+ Comunidad

Prevención

Proyecto de Fortalecimiento de Políticas Públicas e Intervenciones dirigidas a la Prevención del Delito en América Latina

Boletín N°9, Abril 2009

EL ROBO DE VEHÍCULOS: ¡un negocio que prende motor!

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 funcional 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 tiende a ser denunciada ante la policía y los tribunales. Ello dice relación también con las empresas aseguradoras que exigen la denuncia para hacer efectivos los procesos de indemnizaciones. También es cierto que el alto nivel de 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 es que 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, hemos querido aunar esfuerzos en un número especial y único de las publicaciones Boletín Ciudad Segura y Boletín + Comunidad + Prevención, respectivamente. El análisis descriptivo y comparativo que a continuación 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 concentramos en las ciudades más importantes, en aumento sostenido en las tres urbes estudiadas desde al menos un par de años y congruente con el aumento, 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.

También 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 del 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 del vehículo: 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 a 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.

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

Número especial en conjunto con:

FLACSO ECUADOR — PROGRAMA ESTUDIOS DE LA CIUDAD

Destacados

Delitos contra vehículos: el caso de Quito y Guayaquil

Robos de vehículos en el Gran Santiago

Entrevistas a corredores de seguros en Ecuador y Chile

Análisis comparado del robo de vehículos en Quito, Guayaquil y Santiago

Enlaces de interés

Universidad de Chile
Instituto de Asuntos Públicos
Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana
cesc

Publicación realizada con el apoyo de Open Society Institute

Este boletín se encuentra disponible en: www.cesc.uchile.cl
• Lugar de Publicación: Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana • Santa Lucía 240, Santiago, Chile.
• Fono 56-2-9771520 • www.cesc.uchile.cl
• Editor: Hugo Frühling
• Dirección de Investigación: Ximena Tocornal.
I.S.S.N. N° 0718-1183

DELITOS CONTRA VEHÍCULOS: EL CASO DE QUITO Y GUAYAQUIL

Mauricio Abril Donoso[1] y Alex Tupiza Aldaz[2]

Los delitos contra vehículos adquieren especial significado en el ámbito de las estadísticas oficiales de la seguridad ciudadana, ya que la cifra negra que limita la comprensión de la dimensión de un delito es particularmente reducida en este tema . Esto es producto, por una parte, de la exigencia de las aseguradoras de denunciar el hecho y por otra, de la considerable pérdida económica que representa para las víctimas que sufren este delito; situación que posibilita construir políticas públicas basadas en la realidad e incluso impulsar iniciativas desde el ámbito empresarial.

El presente trabajo se centrará geográficamente en las dos principales ciudades del Ecuador: Quito (capital del país) y Guayaquil (puerto principal), las mismas que concentran el 27,68% de todo el parque automotor nacional. Esta elección nos permitirá establecer comparaciones y diferencias entre los dos polos regionales de desarrollo del país, lo cual resulta pertinente en la medida que estas ciudades poseen una pluralidad de usos, costumbres y lógicas de comportamiento (Echeverría 2008:193) que se evidencia también en la dimensión de la inseguridad.

El objetivo del estudio consiste en determinar el comportamiento del robo y hurto de vehículos para definir y proponer acciones adecuadas según la realidad delictual de cada una de las ciudades. Para el efecto, se abordarán descriptivamente las variables asociadas a la victimización de vehículos, se establecerá el comportamiento evolutivo de los delitos y se estimará el riesgo de que sean delinquidos.

Adicionalmente, al conocimiento sustentado en métodos descriptivos cuantitativos, se empleará el enfoque epidemiológico para desarrollar una adecuada reflexión y comprensión de esta actividad delictual. Cabe señalar que no se incluyen en este estudio el robo y hurto de accesorios, desmantelamiento y clonación de vehículos.

1. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL

Para esta investigación se utilizarán estadísticas oficiales sobre el robo y hurto de vehículos, que son aquellas informaciones cuantificadas sobre comportamientos presuntamente delictuosos que efectivamente se producen en la vida social. Estas estadísticas se generan en los procesos de definición y registro por parte de instituciones estatales (Sozzo 2008: 30), que en el caso de este trabajo son la Policía Judicial y el Ministerio Público, tanto para Quito como para Guayaquil.

Las estadísticas oficiales serán complementadas con los resultados que se obtuvieron en la Primera Encuesta a Nivel Nacional de Percepción y Victimización, ejecutada en el año 2008 por parte de la Unidad de Ejecución Especializada en el marco del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana. La importancia de su uso radica en que las encuestas logran una descripción de las características y circunstancias del acto delictivo que posibilita obtener una imagen más completa de la situación delictual, ya que capta incidentes no reportados a la policía o fiscalía (Camardiel 2009: 215).

En lo que respecta a la delimitación conceptual de hurto y robo, debemos aclarar que su uso se ancla al Código Penal Ecuatoriano (1971), el mismo que califica a los delitos contra la propiedad en los siguientes artículos:

Art. 547.- "[Hurto].- Son reos de hurto los que, sin violencia ni amenaza contra las personas, ni fuerza en las cosas, sustrajeren fraudulentamente una cosa ajena, con ánimo de apropiarse."

"Art. 550.- [Robo].- El que, mediante violencias o amenazas contra las personas o fuerza en las cosas, sustrajere fraudulentamente una cosa ajena, con ánimo de apropiarse, es culpado de robo, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitarlo, en el momento de cometerlo, o después de cometido para procurar su impunidad."

[1] Mauricio Abril Donoso. Estadístico de la Dirección de Transparencia, Gestión Policial y Derechos Humanos de la Unidad de Ejecución Especializada del Plan de Seguridad Ciudadana, del Ministerio de Gobierno del Ecuador.

[2] Alex Tupiza Aldaz. Director de la Dirección de Transparencia, Gestión Policial y Derechos Humanos de la Unidad de Ejecución Especializada del Plan de Seguridad Ciudadana, del Ministerio de Gobierno del Ecuador.

2. LA CUESTIÓN VEHICULAR

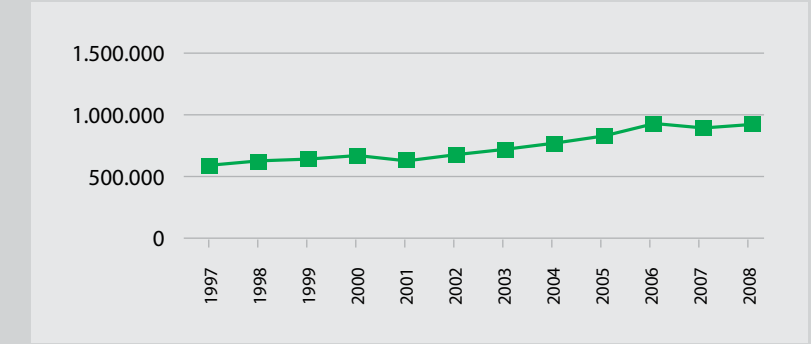
La inseguridad y el tránsito vehicular son dos de los principales problemas identificados por la población, sobre todo en Quito. No olvidemos que cada ciudad y país generan un mapa discursivo que reconoce problemas de (in)seguridad que preocupan y generan un relato propio (Rey 2009: 123), basta revisar las propuestas electorales previas a los comicios locales y nacionales (por ejemplo de abril de 2009), para confirmar que las agendas mediática, pública y política están marcadas por esta temática. En este contexto, la cuestión vehicular adquiere una fuerza preponderante en al menos tres temas: muertes por accidentes de tránsito, robo y hurto de vehículos y movilidad. Para dimensionar el alcance que adquiere el problema, recordemos que la tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito en el Ecuador está por encima de los 20 extintos por cada cien mil habitantes, una cantidad más alta que la de los homicidios (Carrión 2008: 293).

Un elemento clave para entender la cuestión vehicular es la evolución del parque automotor. En este sentido, vemos que en el Ecuador a partir del año 2002 -una vez instalada la dolarización- existe un incremento importante de vehículos, sostenido principalmente por el crecimiento de créditos de consumo que posibilita la adopción de una moneda dura, y por la agresiva inversión en bienes muebles e inmuebles debido a la desconfianza en el sistema bancario.

En términos generales se puede afirmar que el mercado vehicular posee una estabilidad creciente. Incluso en años como 1999 en que estalló la crisis bancaria y se generó un receso económico (ver gráfico No.2), el comportamiento creciente del parque vehicular no sufrió impacto en la tendencia.

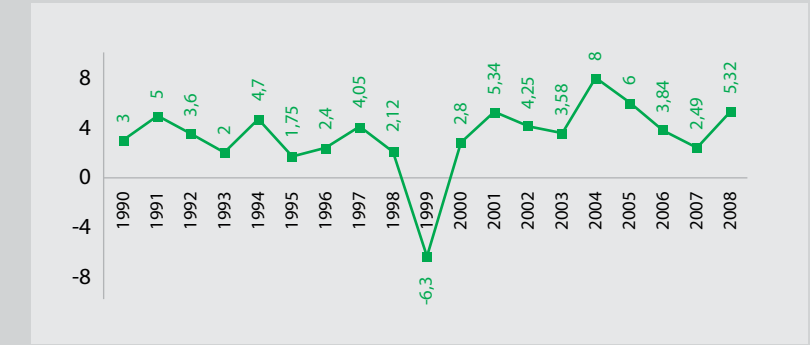
Por otra parte, tres tipos de vehículos detentan la mayor composición del parque automotor en el Ecuador, estos son automóviles con el 38%, camionetas con el 27% y jeeps (4x4) con el 14%.

Gráfico No.1: Comportamiento del parque automotor en el Ecuador



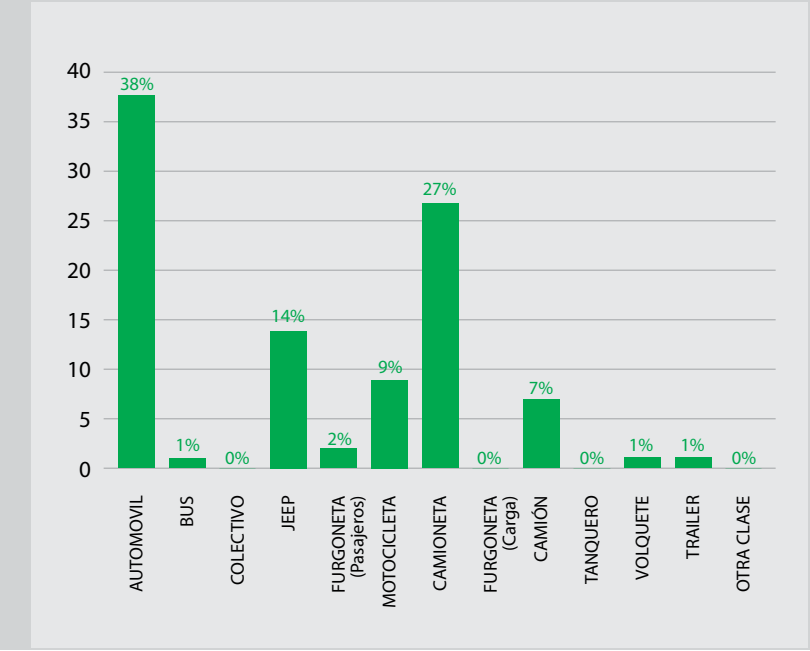
Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Grafico No. 2: Tasa de crecimiento del PIB



Fuente: Banco Central del Ecuador (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

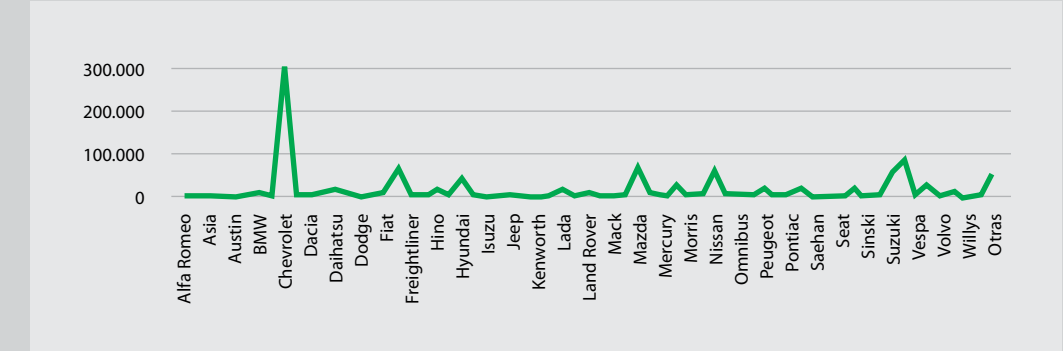
Gráfico No. 3: Parque automotor según tipo de vehículo



Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

La composición vehicular por marca, se encuentra determinada por el funcionamiento de la ensambladora de vehículos Chevrolet en el país. Esta empresa capta considerablemente el mercado, lo que hace que la mayor cantidad de vehículos victimados corresponda a esta marca.

