con su logística, definición de las hojas de rutas y asignación de los vehículos; sistemas de seguridad, tanto física como satelital.

Las políticas formuladas desde bases frágiles, tienden a resultar ineficaces o contraproducentes, originando mayores problemas de los existentes y, en ciertos casos, ayudando al crecimiento de los circuitos de ilegalidad económica.

Es indiscutible que en el caso del Robo de Mercadería en Tránsito hay un muy alto porcentual de “robos programados”, teniendo conocimiento del día y hora de salida de la mercadería, la ruta programada, la calidad y cantidad de custodia física y principalmente el “tipo de mercadería” transportada y, por supuesto, la carga ya está vendida.

La policía expresa que la participación del camionero tiene un grado importante, pero también hay un grado donde toma parte el empleado infiel como tampoco podemos descartar los fraudes al seguro.

Las bandas actúan con la “inteligencia e información previa” produciendo el robo como consecuencia de un empleado infiel.

No podemos expresar que solamente puede ser el camionero como el “elemento necesario de conocimiento” de la carga, precisemos que todo esto es un “proceso de producción de inteligencia”.

Es por ello que no hay que descartar al personal que se desempeña en la fabrica (comercialización y expedición), personal de las terminales de carga, depósitos y terminales fiscales, despachantes aduaneros, personal de vigilancia como también al mismo fabricante.

Ahora, luego de realizar un análisis de la recolección de información que se posee, partiendo del conocimiento que tienen las Cámaras de Transportes y Logísticas, las Centrales de Monitoreo, Agencias de Seguridad física, los Analistas de Riesgo se produciría procesamiento y análisis de la información el esquema es el de un gran sistema integrado que permitiría reducir drásticamente los índices.

Entonces, si se poseen registros y estadísticas de meses de ocurrencia, días, horas y lugares de los sucesos, rutas nacionales y provinciales, tipo y naturaleza de las mercaderías, tipos y características de las bandas, ¿por qué los índices siguen en ascenso?

La realidad todos la conocemos; nos dedicamos a investigar para entender la naturaleza y la forma del hecho, pero no hemos acertado en la metodología.

Considero que es hora en donde todos los participantes mencionados en esta cadena dejen de lado puritos sectoriales y se reúnan con la “verdadera intención” de conformar un gran centro de datos donde se vuelque toda la información que fue coleccionada.

En todo este artículo, no he mencionado a un actor principal que precisamente es el “actor necesario” para atender estas necesidades: El Estado.

Verdaderamente es el partícipe necesario en todo este proceso, ya que la solución pasa por una “decisión política” que permita, al menos, atenuar este flagelo que año tras año, se va acrecentando en sus índices.

Seguro que escucharé que los medios están en pleno funcionamiento, existiendo las mesas de enlaces con los privados; Divisiones y Departamentos específicos tanto sea de la AFIP como de las Policías presentarán sus estadísticas que demuestran que los métodos aplicados se mantienen con un leve ascenso, produciéndose las recriminaciones respectivas entre ellos por la falta de aplicación de las medidas dictadas, pero la decisión de bajar estos planes no aparece.

En forma individual, cada actor expresa que los volúmenes de fabricación y producción se han multiplicado, los transportes han subido como consecuencia de esa producción, los sistemas de seguridad, tanto física como satelital, cumplen sus roles y mantienen sus volúmenes controlados, los comerciantes sienten la falta de esas mercaderías pero sus ventas se han ampliado, los reaseguradores y seguros aún mantienen condiciones ventajosas pese a que algunos se han retirado del riesgo a cubrir o son compensados con otros riesgos como marítimo o aéreo.

Al final, creo que todos ganan y todos pierden.