

Delincuencia se mueve en moto

Aunque persiste la comisión de delitos por parte de personas en motocicletas, la legislación de la CDMX no se ha modificado para acotarlos. / 18



**LA LEY NO AVANZA
SIGUEN**

CRÍMENES EN MOTO

UN REGISTRO DE UNIDADES Y COMPRADORES, así como la portación de la placa en un chaleco o en el casco son soluciones que han visto en Colombia, Perú o Jalisco

POR GEORGINA OLSON
georgina.olson@gimm.com.mx



El 25 de noviembre del 2019, dos sujetos en motocicleta se acercaron al auto en el que Abril Pérez Sagaón viajaba sobre Circuito Interior Río Churubusco y uno de ellos abrió fuego contra ella. La trasladaron a un hospital, pero no sobrevivió.

Ya en pandemia, el 9 de septiembre del 2021, dos hombres a bordo de una motocicleta atacaron a balazos al neurocirujano José Raúl G. cuando circulaba a bordo de un automóvil sobre División del Norte. El médico también murió.

En tanto, la ley viaja en un vehículo más lento: desde aquellos días, incluso desde años atrás y hasta la fecha, la legislación en la Ciudad de México no se ha modificado para tratar de acotar esos y otros delitos que se cometen utilizando motos.

Además de que no existe un riguroso registro de motocicletas y sus dueños, tampoco se han logrado regulaciones que obliguen a los tripulantes a portar el número de placa en casco y en un chaleco, como han hecho otras ciudades del mundo desde hace años o décadas, con el objetivo de que policías, cámaras de videovigilancia y testigos identifiquen a los presuntos delincuentes.

Hugo Acero, quien dejó de ser secretario de Seguridad de Bogotá, Colombia, en junio pasado, expresó que en su país “el registro de motos existe desde los años noventa (del siglo pasado) y se fortaleció a principios de los años dos mil porque estaban entrando muchos vehículos robados de Venezuela y vieron que era necesario tener un registro de autos y de motos”.

Éste incluye cuántas motos están circulando, quién es el propietario, dónde vive, qué moto tiene y cuándo la compró.

“Los retenes de la policía de tránsito están en condiciones de detener a un conductor cuando ven que su motocicleta no aparece en el registro, de lo contrario, cualquier delincuente compra en la calle una moto o la adquiere recién robada, le coloca unas placas y anda allí como Pedro por su casa”, señaló Acero a **Excélsior**.

En contraste, en la Ciudad de México una moto puede ser adquirida hasta en una tienda de autoservicio.

“Las motocicletas de más bajo cilindraje se venden hasta en el súper, al contado o a plazos, y cualquiera la puede comprar y llevársela sin registro, lo que es peligrosísimo por la gran cantidad de crímenes que se cometen en moto”, dijo Jorge Gaviño, vi-

cecoordinador de la bancada del PRD en el Congreso local.

Christian von Roehrich, coordinador de la bancada del PAN, agregó: “muchos compran la moto y en la tienda la registran con cualquier nombre, así que los delincuentes la tienen muy fácil: aunque se ubique la moto con la que se cometió el delito, es imposible saber quién es el dueño”.

PLACA EN EL CASCO

Otra política que Bogotá ha aplicado es la

obligación del conductor de portar el número de la placa en el casco. “En los noventa y en particular en 1999 las motocicletas se estaban usando por parte de los delincuentes para el sicariato: ese año matan un periodista muy importante, Jaime Garzón; yo era subsecretario de seguridad de Bogotá en ese momento y cuando fuimos a averiguar quién había asesinado a Jaime, lo único que decían los testigos es que eran dos personas en moto, uno de ellos se bajó, lo acribilló y que tenían casco oscuro y que la placa la habían tapado, entonces quedamos en nada: dos motociclistas no identificados ni en cara, ni en nada”, recordó Acero.

A partir de ese hecho, en la Secretaría de Seguridad de Bogotá “decidimos identificar visiblemente la moto, la chamarra y el casco (con el número de placa). Allí se atendió el problema y, aunque sirvió muy poco para detener el tema del sicariato, sí permitió ubicar motos robadas en los retenes cuando el número en el casco y chamarra no coincidía con la placa en la moto y la persona no daba respuesta”, dijo el exfuncionario colombiano.