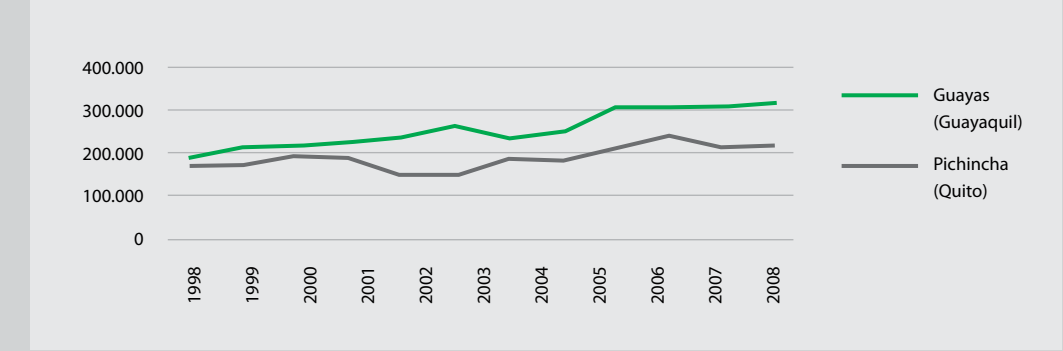
Gráfico No. 4: Composición vehicular según marca



Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Para comparar la evolución vehicular de Quito y Guayaquil se utilizará la información de las provincias de Pichincha y Guayas, donde las ciudades en cuestión son capitales cantonales respectivamente y concentran la mayor cantidad del parque automotor. El gráfico No.5 permite apreciar que Pichincha posee más vehículos que Guayas, diferencia que se evidencia desde el año de 1998.

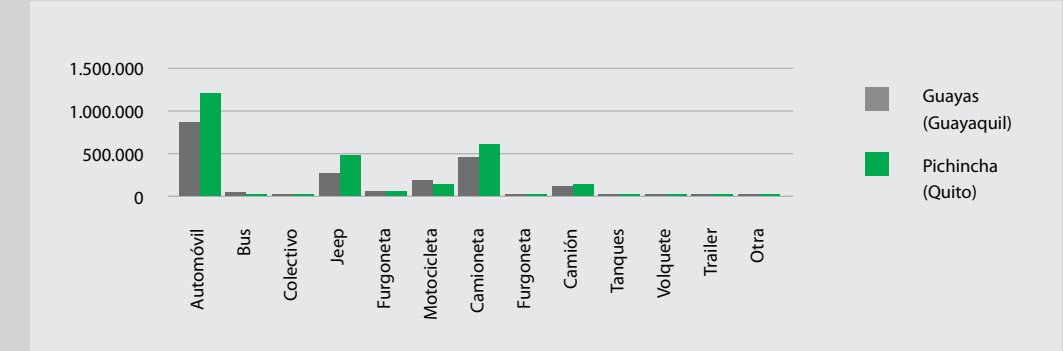
Gráfico No. 5: Composición del parque automotor en Quito y Guayaquil



Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaborado: Unidad de Ejecución Especializada.

Al igual que a nivel nacional, los tipos de vehículos que poseen mayor representatividad en Guayas y Pichincha son los automóviles, las camionetas y los jeeps (4x4) en orden de importancia numérica. Además, es necesario anotar que solamente en el caso de las motocicletas la primera provincia supera a la segunda en cuanto a número de vehículos.

Gráfico No. 6: Composición vehicular por tipo de vehículo

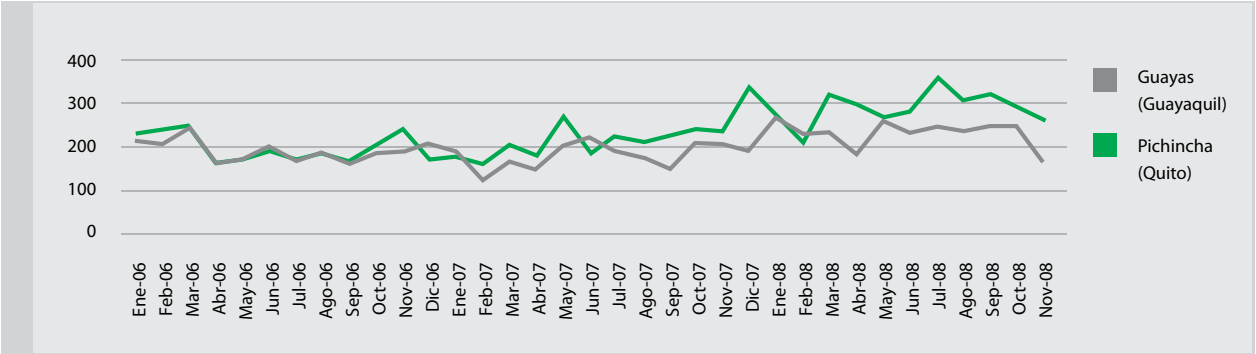


Fuente: Anuario de Transportes INEC (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

2. DELITOS CONTRA VEHÍCULOS

En términos generales, podemos decir que las denuncias sobre robo de vehículos son mayores en la ciudad de Guayaquil, pese a que Quito posee un número más alto de vehículos. En el gráfico No. 7 se puede apreciar que en el año 2006 existió un comportamiento similar entre las dos ciudades; sin embargo, a partir del mes de enero de 2007 la tendencia de estos delitos en Guayaquil ha sido creciente, a excepción de los meses de enero, febrero y marzo de 2008.

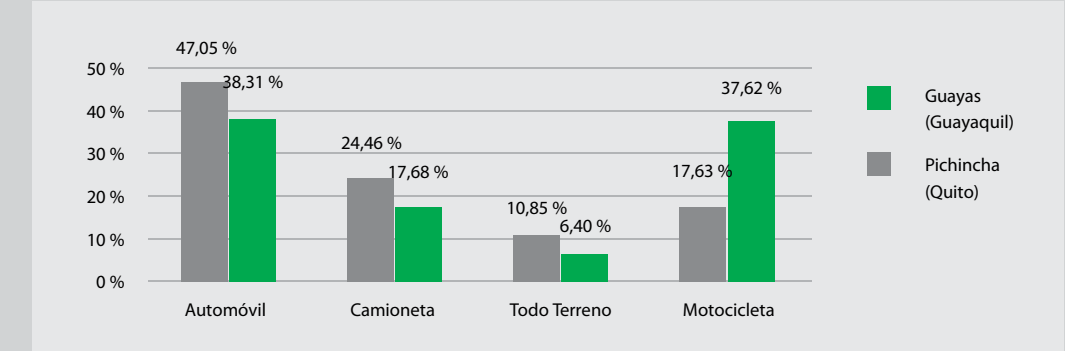
Gráfico No. 7: Evolución del número de denuncias en Quito y Guayaquil



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

En el gráfico No. 8 se aprecia que en la ciudad de Quito, las denuncias de robo y hurtos de automóviles, camionetas y jeeps (todo terreno) superan a las denuncias presentadas en Guayaquil; sin embargo, en esta ciudad las motocicletas tienen una alta tendencia a ser robadas ocupando el segundo lugar luego de los automóviles.

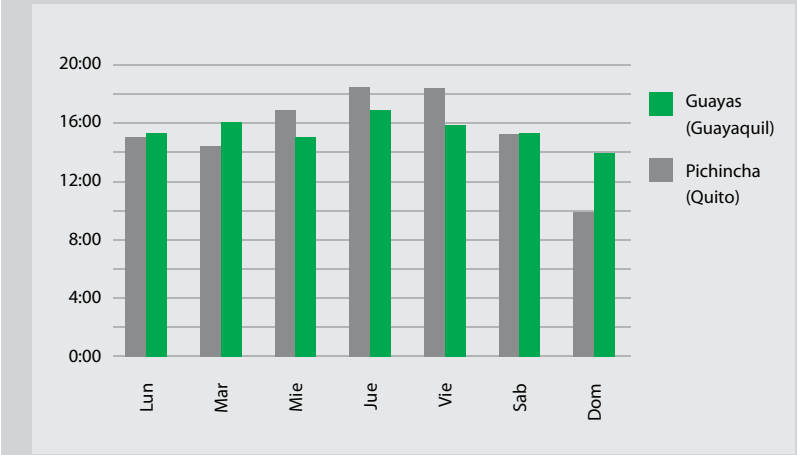
Gráfico No. 8: Delitos a vehículos según el tipo (2008)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

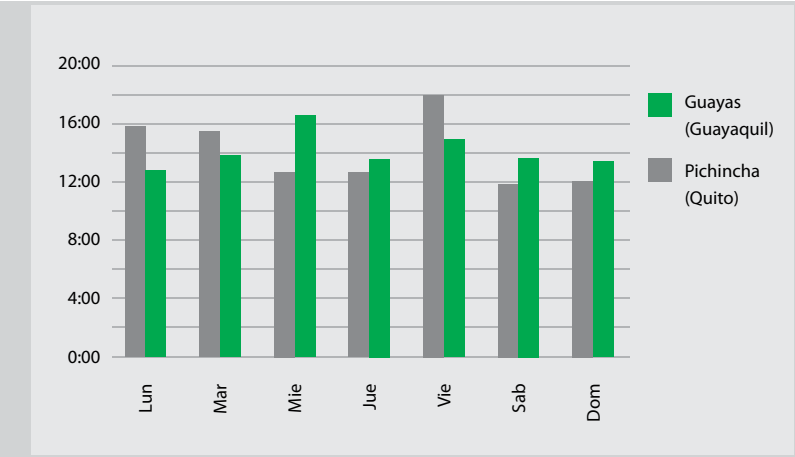
En general, el robo de automóviles tiene un comportamiento similar según el día de cometimiento del delito tanto en Guayaquil como en Quito, a excepción del domingo en que existe mayor robo de vehículos en el puerto principal.

Gráfico No. 9: Robo de automóviles según día de la semana (2008)



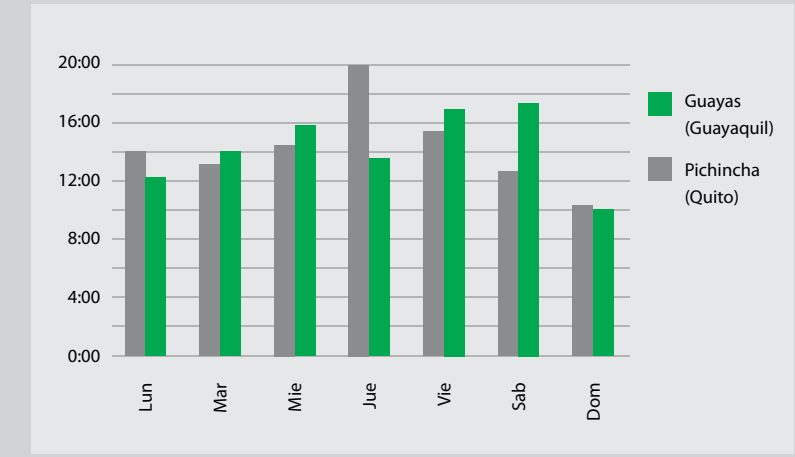
Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 10: Robo de camionetas según día de la semana (2008)



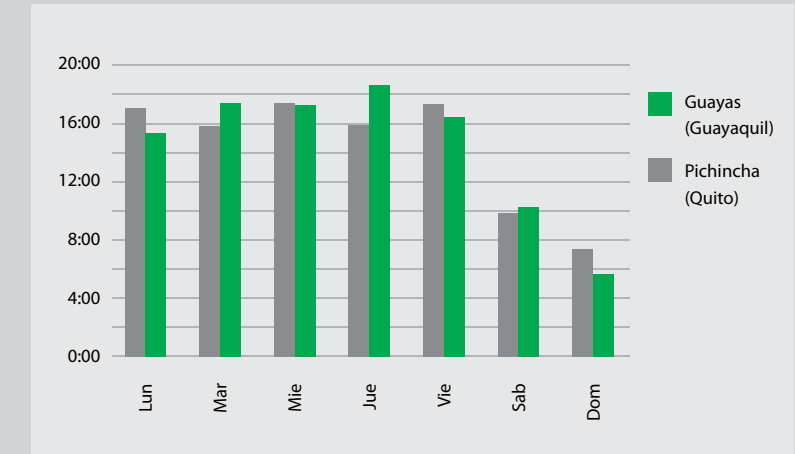
Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 11: Robo de vehículos todo terreno según día de la semana (2008)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Gráfico No. 12.- Robo de motocicletas según día de la semana (2008)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

El comportamiento de los delitos contra las camionetas es diferente en las dos ciudades según el día en que ocurre el hecho. Los lunes, martes y viernes existe mayor número de robos en Quito, mientras que el resto de días -miércoles, jueves, sábado y domingo- la cantidad de delitos aumenta en Guayaquil (ver gráfico No. 10). Asimismo, en Quito, el día de mayor riesgo para el robo de vehículos todo terreno es el jueves, mientras que en la ciudad de Guayaquil son los viernes y sábado (ver gráfico No. 11).

Si bien el robo de motocicletas en la ciudad de Guayaquil es superior a los que se suscitan en Quito, el comportamiento por día de la semana es similar en las dos ciudades; así, la mayor cantidad de delitos se dan entre lunes y viernes, disminuyendo su frecuencia los sábado y domingo.

Por otro lado, según el rango horario, no se evidencia una diferencia marcada entre Quito y Guayaquil, en general se observa que la mayor frecuencia de delitos se produce en horas de la noche. Sin embargo, se debe destacar que la mañana es la jornada donde Guayaquil supera en denuncias a Quito, incluso este mismo horario es el que concentra más delitos en el puerto principal.

Es claro que según la circunstancia en que se produce el delito, existen niveles de violencia diferentes tanto en Quito como en Guayaquil. Así, en la capital, la mayoría de los delitos a vehículos se producen cuando estos están estacionados, mientras en Guayaquil existe una mínima diferencia entre los atentados que suceden cuando los vehículos están en circulación o estacionados (ver gráfico No. 14).

