

El robo de vehículos ¡un negocio que prende motor!

Fernando Carrión M. (Flacso-Ecuador) y Ximena Tocornal (CESC-Chile)

El robo de vehículos es uno de los delitos que suscita mayor connotación social debido, entre otras razones, a su alto nivel de ocurrencia (tasas relativas y absolutas importantes) y al valor simbólico y funcionalidad que éste tiene en la vida cotidiana de un amplio sector de la población, especialmente para los estratos de clase media. Para muchos, el automóvil está estrechamente relacionado con el éxito económico y social de su dueño o dueña; en este sentido, la sustracción arbitraria –violenta o no– de un vehículo contribuye a erosionar todo un imaginario de sociedad de consumo y de protección de los bienes privados, y contribuye a construir una sensación de impotencia, temor y desamparo.

Una prueba de la gravitación social del delito de robo de vehículos es su altísimo porcentaje de denuncia en comparación con otros ilícitos. En otras palabras, la casi totalidad de estos hechos tienden a ser denunciados ante la policía y los tribunales, lo cual tiene relación con las empresas aseguradoras que exigen la denuncia para hacer efectivos los procesos de indemnizaciones. También es cierto que el alto nivel denuncia permite que las circunstancias en que se producen estos delitos sean ampliamente conocidas por las autoridades, lo que en principio, debería facilitar el diseño e implementación de políticas públicas específicas para contrarrestar su alta ocurrencia.

Debido al especial interés que reviste el robo de vehículos, el Programa Estudios de la Ciudad de FLACSO Ecuador y el Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile, han aunado esfuerzos en un número especial conjunto de las publicaciones *Boletín Ciudad Segura* y *Boletín + Comunidad + Prevención*, respectivamente. El análisis descriptivo y comparativo que a continuación se presentamos entre las realidades de las ciudades de Quito y Guayaquil, por una parte, y de Santiago, por otra, arroja algunas interesantes luces con respecto a las circunstancias en que ocurren los delitos y, además, entregamos algunas claves de tendencias a nivel de cada uno de los países.

Cabe destacar que el robo de vehículos es en gran medida un delito urbano, y por ello nos hemos concentrado en las ciudades más importantes de Ecuador y Chile, donde existe un aumento sostenido del delito desde al menos un par de años, lo cual es congruente con el crecimiento, también sostenido, del parque automotriz en ambos países. En la gran mayoría de los casos, los robos ocurren de noche, estando los vehículos estacionados y sin testigos –a excepción del caso de Guayaquil donde prácticamente no hay diferencia entre vehículos circulando o estacionados.

Asimismo, se debe tener en cuenta que este incremento de los hechos delictivos y de los grados de violencia tiene que ver con el surgimiento y consolidación de mercados ilegales de transacción económica de piezas y vehículos robados. Es decir, de la existencia de un mercado explícito donde se comercializan los objetos del robo, configurando una cadena delictiva que encarna un largo proceso, compuesto por múltiples y diferenciadas etapas. En otras palabras, el robo de vehículos trae aparejada la presencia de un sinnúmero de hechos delictivos adicionales, que no se agota en el robo de los mismos: manipulación de registros y colores, compra ilegal de bienes robados, exportación-importación fraudulenta y matriculación corrupta, entre otros.

De allí que se hace imprescindible diseñar políticas para cada una de las fases del conjunto del proceso y no sólo a su parte inicial (estrategias de vigilancia policial o alarmas, por ejemplo). Es importante reconocer que al tratarse de un delito económico, éste debe ser enfrentado bajo la lógica económica del mercado y no sólo policialmente. ¿Por qué combatir únicamente el comienzo de la cadena (oferta) cuando también puede ser controlado desde su parte final (demanda)? Hay que introducir cambios legales para que pierda sentido el aforismo popular “ladrón que roba ladrón tiene mil años de perdón”; generalizar la venta de seguros contra vehículos (menos burocráticos); intervenir en las fronteras internacionales; y, ser riguroso en la matriculación de automotores de segunda mano, entre otras recomendaciones.



Internet

EDITORIAL
Página 1

ENTREVISTA
Aseguramiento vehicular: protección al patrimonio de las personas
Juan Carlos Larrea
Página 2

Seguros de vehículos: un gasto preventivo
Javier Piña
Página 8

TEMA CENTRAL ECUADOR
Delitos contra vehículos: el caso de Quito y Guayaquil
Mauricio Abril y Alex Tupiza
Página 3

TEMA CENTRAL CHILE
Robos de vehículos en el Gran Santiago
Ximena Tocornal y Antonio Frey
Página 9

COMPARANDO
Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago
Ximena Tocornal, Mauricio Abril, Alex Tupiza
Página 14

SUGERENCIAS
Página 16

Número especial en conjunto con:



FLACSO
ECUADOR