Actualmente, en Bogotá es obligatorio llevar el número de placa en el casco, mientras que llevarlo en el chaleco es opcional.

PERÚ Y JALISCO



En Perú, a partir del 1 de octubre de 2019, es obligatorio que conductor y pasajero lleven en casco y chaleco el número de la placa de la motocicleta.

El objetivo del decreto fue que la Policía Nacional de Perú tuviera más herramientas para fiscalizar esos vehículos.

En México, en Jalisco, desde febrero de 2019 es obligatorio que el “conductor o el último tripulante de la motocicleta” de bajo cilindraje (menos de 250 centímetros cúbicos) porte las placas del vehículo en el chaleco.

Al presentar la medida, el coordinador de Seguridad de ese estado, Macedonio Tamez Guajardo, expuso: “sabemos con certeza que innumerables delitos se cometen a bordo de motocicletas de bajo cilindraje; en todas las ciudades de Jalisco y de manera muy importante en la Zona Metropolitana hay miles de motocicletas utilizadas por delincuentes para robar, para asaltar, para transportar el material robado, huir de la autoridad y transportar droga”.

SÓLO UN TRIPULANTE

Otra estrategia que se ha aplicado desde hace cinco años en 25 ciudades de Colombia es prohibir que viaje más de una persona en moto en horarios y zonas donde estadísticamente se cometen más crímenes.

Una iniciativa de ley similar se aprobó recientemente en Perú y también se está analizando una en Chile.

Sin embargo en la investigación *Restricciones a las motocicletas y el crimen organizado*, que publicó Michael Weintraub, investigador de la Universidad de los Andes, concluye que no hubo ninguna reducción del crimen a partir de esa medida aplicada en diversas ciudades de Colombia. El estudio abarca Barranquilla, Bogotá, Cartagena, Neiva y Soledad.

“No observamos ninguna reducción en el delito: ni en robo, ni en homicidios, ni en crímenes violentos, y en el caso de Neiva observamos que no se redujo el crimen, pero se desplazó a otras áreas de la ciudad”, dijo Weintraub en entrevista con este diario.

Explicó que después de hacer varias investigaciones sobre el tema: “mi impresión es que los sicarios van a cometer los asesinatos de todas formas; lo van a hacer en carro, lo van a hacer a pie. Estas políticas públicas no funcionan, porque lo que se tiene que atacar es el origen del problema, inteligencia para desarticular a los cárteles y a los grupos criminales”.

Sin embargo, la vicecoordinadora de la bancada de Morena en el Congreso de la

Ciudad de México, Guadalupe Morales, consideró que “podría ser útil aplicarlo en la Ciudad de México porque representa ponerle un obstáculo más a los delincuentes, pues actualmente casi no hay obstáculos contra los crímenes que se cometen en motocicleta”.

En el Congreso de la Ciudad de México, se han presentado diversas iniciativas sobre la regulación de las motos, pero aún no han prosperado, sin embargo, tanto Gaviño como Von Roehrich consideraron que el Gobierno de la Ciudad de México podría publicar una reforma al Reglamento de Tránsito en la *Gaceta Oficial* anunciando que habrá un registro de motos.

“Simplemente una reforma al Reglamento de Tránsito, por disposiciones administrativas; ni siquiera hay que esperar una nueva ley: se puede establecer un padrón único de motos; el gobierno de la ciudad puede hacerlo”, afirmó Von Roehrich.

Además, el legislador señaló que el registro de motos que existe en Semovi es deficiente desde la compra-venta del vehículo: “la agencia no está obligada a emplacar, tampoco el supermercado o la tienda donde se venden las motos; el comprador de la moto la puede emplacar de buena fe, pero si no quiere emplacarla puede comprar una placa (en el mercado negro y ya)”.

Para conocer la factibilidad de ello, **Excélsior** pidió entrevista con los titulares de las secretarías de Movilidad y de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, pero en ninguno de los dos casos se obtuvo respuesta hasta el cierre de esta edición.



EL DATO

Delito a bordo
Excélsior publicó el 10 de enero pasado que se usan motos en entre 20 y 50% de los homicidios dolosos en la CDMX.