Al estudiar el comportamiento delictual según la marca, se observa tanto en Quito como en Guayaquil, que los vehículos Chevrolet son los más delinquidos. La diferencia estriba en el porcentaje que representa para cada ciudad, siendo más importante en Quito donde concentra el 35,29% de las denuncias, siete puntos más que en el puerto principal; en segundo lugar aparecen los vehículos Suzuki, pero con una participación considerablemente menor. Por su parte, en Guayaquil el porcentaje de vehículos Chevrolet delinquidos alcanza el 28,19%, seguido por la marca de motos Suzuki con el 27,77%, porcentaje que devela la importancia de este medio de transporte en la composición del delito contra vehículos (ver cuadro No.1).

Gráfico No. 13: Delitos a vehículos según clasificación horaria (2008)

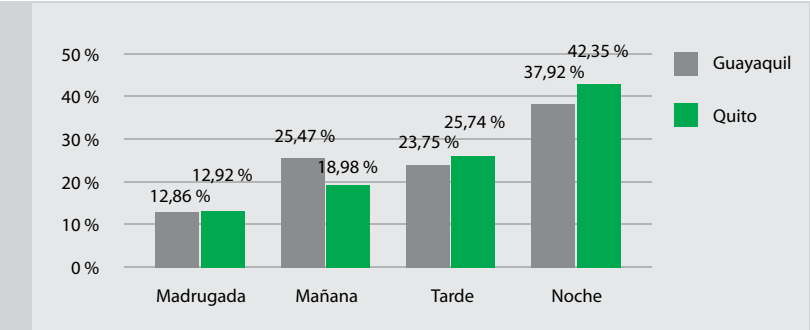
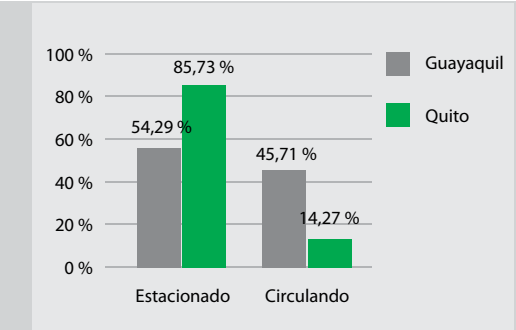


Gráfico No. 14: Delitos a vehículos según la circunstancia (2008)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Cuadro No. 1: Vehículos más delinquidos según la marca

Top 10	Vehículos más delinquidos **Quito**	%
1	Chevrolet	35,29
2	Suzuki	15,76
3	Mazda	8,90
4	Toyota	6,62
5	Nissan	5,95
6	Fiat	3,67
7	Hyundai	3,33
8	Volkswagen	2,76
9	Mitsubishi	2,57
10	Ford	2,43

Top 10	Vehículos más delinquidos **Guayaquil**	%
1	Chevrolet	28,19
2	Suzuki (Moto)	27,77
3	Nissan	5,13
4	Suzuki	4,64
5	Toyota	4,59
6	Mazda	3,81
7	Lada	3,55
8	Mitsubishi	3,38
9	Hyundai	3,30
10	Ford	3,30

Cuadro No. 2: Color de vehículo más delinquido

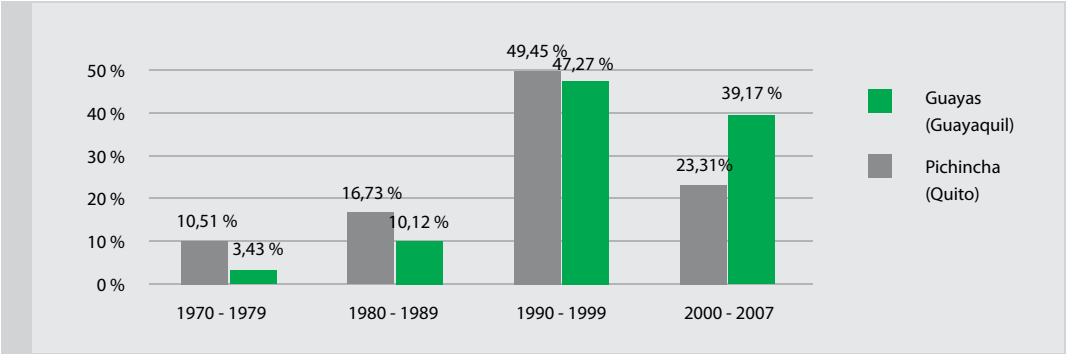
Quito		
Nro.	Color	%
1	Rojo	20,70
2	Blanco	18,79
3	Azul	14,38
4	Verde	9,66
5	Gris	7,48
6	Plateado	7,21
7	Negro	5,92
8	Vino	4,01
9	Beige	2,94
10	Amarillo	2,72

Guayaquil		
Nro.	Color	%
1	Blanco	18,56
2	Rojo	16,36
3	Azul	13,61
4	Verde	10,51
5	Gris	8,63
6	Plateado	7,40
7	Vino	5,91
8	Amarillo	4,15
9	Beige	3,85
10	Negro	3,27

Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

En cuanto a los robos según el color del vehículo, se observa que en Guayaquil son afectados mayoritariamente los de color blanco, en tanto que en Quito son los vehículos de color rojo (ver cuadro No.2). A continuación, se muestra el comportamiento de delitos según el año de fabricación de los vehículos; de manera que los modelos de las décadas del setenta y ochenta son más delinquidos en Guayaquil, mientras los modelos más nuevos fabricados a partir del año dos mil son más delinquidos en Quito (ver gráfico No. 15).

Gráfico 15: Robo de vehículos según el año de fabricación



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (2008) y Comando Provincial del Guayas (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

2. RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE VICTIMIZACIÓN Y PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Los resultados que se obtuvieron en la encuesta de victimización y percepción de inseguridad con respecto a delitos contra vehículos, en su gran mayoría redefinen los niveles de victimización y las características del delito obtenidas del procesamiento de las denuncias. En este sentido, vemos que en Guayaquil el porcentaje de personas que estuvieron presentes durante el cometimiento del delito es más alto de lo que dicen las denuncias, incluso cuando los autos estuvieron estacionados. Un aspecto que llama poderosamente la atención es que en Guayaquil el 80,95% utilizó armas en la victimización, mientras que en Quito el 83,33% no hizo uso de éstas, lo cual marca una diferencia cualitativa en la actividad delictual de estas dos ciudades.

Otro resultado importante que produjo la encuesta tiene que ver con la jerarquización del robo de vehículos. En Guayaquil, en orden de importancia, los delitos se cometen contra automóviles, motocicletas y bicicletas; mientras que en Quito, el delito se centra en automóviles, camionetas, motocicletas y bicicletas, registrándose una diferencia en las prioridades delictuales.

Gráfico No. 15: ¿Estuvo presente durante el robo?

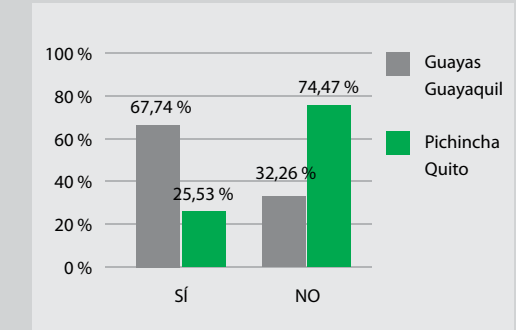
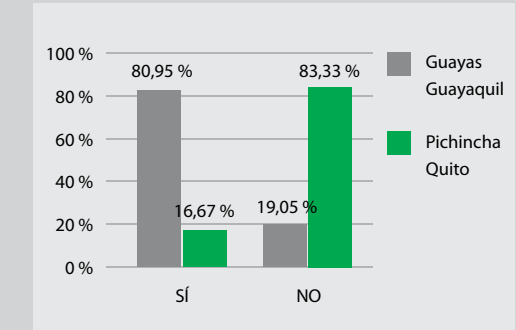


Gráfico No. 16: ¿Algunos de los autores utilizó armas?



Fuente: Encuesta de victimización y percepción de inseguridad (2008). Elaboración: Unidad de Ejecución Especializada.

Fuente: stock.xchng

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

• El comportamiento mensual de los robos a vehículos fue similar entre Quito y Guayaquil hasta finales del 2007, a partir de enero de 2008 se tiene un mayor número de delitos en el puerto principal.

• Si observamos el tipo de vehículo cruzado con el día en el que se produce el delito, se puede colegir que entre Quito y Guayaquil el comportamiento es similar. Los días de mayor riesgo son los laborables, en tanto que el riesgo de robo disminuye los días sábado y domingo, aunque en menor grado en el robo de camionetas.

• La diferencia más notoria del comportamiento delictual entre Quito y Guayaquil se detecta cuando se analiza la circunstancia en que se produce el delito. En Quito, los vehículos son robados mayoritariamente cuando están estacionados, sin presencia de ocupantes; mientras en Guayaquil, por el contrario, el hecho se suscita en presencia de usuarios y con uso de armas de fuego.

• En la ciudad de Guayaquil, las motocicletas Suzuki prácticamente tienen el mismo riesgo de ser robadas que los vehículos Chevrolet; este dato es importante para la construcción de políticas públicas focalizadas.

• La prioridad delictual difiere en Quito y Guayaquil. En la capital los vehículos más robados son automóviles, camionetas y motocicletas, en tanto que en el puerto principal son automóviles, motocicletas y bicicletas.

• Según el año de construcción del vehículo, se observa que los fabricados entre 1979 y 1999 tienen mayor posibilidad de sufrir un robo en la ciudad de Guayaquil. Al contrario, los vehículos fabricados a partir del año 2000 poseen más posibilidad de ser robados en Quito.

• En Quito, se debe fomentar acciones preventivas tales como no dejar el vehículo abandonado en la vía pública sin vigilancia o en estacionamientos poco seguros. En Guayaquil, deben establecerse medidas de reacción y vigilancia mediante patrullaje motorizado y vehicular.

Fuente: stock.xchng

BIBLIOGRAFÍA

Camardiel, Alberto (2009) "Encuestas de victimización por muestreo: El caso de Venezuela". En Carrión, Fernando y Johana Espín, (comp) Un lenguaje colectivo en construcción: el diagnóstico de la violencia. FLACSO. Ecuador.

Carrión, Fernando (2008) "¿Accidentalidad vial o violencia urbana?" En Pontón, Jenny y Alfredo Santillán (comp) Seguridad Ciudadana: escenarios y efectos. FLACSO. Ecuador.

Código Penal Ecuatoriano (1971). Disponible en: http://www.lexis.com.ec/lexis/novedadesDescargas/CodigosLeyes/CODIGO%20PENAL.htm

Echeverría, Bolívar (2008). Vuelta de siglo. Fundación editorial el perro y la rana. Venezuela.

INEC (2008). Anuario de transportes. Quito: INEC. Disponible en: http://www.inec.gov.ec/web/guest/publicaciones/anuarios/inv_eco/transportes

Rincón, Omar y Germán Rey (2009) "Los cuentos mediáticos del miedo" En Carrión, Fernando y Johana Espín (comp) Un lenguaje colectivo en construcción: el diagnóstico de la violencia. FLACSO. Ecuador.

Sozzo, Máximo (2008). Inseguridad, prevención y policía. FLACSO. Ecuador.

ROBOS DE VEHÍCULOS EN EL GRAN SANTIAGO

Ximena Tocornal[1] y Antonio Frey[2]

El robo de vehículos representa hoy en día un tipo de delito urbano que ha tenido un aumento sostenido en la última década en ciertas zonas de las grandes ciudades latinoamericanas. En la medida que crecen las ciudades, los desplazamientos se hacen más largos y quienes pueden costear un vehículo (en ocasiones dos o tres por hogar), creerán que esa es la solución. Sin embargo, sabemos por experiencia propia que ello puede significar mayores tiempos de traslado y más costos ligados al automóvil (más combustible y más degaste del vehículo, estacionamientos pagados, seguros, medidas de seguridad, etc.). Es que el automóvil, además de servir como medio de desplazamiento, cumple otras funciones simbólicas ligadas al estatus y también a la sensación de seguridad de su dueño o dueña. Paradójicamente, esa sensación de seguridad asociada al automóvil puede verse rápidamente menoscaba por el robo de algún objeto dejado en su interior, alguna de sus partes o accesorios, así como del vehículo completo. En este sentido, este tipo de delitos tiene costos económicos y sociales.

Los costos económicos se asocian con los ya mencionados dispositivos de seguridad (alarmas y trabas de bloqueo) y seguros más, por cierto, las pérdidas para las víctimas, las que serán más graves cuando el vehículo usurpado sea de uso comercial, pues ello afecta directamente la fuente de ingresos. Pero sin duda el costo económico más complejo para un país tiene relación con los mercados informales donde se compran y venden artículos robados, lo que a su vez alimenta el circuito de la delincuencia (comprar bienes robados es comprar delincuencia). Por lo demás, el robo de vehículos y de sus partes tiende a afectar en mayor medida a quienes tienen menos recursos, pues ellos deben dispensar una mayor proporción de sus ingresos, ya sea por la compra de un vehículo y/o por la reposición de las partes robadas.

Los costos sociales se vinculan también con aquella cultura que incentiva la receptación de objetos robados y que reproduce el circuito de la delincuencia. Además, el robo de un vehículo y el temor asociado a ello pueden inhibir el desplazamiento por determinados lugares (por ejemplo, evitar ir a ciertos sectores de ciudad a cenar de noche, o bien, evitar ciertas calles porque en ellas se producen asaltos con piedras), afectando algunas áreas particulares de la economía. Especialmente para las familias de sectores periféricos, el automóvil resulta indispensable en los días de trabajo y por ello es dable que prefieran resguardarlo, privándose de ocupar ciertos espacios públicos urbanos.

Estos ilícitos son resistentes a la acción policial preventiva, presentando una baja tasa de esclarecimiento en diversos países. Esto se debe a la naturaleza misma del delito que, en la mayoría de los casos, ocurre en ausencia de sus propietarios y de testigos, sin vigilancia natural y en lugares desprotegidos (estacionamientos de grandes centros comerciales o calles poco iluminadas, por ejemplo). El robo de vehículos se produce en contextos donde las actividades rutinarias de víctimas y victimarios siguen ciertos patrones ligados al uso de la ciudad, concentraciones urbanas en crecientes complejidades que exhiben cierta fragmentación y segmentación espacial que facilita el debilitamiento de los lazos sociales y, por lo tanto, la comisión de delitos.

En suma, este tipo de delitos afecta la economía, restringe el uso del espacio público urbano y se dirige a uno de los símbolos de estatus más notables de la sociedad de consumo: el vehículo motorizado como símbolo de bienestar. En este sentido, también expresa las desigualdades sociales ya que la victimización tiende a estar concentrada en los sectores más pudientes, dando cuenta de sociedades que son cada vez más porosas y vulnerables a la delincuencia.

Debido a su relevancia es entonces importante conocer el comportamiento de los delitos de robo de y desde vehículos en Chile, y en particular, de aquellos registrados en la Región Metropolitana (RM), donde se encuentra la capital, Santiago, y otras comunas urbano-rurales, concentrando cerca del 40,22% de la población nacional según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) en base al último Censo Nacional de 2002. Para ello, contamos con dos clases de datos que son sistematizados por el Ministerio del Interior del Gobierno de Chile. Por un lado, se dispone de las estadísticas de denuncias realizadas mayoritariamente a Carabineros de Chile y a Policía de Investigaciones, cuya serie temporal va desde el 2003 al 2008. Por otra parte, se dispone de los datos de la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC) para los años 2003, 2005, 2006 y 2007. Un dato no menor es que según la ENUSC 2007, el 89,3% de las víctimas a nivel nacional realiza la denuncia correspondiente, porcentaje que sube a un 93,5% en la RM. Por lo tanto, la cifra de no denuncia en estos casos es bastante baja comparado con otros delitos donde puede llegar a un 60% fácilmente. En este sentido, es posible utilizar en este análisis las estadísticas de denuncias y los datos que arroja la Encuesta Nacional de Victimización de manera complementaria y confiable.

[1] Ximena Tocornal.
Psicóloga, Ph. D.
Coordinadora del Área de Prevención del Delito del Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile.
xtocorna@uchile.cl

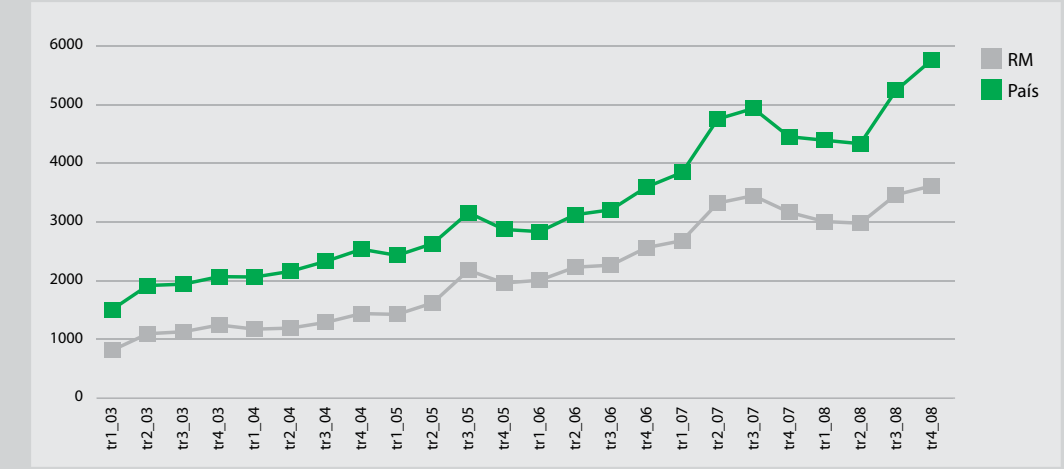
[2] Antonio Frey.
Sociólogo, Magíster de Gestión y Políticas Públicas del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile.
freyvaldes@yahoo.com

1. UNA VISIÓN GENERAL DEL PAÍS Y DE LA REGIÓN METROPOLITANA

En Chile, según datos del Ministerio del Interior, durante 2008 se registraron 20.640 denuncias por robos de vehículos, de las cuales un 66,3% (13.678 denuncias) fueron realizadas en la Región Metropolitana (RM). Por lo general, la RM dicta las tendencias en cuanto al comportamiento de los índices delictuales y la situación del robo de vehículos motorizados no es la excepción.

Cómo lo muestra el gráfico No. 1, considerando datos desde el 2003 hasta el año 2008, es posible apreciar una clara tendencia al alza en las denuncias de robos de vehículos de 152% (pasando de una tasa de 48,9 a 123,1 casos cada 100 mil habitantes), donde es decisiva la tendencia de la RM para la situación del país (crece en un 183% durante el mismo período).

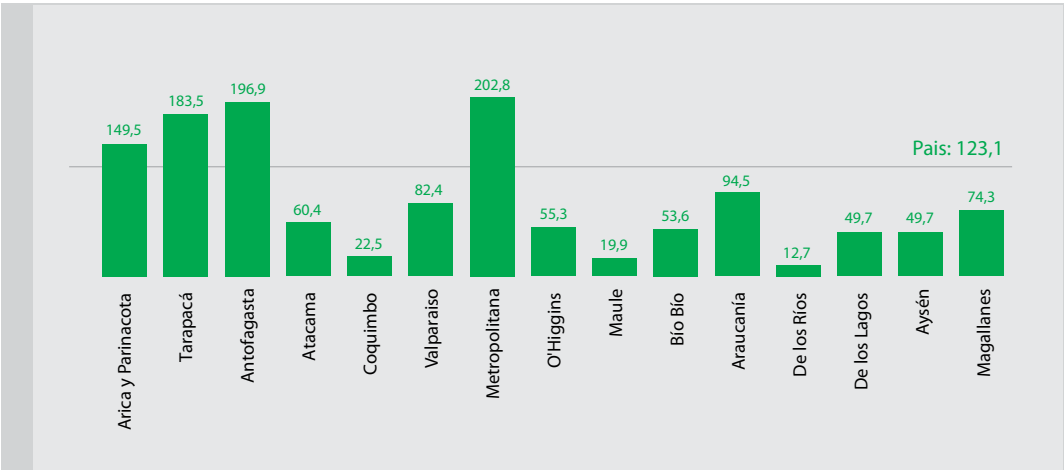
Gráfico N° 1: Evolución de las denuncias de robos de vehículos País y RM (2003- 2008)



Fuente: Ministerio del Interior [3]. Elaboración propia.

En efecto, a nivel país la tasa de denuncia por robos de vehículos alcanza las 123,3 denuncias por cada 100.000 habitantes [4] y, como lo muestra el gráfico No. 2, la tasa de denuncias en la RM casi dobla la del país (202,8). Sin embargo, hay otras tres regiones que superan la tasa nacional, las cuales en orden decreciente son: Antofagasta con 196,9 casos, Tarapacá con 183,5, y Arica y Parinacota con 149,5. Los altos índices de las tres regiones del extremo norte del país se pueden explicar debido a su condición fronteriza con Perú y Bolivia. El robo de vehículos para ser vendidos –en piezas o en su totalidad– en otros países es una práctica habitual en dichas regiones. Por su parte, los índices preocupantes de la región sureña de La Araucanía (94,5) y central de Valparaíso (82,4) obedecerían más bien a razones de consumo interno de la oferta de accesorios o de vehículos completos robados que se tranzan en los mercados informales. Finalmente, los altos índices de la RM podrían deberse a ambos factores, ya sea el consumo interno de piezas robadas o bien el robo de vehículos completos para ser vendidos fuera del país.

Gráfico N°2: Tasa de denuncias por robo de vehículos según región año 2008

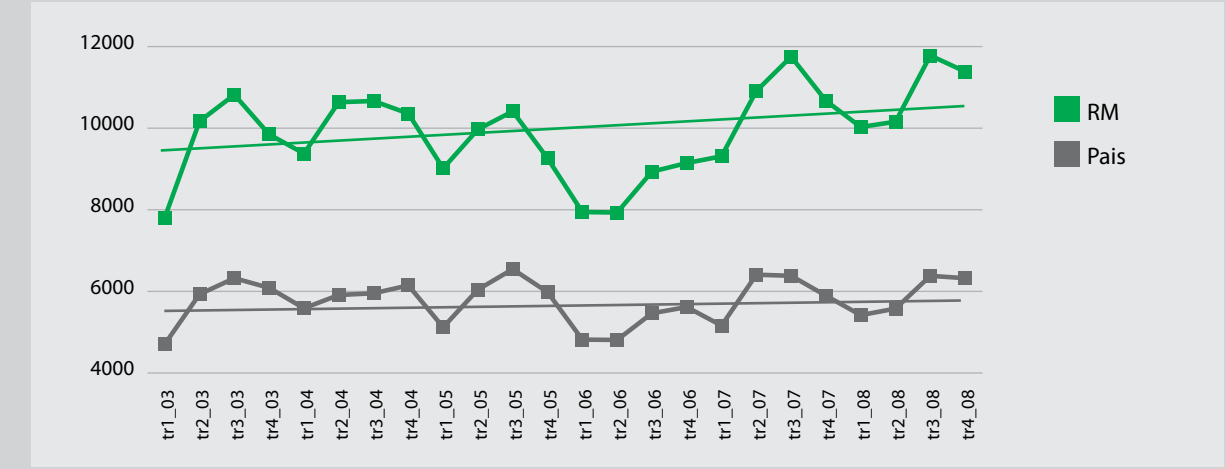


Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración propia

[3] Los datos de denuncia de robos de y desde vehículos fueron consultados de la página web www.seguridadciudadana.gob.cl el 10 de marzo, 2009.

[4] Tal como se enfatiza más adelante, para el caso de robos de vehículos lo recomendable es utilizar indicadores que consideren como denominador el número de vehículos disponibles en un determinado territorio. La alternativa de tasa de denuncia cada 100.000 habitantes no es lo ideal. Sin embargo, debido a las dificultades de obtener el número del parque automotriz por región, hemos optado por mantener esta alternativa para dar una visión comparada aproximada por cada una de las regiones. Con todo, se sostiene que lo ideal son tasas de denuncias cada 10.000 vehículos por territorio.

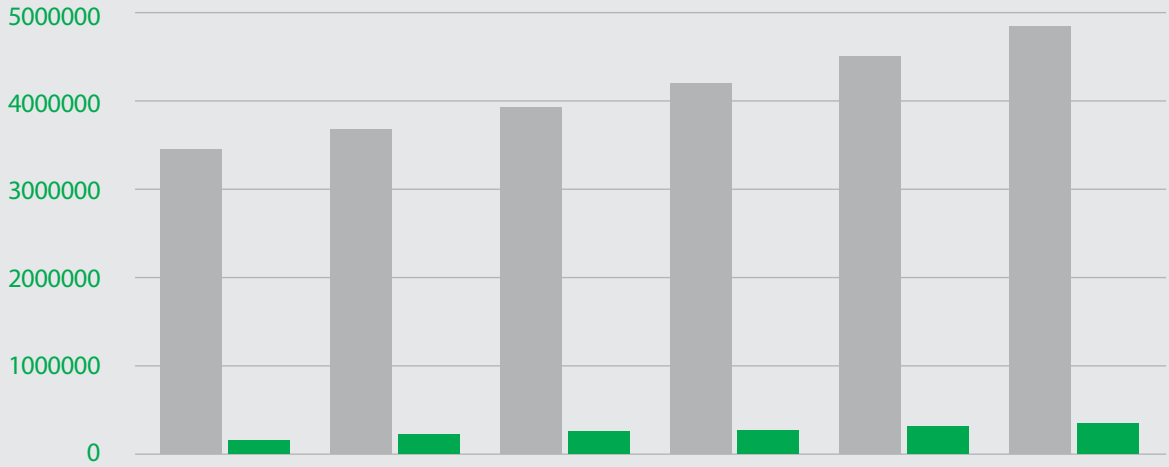
Gráfico N°3: Evolución de las denuncias por robo accesorio de vehículos País y RM (2003-2008)



Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración propia.

Ahora bien, para poder dimensionar estos datos de denuncia, es importante conocer el parque automotriz. En nuestro país, el número de automóviles circulando ha aumentado sostenidamente desde el 2003, e incluso antes. Es especialmente interesante visualizar el incremento del número de nuevas inscripciones, es decir, de automóviles nuevos cero kilómetro (ver gráfico No.4).

Gráfico N° 4: Evolución Parque Automotriz País (2003-2008)

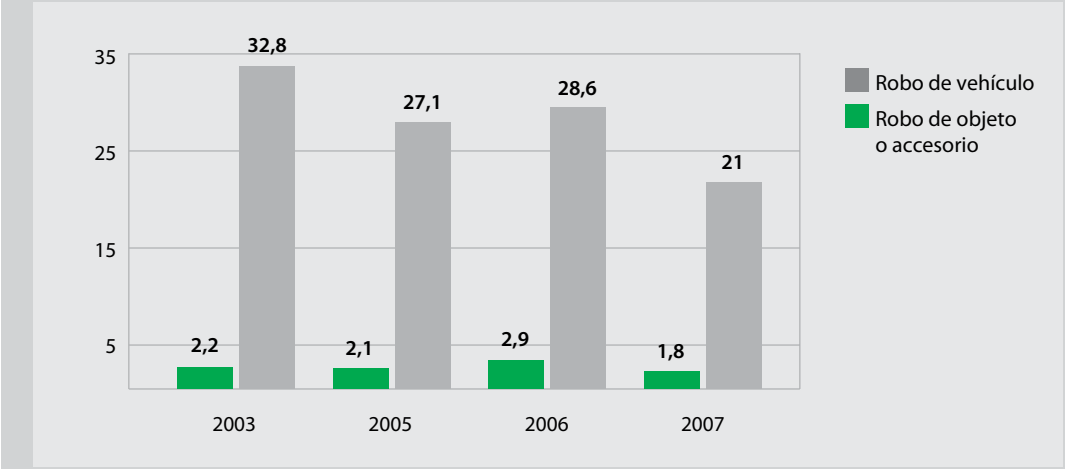


AÑO	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PARQUE AUTOMOTRIZ	3.284.313	3.492.501	3.735.749	3.988.727	4.279.635	4.603.036
Variación	4,66	6,34	6,96	6,59	7,29	7,56
PRIMERAS INSCRIPCIONES	148.495	211.174	245.168	256.461	294.671	327.530
Variación	18,36	42,21	16,1	4,61	14,9	11,5

Fuente: Registro Civil e Identificación (consultado el 2 de febrero 2009). Elaboración propia.

Los delitos reportados por la población deben ser analizados teniendo en cuenta el incremento del parque automotriz (a mayor oferta, más posibilidades de robar) en relación con aquella población que declara poseer un automóvil. Es por ello que en la ENUSC, se consulta primero sobre la posesión de vehículos por hogar y luego acerca de si la familia ha sido víctima en los últimos 12 meses del robo del vehículo o de parte de él. Así, se ha podido determinar que para el año 2007 el 37% de los hogares chilenos posee vehículo y que en la RM ese porcentaje aumenta a 39,8%. De esa población, según la ENUSC, la victimización a nivel nacional por robo de y desde el vehículo entre los años 2003 y 2007 muestra una disminución estadísticamente significativa sólo para el segundo tipo de delito, como se evidencia en el gráfico No. 5.

Gráfico Nº5: Porcentaje a nivel nacional de victimización entre los hogares que poseen vehículo (2003-2007)



Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración propia.

2. ANÁLISIS DE LOS ROBOS DE VEHÍCULOS EN LA RM

Por su parte, en la RM sobre el conjunto de hogares que poseen vehículos (39,8% de los hogares RM), el 2,3% de ellos refirió haber sido víctima del robo de su vehículo durante el 2007, mientras que un 20,2% sostuvo que fue víctima del robo de algún objeto o accesorio desde el vehículo (ver tabla No.1). Si revisamos la distribución de estos delitos de acuerdo al nivel socioeconómico (NSE)[5] de las víctimas, es posible apreciar que el estrato que presenta una mayor victimización relativa es aquél con mayores recursos, es decir, el grupo ABC1 con un 4%, seguido del C2 con un 2,8%, el C3 con un 2,5% y finalmente el D con un 1,3% de victimización relativa. Ahora bien, es importante mencionar que en términos absolutos el análisis puede ser distinto ya que el sector ABC1 en la RM representa el 10% de la población, mientras que el sector D concentra el 35% de ésta, con una victimización relativa de un 1,3%. Sin embargo, también hay que considerar que en el sector ABC1 el 89,2% de los hogares cuenta con al menos un vehículo, mientras que sólo el 25,4% de los hogares D posee uno, el mismo que es utilizado en la mayoría de estos casos para uso comercial.

Tabla Nº 1: Victimización de hogares que poseen vehículos en la RM por NSE, según ENUSC 2007

TOTAL RM		GRUPO SOCIOECONOMICO				
		ABC1	C2	C3	D	E
Pregunta: Durante los últimos doce meses ¿Alguien de su hogar es o fue propietario de algún vehículo motorizado (automóvil, camioneta o motocicleta) para su uso particular?						
Sí	39,8	89,2	70,4	45,8	25,4	13,9
Pregunta: Durante los últimos doce meses ¿A usted o a algún miembro de su hogar le fue robado su automóvil, camioneta o motocicleta?						
Sí	2,3	4,0	2,8	2,5	1,3	0,0
Pregunta: Durante los últimos doce meses, ¿Usted o algún miembro de su hogar fue víctima del robo de algún objeto dejado dentro del vehículo o partes de él, por ejemplo, algún paquete, la radio del automóvil, un repuesto, espejo, rueda, etc.?						
Sí	20,2	25,9	22,9	18,6	19,4	18,5

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas[6]. Elaboración propia.

Si bien las víctimas de robos de vehículos provendrían de los estratos más ricos, puesto que además en ellos se concentra la tenencia de automóviles, los hechos suceden mayoritariamente en comunas de estratos medios, como son Santiago Centro y Maipú, que concentran el 21,2% de todas las denuncias efectuadas durante el 2008. De acuerdo, a la tabla No. 2, once comunas del gran Santiago reúnen el 63,6% de las denuncias.

[5] La clasificación socioeconómica que aquí se utiliza puede ser consultada en detalle en www.aimchile.cl. La Asociación Chilena de Empresas de Estudios de Mercado sostiene que el 37,3% de chilenos/as y el 35% de los y las habitantes de la RM se ubican en el estrato medio bajo denominado D (ingreso familiar promedio USD 500), mientras que el 25% de chilenos/as y de santiaguinos/as se ubican en el estrato medio C3 (ingreso familiar promedio USD 1.000), seguidos de cerca de 20% que se encuentra en el estrato medio alto C2 (ingreso familiar promedio USD 1.666), y luego los estratos más ricos y más pobres que representan en la RM un 10% cada uno. A nivel nacional, el estrato de la extrema pobreza E (ingresos familiares mensuales de USD 150), supera con un 11,3% al estrato más rico ABC1 (con un ingreso igual y superior a los USD 5.000), que alcanza sólo al 8% de los chilenos.

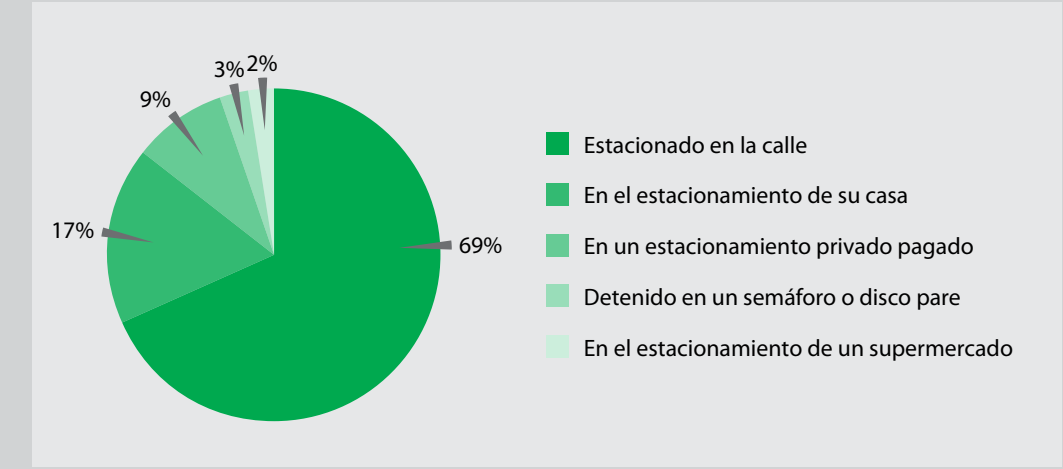
[6] Los datos de la ENUSC 2007 fueron consultados desde la página del INE (www.ine.cl) el día 30 de enero 2009.

Tabla Nº 2: Comunas que concentran el 63,6% de las denuncias por robo de vehículo en RM durante 2008

Comuna	Denuncias 2008	% RM	Ranking	Observaciones
Santiago Centro	1904	13,9	1	Comuna central e histórica (casco cívico y centro histórico), concentra actividades de servicio y comerciales. Residentes de estratos medios.
Maipú	1004	7,3	2	Comuna residencial periférica capaz de proveer a sus habitantes de todos los servicios y de fuentes laborales. Residentes en promedio de estratos medios pero internamente es muy heterogénea en su composición socio-económica.
Providencia	942	6,9	3	Comuna residencial ubicada sobre el eje de la ciudad, también tiene importante actividad comercial y turística. Residentes de sectores medios altos tradicionales.
Las Condes	907	6,6	4	Comuna residencial, más alejada del centro, sectores comerciales. Residentes de estratos medios altos.
Puente Alto	796	5,8	5	Comuna residencial periférica de las más pobladas de la ciudad, cuyos residentes son de estratos medios bajos y bajos.
Ñuñoa	774	5,7	6	Comuna residencial central, concentra algunos servicios y población de estratos medios y medios altos.
La Florida	705	5,2	7	Comuna residencial relativamente periférica, muy populosa que concentra población de estratos medio y medios bajos pero también algunas parcelas de sectores medios altos.
Vitacura	517	3,8	8	Comuna residencial retirada del centro cuya población es mayoritariamente de estrato alto.
San Miguel	431	3,2	9	Comuna residencial e industrial relativamente central, cuya población es de niveles medios altos, medios y medios bajos.
San Bernardo	365	2,7	10	Comuna residencial de origen rural que ha sido anexada a la ciudad con población de estratos medios y medios bajos que debe desplazarse considerablemente para ir a sus lugares de trabajo.
Estación Central	345	2,5	11	Comuna residencial e industrial relativamente central, cuya población es de niveles medios y medios-bajos.

Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración propia.

Gráfico Nº 6: Ubicación del vehículo al momento del robo según ENUSC 2007



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. Elaboración propia.

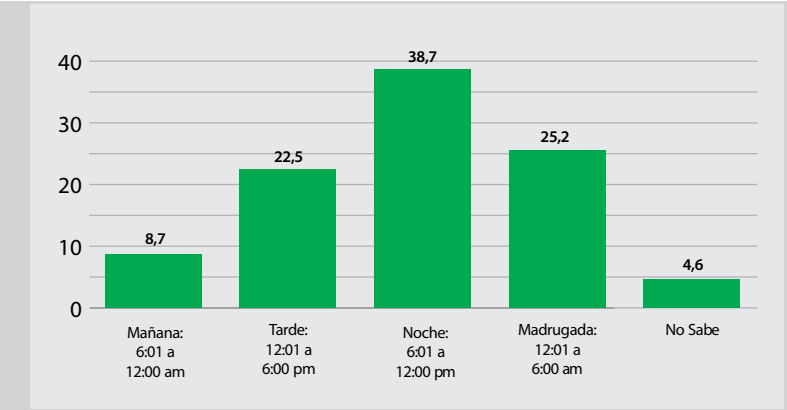
De acuerdo con la ENUSC 2007, en el caso de la RM, el 69% de los vehículos robados se encontraba estacionado en la calle, un 17%, estaba frente al domicilio, un 9% en un estacionamiento pagado y un 2% en un supermercado. Es significativo que un 3% de los vehículos robados fueron arrebatados en un semáforo o en disco pare, lo que permite suponer el uso de violencia y/o intimidación contra su dueña o dueño, como lo muestra el gráfico No-6.

Siguiendo los datos de la ENUSC 2007, en cuanto a la hora del día en el que se registraron los hechos, la mayor concentración se dio durante las 6 y las 12 de la noche (ver gráfico No. 7), y con respecto a los meses del año, aquellos que presentaron una mayor agrupación en orden decreciente fueron septiembre, octubre, junio y julio (ver gráfico No. 8). El 28,1% de las personas consultadas en dicha encuesta declaró que alguien presenció el hecho y el 11,4% dijo conocer a los responsables.

De acuerdo con las estadísticas de denuncia 2008, el 30% de los robos de vehículos fueron cometidos entre los días miércoles y viernes. La misma fuente señala que del total de vehículos robados, un 86% son automóviles, un 9% camionetas y un 5% motocicletas. En el caso de los autos, el 28,8% pertenece a la marca NISSAN.

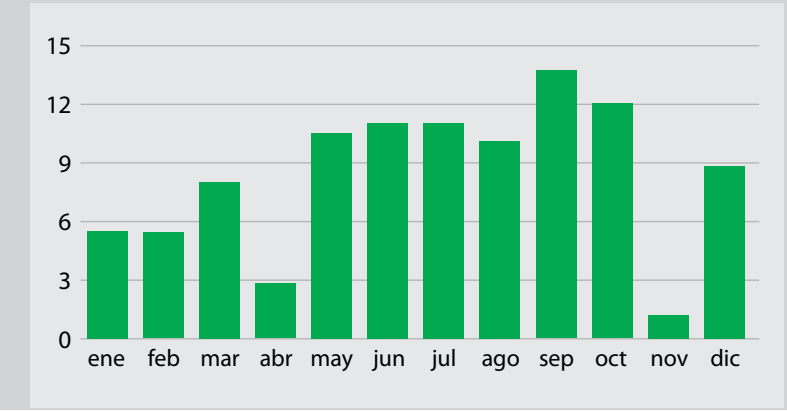
Finalmente, resulta interesante lo que refleja la tabla No. 3, en cuanto a que prácticamente un 70% de los vehiculos robados en la RM durante el 2007 fue recuperado. Este porcentaje es muy significativo en el caso del sector C2, donde se recupera cerca del 95% de los vehículos sustraídos. No obstante, llama la atención el disminuido porcentaje de autos robados perteneciente al sector ABC1 que son recuperados, tan sólo el 45,7%, siendo que la tenencia de seguros en este caso (68,5%) considerablemente alta. Ello significa que existe un buen porcentaje de vehiculos robados asegurados que no son recuperados, lo cual afecta considerablemente a las compañías de seguros al ser parte interesada a la hora de recuperar un vehículo.

Gráfico Nº 7: Horario en que se registra el robo de vehículos en la RM según ENUSC 2007



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. Elaboración propia.

Gráfico Nº 8: Distribución por meses del año de los robos a vehículos en la RM según ENUSC 2007



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. Elaboración propia.

Tabla Nº 3: Tenencia de seguros y recuperación de vehículos robados en la RM según ENUSC 2007

TOTAL	GRUPO SOCIOECONÓMICO			
	ABC1	C2	C3	D
Pregunta: Esta última vez el vehículo ¿fue recuperado?				
69,8	45,7	94,8	65,3	71,3
Este vehículo, además del seguro obligatorio al momento de ser robado ¿contaba con otro seguro?				
23,9	68,5	32,3	12,1	6,0

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas. Elaboración propia.

3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE POLÍTICA PÚBLICA

En síntesis, el robo de vehículos presenta ciertos patrones que han sido analizados especialmente para la Región Metropolitana:

- Tanto a nivel de país como a nivel de la RM se registra desde el año 2003 un alza sostenida de las denuncias por los delitos de robo de vehículos y robo de objetos desde vehículos. Según la ENUSC, en igual período la victimización se ha mantenido en torno a un 2% por robo de vehículos, mientras que la victimización por robo de objeto desde vehículos ha oscilado entre un 32,8% para el 2003 y un 21% para el 2007. Ello podría estar dando cuenta de que la denuncia por estos delitos ha tendido a aumentar en este período.

- La concentración de estos ilícitos en la RM es notable con respecto al país, pues mientras para este último la tasa de denuncias por cada 100.000 habitantes fue de 123,1 para el 2008, la tasa de la RM fue de 202,8, concentrando cerca del 66% de las denuncias. Además, la ENUSC 2007 declara que el porcentaje de poseer al menos un vehículo en la RM es de 39,8%.

- Las víctimas se concentran en los grupos socioeconómicos más favorecidos de la ciudad de Santiago (4% de victimización relativa del sector más rico o ABC1, seguida de un 2,8% en el caso del sector medio-alto o C2, y de un 2,5% en el sector medio o C3). Es posible hipotetizar si existe una mayor oferta de vehículos en el sector ABC1 para ser robados, mientras que el valor comercial de los pertenecientes a los sectores medio-altos y medios los hacen menos apetecibles.

- En la gran mayoría de los casos, el delito ocurre cuando el automóvil está estacionado, ya sea en la calle o frente a la propia casa después de las 6 de la tarde y hasta las 12 de la noche. Son delitos anónimos y sin testigos.

- El porcentaje de autos recuperados es significativo, ya que alcanza a un 69,8% de los casos en la RM de acuerdo a la ENUSC 2007. Sin embargo, también llama la atención que sean los autos más lujosos provenientes del sector más rico o ABC1 los que se recuperen menos (sólo un 45,7%), mientras casi la totalidad de los vehículos del sector medio-alto o C2 (94,8%) son recobrados. Es posible hipotetizar que existiría alguna forma de operar de los delincuentes de autos lujosos para hacerlos desaparecer rápidamente, evitando su recuperación. Estas estrategias pudieran incluir llevar el automovil fuera del país para su venta (como en las regiones fronterizas del norte), o bien el desarme y venta de sus piezas por separado. Asimismo, es dable suponer que el porcentaje de los autos no recuperados de los sectores medio y medio-bajo (un 34,7% y un 28,7%, respectivamente), se deba a que son reutilizados para cometer otros ilícitos como asaltos y robos a viviendas y lugares comerciales, para luego hacerlos desaparecer rápidamente. Además, en estos casos se trata de vehículos de uso muy extendido por lo que su desarme y venta de piezas por separado puede ser muy rentable en el mercado informal.

Fuente: stock.xchng

En conclusión, el robo de vehículos es un tipo de delito que da cuenta de las desigualdades sociales, puesto que la mayor parte de las víctimas y victimarios sólo se topan en el hecho mismo; mientras unas provienen de los sectores más ricos, los otros proceden de zonas marginales de la ciudad. La proliferación de mercados informales favorece una cultura de la ilegalidad, lo que fomenta, a su vez, el circuito de la delincuencia.

Al igual que en los países desarrollados que desde la segunda mitad del siglo XX exhibieron un aumento de los delitos contra la propiedad y, en particular, de los ilícitos relacionados con vehículos motorizados, en ciertas grandes ciudades latinoaméricas se registra un fenómeno similar desde mediados de los ochentas, cuando el uso del vehículo particular se generalizó como medio de transporte.

El automóvil representa el paradigma de la sociedad de consumo y es un vaso comunicante entre la privacidad de los domicilios y la vida pública, aun cuando paradójicamente, sigue siendo de carácter público en la medida que es estacionado en la calle. Este carácter público del automóvil contrasta con espacios que han dejado de ser utilizados especialmente en ciertos horarios de mayor exposición por el hecho mismo de su expansión. De esta manera, el vehículo se ha transformado en uno de los pocos símbolos de la privacidad de las personas que debe permanecer largos períodos sin vigilancia, lo cual ilustra la vulnerabilidad y la inseguridad de las grandes ciudades. En tanto que recomendaciones de política pública sugerimos:

Fomentar la denuncia de estos hechos para que una mayor proporción de los mismos sea investigada y aumente la probabilidad de esclarecimiento.

Generar una guía para la prevención situacional que incluya un diagnóstico sobre ciertos contextos de mayor riesgo incorporando factores de vulnerabilidad asociados al entorno y a los hábitos de las personas. No se debe descartar, en ciertos sectores, fomentar la organización de afectados/as para reducir las oportunidades de delito.

Reducir la oferta y mejorar la capacidad de fiscalización de las policías y del Servicio de Impuesto Interno en zonas de alta compra y venta de artículos robados; especialmente, radios, retrovisores y partes de los vehículos.

Marcación de bienes, una de las formas más eficaces de combatir los robos es implementar un sistema de marcación de bienes que permita identificar su dueño y su procedencia lo que mejora sustantivamente las probabilidades de actuar oportunamente en los mercados de la receptación.

Reducir la demanda, realizando campañas de concienciación acerca de los efectos nocivos de la compra de artículos robados, advirtiendo sobre las consecuencias que tiene para la propia ciudadanía desde el punto de vista de las sanciones a que se ve expuesta y sobre la proliferación misma de los delitos (alimenta el circuito de la violencia).

Persecución penal eficaz dado que en la mayor parte de los robos de vehículos no hay presencia de testigos y de que pocos declaran conocer a quienes son responsables –lo que lo sitúa como uno de los delitos en que las personas encuestadas conocen en menor proporción a las responsables– se deben mejorar los métodos de trabajo asociados a la investigación de estos hechos, generando protocolos y estándares mínimos para recabar la información necesaria oportunamente. Especialmente en aquellos sectores donde se concentran los robos de vehículos como es el caso de la comuna de Santiago Centro. Los métodos deben apuntar a la identificación de bandas que operan en el sector y a detectar cómo proceden los reducidores de especies y el contrabando internacional.

Fuente: stock.xchng

ASEGURAMIENTO VEHICULAR: PROTECCIÓN AL PATRIMONIO DE LAS PERSONAS

Juan Carlos Larrea, Gerente de vehículos Interoceánica de Seguros, Ecuador | Por Blanca Armijos

¿CUÁLES SON LOS EFECTOS QUE OCASIONA EL ROBO DE VEHÍCULOS EN LA SEGURIDAD DE LA POBLACIÓN?

El robo de vehículos implica una situación de alto riesgo para la vida de las personas. Ante un posible robo, los propietarios de los carros no asegurados se enfrentarán a los delincuentes y llegarán a poner en riesgo su integridad física con el afán de defender el automotor; pues saben que si su bien es efectivamente robado sufrirán una doble pérdida: a más de quedarse sin el vehículo, deberán pagar sus obligaciones adquiridas ante la institución financiera que les otorgó el crédito mediante el cual compraron su carro. En estas condiciones, el seguro de vehículos sirve para proteger el patrimonio de la gente, y lo más importante, permite evitar daños a las personas inmersas en un atentado delincuencial. Es decir, **el seguro vehicular no ayuda a eliminar esta clase de delitos, es una garantía de seguridad con la que pueden contar los propietarios.**

¿DESDE LOS DATOS QUE MANEJAN LAS ASEGURADORAS EXISTE UN INCREMENTO DEL ROBO DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR?

En los últimos años este ramo ha alcanzado una alta participación en el mercado asegurador. Según la Superintendencia de Bancos y Seguros del Ecuador, de enero a septiembre del 2008 las primas totales (valor de la póliza incluido impuestos) llegaron a USD 657'478.000, donde el 24,94% correspondió a vehículos, el 22,84% a personas, el 17,01% a property (incendio, rotura de maquinarias, etc.) y el 9,34% al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los otros ramos tienen porcentajes marginales.

Según la misma fuente, las empresas aseguradoras pagaron a sus clientes por la totalidad de siniestros un valor de USD 291.844.000 en el mismo periodo, donde el ramo de vehículos registró una participación del 40% correspondiente a USD 118.524.000, de este monto el 8,50% representa al robo parcial y el 3,18% al robo total. La diferencia porcentual responde a la periodicidad de los eventos, el primer siniestro se produce con mucha más frecuencia, en tanto que el segundo ocurre menos seguido pero trae consecuencias severas para el usuario del seguro.

Tanto las primas totales cobradas por las empresas aseguradoras como los valores que éstas han pagado a sus clientes por robo parcial y total de vehículos, demuestra que las personas cada vez se cuidan más de no ser víctimas de este delito, pues la utilización de este tipo de seguro ha venido creciendo en los últimos años.

¿CUÁLES SON LOS VEHÍCULOS MÁS ROBADOS EN EL PAÍS DE ACUERDO A LOS DATOS QUE MANEJAN LAS EMPRESAS DE SEGUROS?

Para las empresas de seguros, el robo de vehículos se orienta principalmente hacia los autos y las camionetas, donde Chevrolet es la marca más buscada por el hampa. Los vehículos que tienen menos de cinco años de circulación son fabricados con mayores dispositivos de seguridad, por tal razón, aquellos que tienen más de seis años son robados con mayor facilidad. Estos datos se confirman al momento de revisar la información correspondiente a la recuperación vehicular. Para el año 2008, se recobró un promedio mensual de 14 y 17 vehículos robados en el primer y segundo semestre respectivamente. Dichas unidades representaron, según el tipo de vehículos: camionetas el 32%, jeeps el 24%, furgones el 2% y motocicletas el 1%. Las marcas más recuperadas fueron: Chevrolet el 18%, Mazda el 27%, e Hino el 18%.

Esta dinámica responde a la composición del sector automotriz. Según el Anuario de Transporte publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el parque automotor está conformado mayoritariamente por automóviles, seguido por camionetas, y luego por cuatro por cuatro (Jeeps). Las marcas de vehículos tienen su propio comportamiento, así: Chevrolet ocupa el 30% del mercado automotor, luego está Toyota con el 9%, seguido por Ford (6%) y Mazda (6%). Según la edad de los vehículos, existe un incremento de autos menores a cinco años, mientras que la participación de los carros mayores a seis años tiende a decrecer. El factor comercialización es determinante en este tipo de delito, son robados los vehículos (según el tipo, marca y edad) más numerosos en el mercado, puesto que ofrecen mayores probabilidades de ser negociados en el medio, sea como partes y repuestos o como un solo cuerpo.

SEGUROS DE VEHÍCULOS: UN GASTO PREVENTIVO

Javier Piña, Departamento Pérdidas Totales y Recuperaciones, BCI Seguros Chile | Por Romina Nespolo

¿CUÁNTO DINERO INVIERTE LA GENTE ANUALMENTE EN SEGUROS DE VEHÍCULOS?

El promedio del valor de un seguro por vehículo va entre USD 430 y USD 600 al año, la diferencia depende de si el seguro tiene deducible o no. Un deducible es una cantidad de dinero que el propietario del vehículo asume cuando se realiza un reclamo, y el asegurador se compromete a pagar el resto del importe de la reclamación. El contrato de un seguro de vehículo completo al año sin deducible cuesta alrededor de USD 863 y un seguro con deducible puede costar como mínimo USD 431 anualmente.

¿DE QUÉ SEGMENTO SOCIOECONÓMICO PROVIENEN LAS PERSONAS QUE INVIERTEN EN SEGUROS DE VEHÍCULOS?

La gente que tiene seguros posee ingresos superiores a los USD 1.200 a 1.300 mensuales. Por ejemplo, si una persona compra un auto a un plazo de 48 meses y debe pagar una cuota promedio mensual de USD 48, no le es tan significativo agregar otros USD 48 para el seguro. En definitiva si la persona gana USD 1.200 se puede dar el lujo de gastar un 10% de su ingreso para tener un auto con seguro aunque sea con deducible. Es peor perder el auto por un choque o robo y seguir abonando las cuotas del costo, que pagar mensualmente un seguro de vehículo que no le significa un gran gasto mensual.

¿CUÁL ES LA FRECUENCIA DE LOS ROBOS DE VEHÍCULOS?

En esta empresa, en promedio, nosotros tenemos 150 robos de autos al mes. De esta cantidad, se recupera el 70% de los autos. El 65% de ellos aparece en condiciones de reparación y el 5% es pérdida total. Nosotros esperamos hasta 30 días para que aparezca el vehículo, de lo contrario se considera desaparecido.

¿CUÁLES SON LOS PATRONES DE LOS ROBOS?

La mayoría de los robos de vehículos se producen cuando están estacionados. Aproximadamente en el 95% de los casos, no hay daño a las personas ni violencia. Un tipo de delito que se ha hecho más común últimamente es el robo de autos arrendados, en el cual las personas los arriendan con papeles falsos y no devuelven más los vehículos.

¿CUALES SON LOS AUTOS QUE MÁS SE ROBAN, QUÉ MARCAS O TIPOS?

Las marcas de autos más robadas son en Chile son Toyota modelo Yaris, Peugeot y Mitsubishi. Estos son los modelos más de moda, más comunes, entonces son los más robados porque es más fácil revender las piezas y los repuestos. En la zona norte del país lo que más se roba son los todo terreno (4x4) y las camionetas, porque allá se necesitan más esos tipos de vehículos por la geografía de la zona.

¿TIENE USTED ANTECEDENTES DE QUE LOS VEHÍCULOS ROBADOS AL SECTOR SOCIOECONÓMICO ABC1 (AUTOS MÁS LUJOSOS) SE RECUPERAN MENOS, TAL COMO INDICA LA ENUSC 2007? (ver artículo del caso chileno)

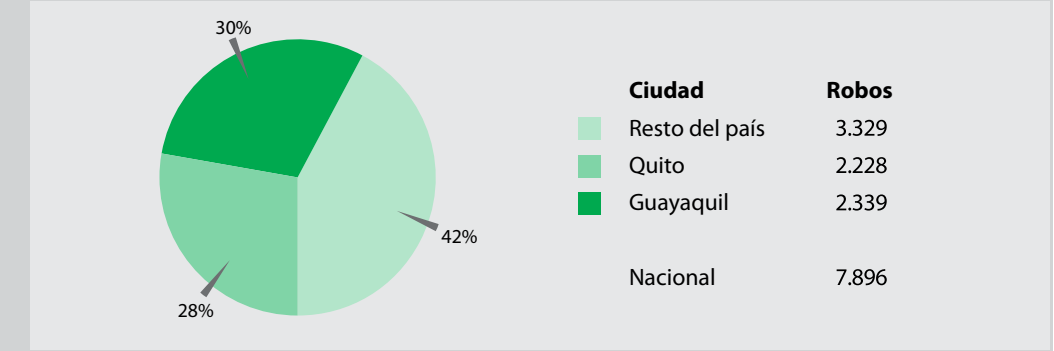
Eso es relativo, el robo de estos vehículos es menos esporádico y tiene que ver con el mercado; pero en todo caso la cantidad es menor que los autos más comunes. Es decir, los vehículos más lujosos son robados, pero en mucha menor cantidad que los de marcas llamativas o más comunes, y esto tiene directa relación con el mercado más masivo.

ANÁLISIS COMPARADO DEL ROBO DE VEHÍCULOS EN QUITO, GUAYAQUIL Y SANTIAGO

Ximena Tocornal, Mauricio Abril, Alex Tupiza.

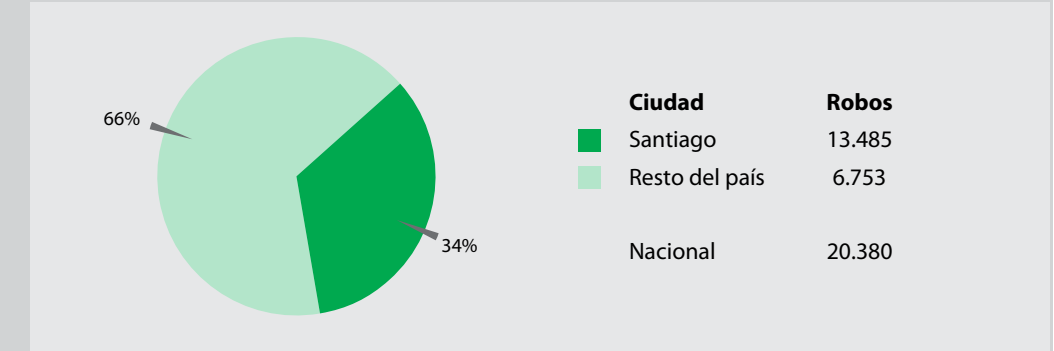
A partir de los datos y análisis del delito de robo de vehículos en las ciudades de Quito, Guayaquil y Santiago de Chile, a continuación realizamos un breve análisis comparativo. En el caso del Ecuador, las dos ciudades más importantes, Quito (ciudad capital) y Guayaquil (puerto principal), concentran el 58% de las denuncias nacionales por robos de vehículos durante el 2008; mientras en el caso de Chile, la ciudad capital de Santiago en igual período agrupó el 66% de las denuncias de robos de vehículos de todo el país (ver gráficos No. 1 y 2). Estos datos dan cuenta de la naturaleza urbana de este tipo de delito, altamente condensado en las grandes ciudades donde a su vez es posible apreciar, por una parte, una mayor disponibilidad de vehículos y, por otra, la presencia de empresas de seguros y el surgimiento de mercados informales de compra y venta de piezas de vehículos robados.

Gráfico No. 1: Porcentaje de robos en Quito, Guayaquil y resto del Ecuador



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito y Comando Provincial del Guayas. Elaboración propia.

Gráfico No. 2: Porcentaje de robos en Santiago y resto de Chile

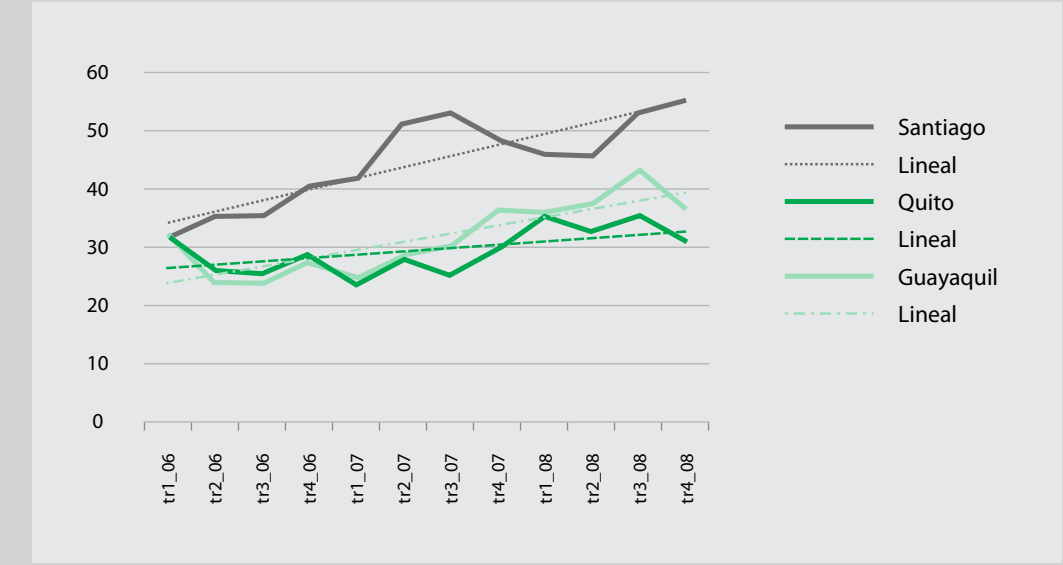


Fuente: Ministerio del Interior, Gobierno de Chile. Elaboración propia.

En las tres ciudades se registra un crecimiento relativamente sostenido de las tasas de denuncias de robos de vehículos por cada 100.000 habitantes entre los años 2006 y 2008, lo que se visualiza en las tres líneas de tendencia del gráfico Nº 3. Allí podemos apreciar que Santiago posee la tasa mayor de robo de vehículos, seguido de Guayaquil y finalmente Quito.

En el caso de Santiago, desde el primer trimestre del 2006 existe un alza sostenida en las denuncias que dura hasta el tercer trimestre del 2007. A partir de allí, la tendencia es decreciente hasta el segundo trimestre del 2008; sin embargo, ya en el tercer trimestre de ese año se observa nuevamente una tendencia al aumento de las denuncias. En el caso de Ecuador, en el primer trimestre del 2006 y del 2007, las denuncias en Quito y Guayaquil se comportan de manera muy similar. Es a partir del segundo trimestre del 2007 que comienzan a diferenciarse, ya que Guayaquil evidencia una tendencia al alza desde el tercer trimestre de ese año, que persiste hasta el tercer trimestre del 2008; mientras que en Quito, entre el tercer trimestre del 2007 y finales del 2008 la tasa de denuncias es fluctuante sin registrarse una tendencia clara al alza o a la baja. Considerando las tres ciudades, se puede decir que hasta el tercer trimestre del 2008 ambas ciudades de Ecuador disminuyen su tasa, mientras que Santiago la aumenta incluso por encima de todas las tasas anteriores.

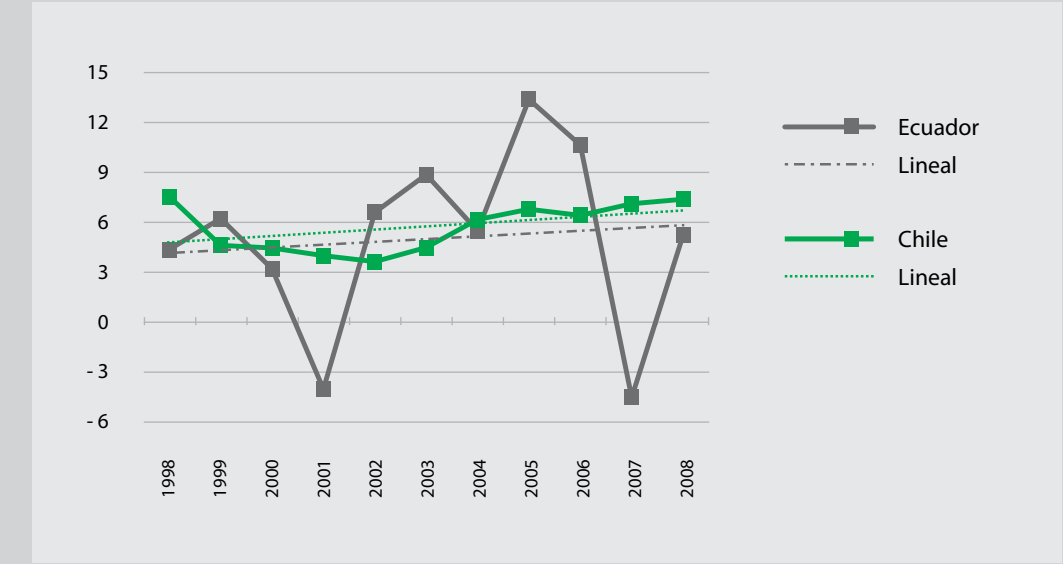
Gráfico No. 3: Evolución trimestral de las tasas de denuncia por cada 100.000 habitantes de las ciudades de Quito, Guayaquil y Santiago



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, Comando Provincial del Guayas y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración propia.

Por su parte, el volumen del parque automotriz en el Ecuador y en Chile ha crecido sostenidamente, lo que es especialmente notorio para el segundo caso, mientras que a simple vista en el primer caso, el crecimiento del número de vehículos circulando ha sido más fluctuante como lo indica el grafico No. 4. Las variaciones del parque automotriz en Chile indican que éste ha crecido anualmente entre un 3,81% (año 2002) y un 7,56% (año 2008). En el Ecuador, el parque automotriz ha tenido en los últimos 10 años fuertes oscilaciones, las que en su conjunto de todos modos indican una tendencia global muy similar a la chilena. No obstante, en el año 2001 se da una reducción importante en el Ecuador de la variación con respecto al año anterior (de un -3,85%), la que pudiera estar relacionada con la crisis económica del año 1999, cuyos efectos se dejaron sentir entre el 2000 y 2001. Luego, a partir de ese año y hasta el 2006 se registra un marcado crecimiento del parque automotriz (principalmente en el 2005 con un 13,56% de variación anual). Este significativo aumento posiblemente es consecuencia de la dolarización y de la recuperación de la crisis económica. Sin embargo, en el año 2007 se observa nuevamente un decrecimiento importante de un -4,35% del parque automotriz ecuatoriano, y para el año 2008 se registra nuevamente un incremento del 5,40% con respecto al año anterior.

Gráfico No. 4: Evolución del parque automotriz de Ecuador y Chile según variaciones porcentuales anuales del crecimiento de vehículos inscritos

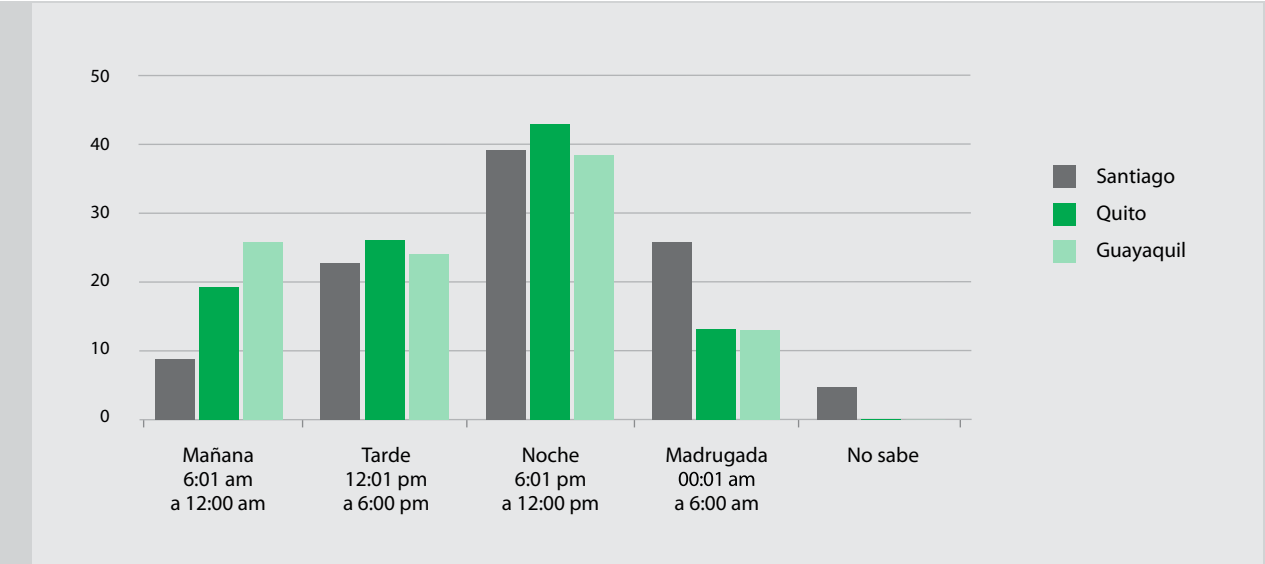


Fuente: Anuario de Transportes INEC - Ecuador y Servicio de Registro Civil e Identificación - Chile. Elaboración propia.

Ahora bien, cabe preguntarse si las condiciones en las que ocurre el robo de delitos en Quito, Guayaquil y Santiago son similares en cuanto a los horarios (gráfico No. 5), circunstancias (gráfico No. 6) y presencia de testigos ante los hechos (gráfico No. 7).

En cuanto a los horarios más frecuentes para robar un vehículo, en las tres ciudades el mayor porcentaje (un 42,4% en Guayaquil, un 38,7% en Santiago y un 37,9% en Quito) corresponde a las horas que van desde las 6:00 de la tarde hasta las 12:00 de noche. El segundo horario que concentra más casos tomando en cuenta las tres ciudades es entre el medio día y las 6:00 de la tarde, cuando, por ejemplo, se producen en Quito el 25,8% de los casos, mientras que en Santiago el 22,5%. Ahora bien, en Guayaquil el horario de la mañana corresponde al segundo que concentra mayor porcentaje de casos, equivalente al 25,5% de las denuncias. Por su parte, en Santiago luego de los horarios de tarde y noche, el tercer horario más frecuente es la madrugada entre 00:00 de la noche y las 6:00 de la mañana.

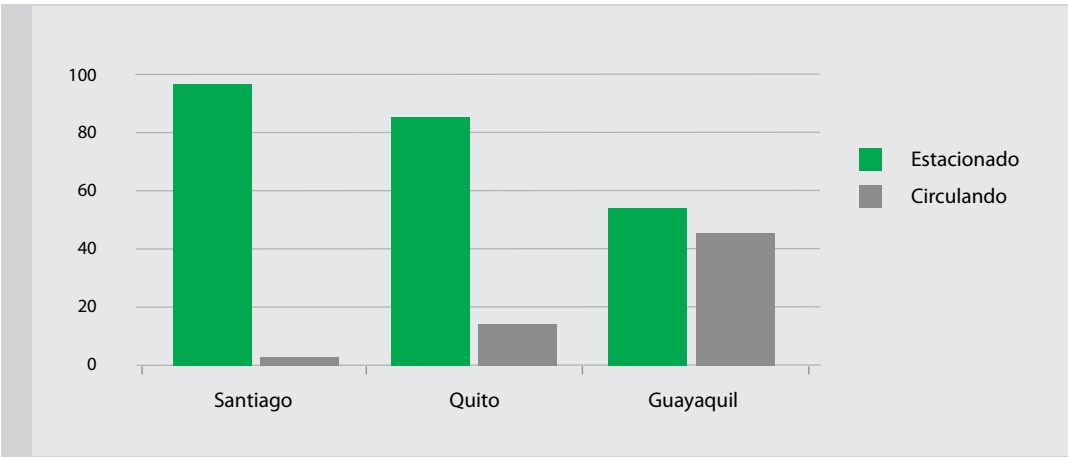
Gráfico No. 5: Distribución porcentual según horarios en que se producen los robos de vehículos por ciudades



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, Comando Provincial del Guayas y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración propia.

El gráfico No. 6 muestra las circunstancias en que se da el robo de vehículos en las tres ciudades, en términos de si el vehículo se encontraba circulando o estacionado. Mientras que en Santiago y Quito el 97% y 86% de los delitos, respectivamente, se dan cuando el vehículo está parqueado, en Guayaquil aproximadamente el 46% de los casos ocurre cuando el vehículo está siendo conducido. En este sentido, es muy importante destacar que en el caso de los que se encuentran estacionados, el robo no implica un acto de violencia y agresión directa a las personas; sin embargo, cuando el vehículo es ocupado por una o más personas, ellas terminan siendo víctimas de actos violentos y amenazas tanto o más graves que el mismo robo del vehículo.

Gráfico No. 6: Distribución porcentual según la circunstancia del robo de vehículos por ciudades

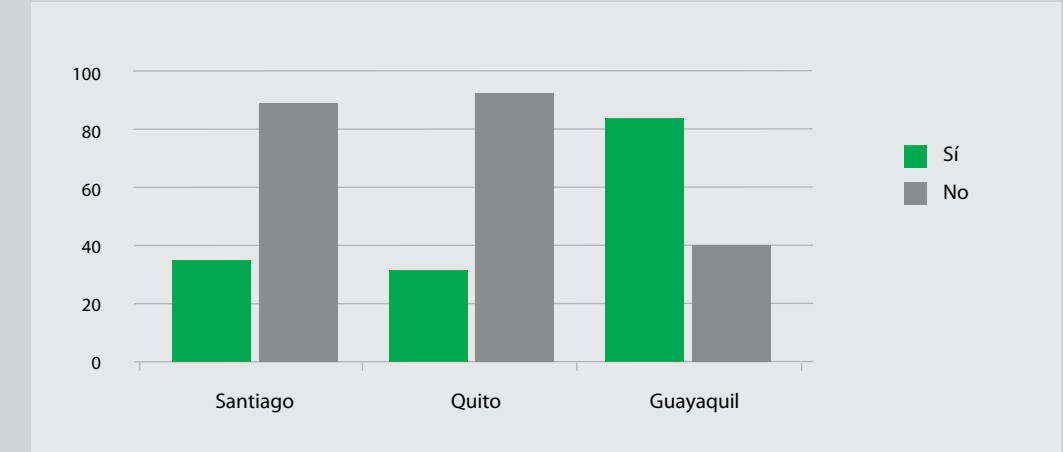


Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana de Quito, Comando Provincial del Guayas y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración propia.

Fuente: stock.xchng

En relación al gráfico No. 7, no sorprende que el porcentaje de casos de robos de vehículos en el que se registran testigos sea el más alto y significativo en Guayaquil (67,8%). Así, tenemos que en Quito y Santiago no hubo testigos en la gran mayoría de casos, 74% y 72% respectivamente. Esto muestra que en las dos capitales la forma predominante de operar de la delincuencia consiste en esperar que el vehículo esté sólo y abandonado para cometer el ilícito; lo cual es totalmente diferente en Guayaquil, donde los delitos se cometen en presencia de testigos que posiblemente también son las víctimas.

Gráfico No. 7: Distribución porcentual según presencia de testigos por ciudades



Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Inseguridad - Ecuador y Ministerio del Interior de Chile. Elaboración propia.

En síntesis, al comparar el comportamiento de las denuncias de robos de vehículos en las tres ciudades, se puede decir que si bien en todas existe una tendencia al alza, se evidencia que Quito y Santiago, probablemente en tanto ciudades capitales, comparten ciertas características con respecto a las condiciones en que ocurren los hechos (horarios, si el vehículo estaba estacionado o circulando, y la presencia o ausencia de testigos). Así, Guayaquil se diferencia claramente de las otras ciudades al presentar una proporción muy importante (46%) de robos cuando los vehículos están en circulación y bajo la presencia de testigos (67,8%). Al respecto, es importante destacar que en Guayaquil el 37,672% de los vehículos robados corresponden a motocicletas, mientras que en Quito el porcentaje es de 17,63% y en Santiago sólo del 4,8%.

Ahora bien, Santiago es la ciudad con la mayor tasa de denuncias de robos de vehículos, mientras que Quito es la ciudad con la menor tasa y una tendencia al alza (línea de tendencia) menos inclinada que en el caso de Guayaquil y Santiago. En este sentido, Quito se diferencia de Santiago y ésta se asemeja más a Guayaquil, ciudad donde es posible suponer que el aumento de este delito está más relacionado con el robo de motocicletas que con el de otros vehículos, lo que evidencia la necesidad de contar con una política específica de prevención para combatir este tipo de robos en el puerto principal del Ecuador.

ENLACES

Ciudad Nuestra, Lima, Perú.

http://www.ciudadnuestra.org

Organización creada el año 2007 que se propone desarrollar un espacio de convergencia y coalición plural con instituciones no gubernamentales y organizaciones sociales y vecinales para el desarrollo de la ciudad. Se proponen supervisar la gestión de la ciudad, analizándola críticamente y formulando recomendaciones de políticas públicas.

Cinco son las grandes áreas que desarrolla Ciudad Nuestra. Estas son: la inversión pública y el desarrollo de infraestructura urbana, el buen gobierno, la seguridad y convivencia ciudadana, el transporte público, y los asuntos ambientales.

En esta página se pueden encontrar artículos, un espacio de publicación denominado tribuna del ciudadano, actividades y proyectos, noticias, enlaces, datos estadísticos, normas y leyes, imágenes e información sobre otras iniciativas desarrolladas por la organización.

Observatorio "Ciudad y Violencia de Género", Brasil.

http://ciudadyviolenciadegenero.sitiosur.cl/

El Observatorio "Ciudad y Violencias de Género" fue creado en el marco del Programa Regional "Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para tod@s" y tiene como objetivo generar un espacio y constituir un grupo que se encuentre regularmente en torno al tema de las violencias urbanas y la percepción de inseguridad por parte de la población.

El programa regional es desarrollado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Oficina Regional para Países del Cono Sur del Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la mujer (UNIFEM) que tiene su sede en Brasil desde 1992 y que trabaja para promover la igualdad de género en Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

En esta página se pueden encontrar publicaciones de libros y laboratorios de intervenciones urbanas en diversos países del Cono Sur, boletines, invitaciones a sesiones del observatorio y enlace con otras instituciones involucradas en el tema de género y violencia.

FLACSOANDES. Centro Virtual de vanguardia para la investigación en ciencias sociales.

http://www.flacsoandes.org

El proyecto FLACSOANDES es un centro virtual orientado a las ciencias sociales que pretende contribuir al desarrollo de investigación en los países andinos y de América Latina. Utiliza nuevas tecnologías de comunicación a través de las cuales el cientista social puede acceder fácilmente a información especializada y actualizada en diversas temáticas. Este espacio se propone fortalecer el debate e intercambio académico en la Región.

En este sitio se pueden encontrar tres áreas de trabajo e interacción académica:

- E-BIBLIOTECA, biblioteca digital en línea donde se puede tener acceso a la colección digital, documental y bibliográfica sobre la Región Andina.
- AGORA-Documentos en discusión, que consiste en un espacio abierto para compartir documentos de trabajo, ponencias, contribuciones en libros, artículos o ensayos sobre la Región Andina y América Latina en general.
- Enlaces Web, base de datos que facilita el acceso a todo tipo de información en Internet relacionada con los países andinos y América Latina.

Proyecto Justicia Juvenil Restaurativa | El Agustino, Lima, Perú.

http://www.justiciarestaurativa.org/aroundla

Organización de carácter internacional que busca aplicar criterios de la justicia restaurativa para crear oportunidades educativas con el fin de que los que han sido víctimas o delincuentes se reintegren a la sociedad como miembros completos de la misma, capaces de contribuir a ésta. La Justicia Restaurativa es una respuesta sistemática frente al delito, que enfatiza la sanación de las heridas causadas en las víctimas, delincuentes y comunidades.

En este sitio se pueden encontrar artículos sobre justicia restaurativa en diversos países de América Latina, programas implementados con sus resultados y una descripción de los valores que están a la base del proyecto.

CONTACTOS Y SUGERENCIAS:
• CESC - Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana • INAP - Universidad de Chile
• Ximena Tocornal • xtocorna@uchile.cl • Fono: 56-2- 9771520 • Santa Lucía 240, Santiago, Chile • www.cesc.uchile.cl

Universidad de Chile
Instituto de Asuntos Públicos
Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana
cesc