



Diputados Jorge Durán y José Miguel Castro impulsan proyecto

# El blindaje de autos en Chile se dispara y obliga una regulación clara

**Por Romina Cannoni Berd / Fotos: Archivo.** El alza explosiva del blindaje de autos en el país es evidente en los últimos años. Sin embargo, no existe una cifra, ni un registro de cuántos son, quiénes los hacen y, menos, por qué se blindan -excepto los de organismos públicos-. Una realidad que preocupa a varios sectores y que motivó la redacción del proyecto de ley que se presenta esta semana en el Congreso.

Es fundamental que exista una norma. Hoy es un mercado desregulado y necesita urgente regularse. Aquí en Chile ingresar materiales para blindar lo podría hacer cualquiera. No tiene ni un control. Es un arma de doble filo, porque al no existir un registro o un seguimiento de esos materiales no se sabe quién lo está utilizando y para qué. Estos son materiales con capacidad para protegerte de un impacto balístico, ¿cierto? Por lo tanto, es un material que debería ser regulado como quien regula las armas", nos declaró hace algunos días Rodrigo Rivera, gerente general de Blindatek una de las empresas de blindaje más reconocidas en el mercado local y que ha empujado para poder tener una regulación de este tema.

En 2022 los diputados Hotuiti Teao, Jorge Guzmán y Francisco Undurraga presentaron un proyecto de resolución dirigida al Presidente de la República para "que adopte todas las medidas legislativas necesarias para la creación de un Registro Nacional para el Control de Vehículos Blindados". Sin



Diputado José Miguel Castro (RN).

embargo, la idea no prosperó y el ejecutivo no tomó en consideración la observación de los parlamentarios.

Dos años más tardes, y debido al explosivo aumento de blindaje de vehículos particulares en Chile y una industria sin ninguna normativa, la próxima semana se presentará un proyecto de ley impulsado



Diputado Jorge Durán (RN).

por los diputados Jorge Durán y José Miguel Castro para regular los diferentes procesos que conlleva el blindaje de vehículos.

MT de La Tercera accedió en exclusiva a dicho documento y que tiene como fundamentos de su proyecto que "Conociendo esta realidad, países como México o Colombia, donde el cri-

men organizado tiene una presencia mucho más antigua, han adoptado registros oficiales de esta clase de vehículos para controlar el acceso al blindaje, la modificación de los vehículos o su circulación, lo que sin duda debe replicarse en Chile ante la eventualidad de que estos vehículos sean adquiridos por bandas delictivas o estas transformen aquellos que están en su poder" y agrega que "con el objeto de incrementar el control ante la adquisición y circulación de vehículos blindados, así como la transformación de vehículos regular a esta clase de vehículos, e imponer además nuevas obligaciones en el otorgamiento del servicio, se propone la incorporación de la característica como anotación en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, debiendo el propietario del vehículo informar si aquel que tiene inscrito a su favor será modificado en este sentido. Asimismo, se propone incluir a las empresas que ofrecen el servicio de blindaje de vehículos dentro del catálogo de entidades obligadas a reportar transacciones a la Unidad de Análisis Financiero".

Para el diputado José Miguel Castro, "Esta iniciativa nace justamente por distintas noticias que han aparecido del blindaje, de esa forma yo empiezo a averiguar un poco más acerca de este mundo y me doy cuenta de que estamos súper desfasados en cuanto a otros países que ya lo tienen completamente internalizado. Hoy en día, incluso uno puede buscar en páginas de venta de autos usados y encontrar este tipo de vehículos. O sea, ya existe incluso un mercado de compraventa", explica Castro y agrega que "me empezaron a surgir algunas dudas y me junté con distintas empresas que hacían estos servicios y también con distintos usuarios. La idea es poder tener un registro nacional de vehículos blindados".

El diputado hace hincapié en que los problemas de seguridad han llegado demasiado lejos, pero que también el que no exista una regulación en este tema también puede beneficiar, justamente a quienes delinquen. "Al no existir una regulación de cómo accede al blindaje o el por qué lo hace, hace que también pueda hacerlo un narcotraficante, un te-



rrorista, o alguien del crimen organizado. Por lo tanto, no solamente se ven beneficiados los delincuentes, sino que se ven perjudicados quienes blindan incluso. ¿Por qué? Porque cuando llegara un narco a pedirle el servicio, es imposible oponerse si no es por ley, si es que no existe un registro a esa persona y, por lo tanto, está obligado prácticamente a hacerlo”.

Además de la seguridad para las empresas y para los usuarios, lo que se busca, según el diputado, es que la persona que está pagando por el servicio, también tenga el respaldo que la empresa es seria y “que cumple con los estándares básicos que le debemos dar a la industria que está blindando autos. Es decir que las cosas sirvan para lo que dicen que sirve”, expresa Castro.

A pesar de la resolución presentada hace dos años no tuvo repercusiones, el diputado cree que con el proyecto de ley será distinto. “Esto hace que el Ejecutivo tenga que ver el proyecto y dependerá de ellos el impulso y urgencia que le pongan para comenzar a legislar. Pero confiamos que tendrá una buena recepción, pues también lo hemos estado hablando con el ministro de Transporte Juan Carlos Muñoz. La verdad es que esperamos que sea de una tramitación rápida porque creo que es una buena forma también de poder permitirle a la gente protegerse o sentirse un poco más segura”.

### Lo que dice el proyecto (y las dudas que genera)

Así entonces, el Artículo Primero del proyecto buscará las siguientes modificaciones de la Ley N° 18.290 de Tránsito, en el Artículo 39 que deberá agregar los incisos cuarto, quinto y sexto con lo siguientes: “Deberá anotarse especialmente si el vehículo cumple con la característica de ser blindado. El Reglamento establecerá los requisitos de la anotación para que resalte y sea especialmente distinguible en el conjunto de anotaciones del Registro.

En el caso de vehículos adquiridos sin blindaje y que fueran blindados con posterioridad a su adquisición, el propietario a cuyo nombre esté inscrito el dominio sobre el vehículo deberá informarlo y requerir la anotación prevista en el inciso anterior dentro de los 30 días siguientes a que el vehículo se modifique y blindare total o parcialmente. El incumplimiento de esta obligación se sancionará como infracción o contravención grave, de aquellas previstas en el artículo 200 de esta ley, al momento de sorprenderse el vehículo blindado sin la anotación de tal característica.

No podrá requerir la inscripción del dominio por sobre un vehículo blindado, ya sea total o parcialmente, ni informar el blindaje total o parcial de un

vehículo cuyo dominio esté inscrito aquella persona que hubiere sido condenada por su participación en un crimen o simple delito. La persona impedida de solicitar la inscripción de conformidad con este inciso que realice la transferencia por interpósita persona o se valiere de mecanismos fraudulentos para obtener la inscripción será sancionada con la pena de presidio menor en su grado medio a máximo y el comiso del vehículo.”

Como segundo punto, el proyecto también es claro en expresar que quienes hayan participado en delitos estarán impedidos de requerir blindaje de un vehículo a su nombre y que la empresa de blindaje podrá pedir antecedentes y registros penales respectivos sin que aquello constituya una medida discriminatoria. Además, “La empresa o persona que no solicitare los antecedentes o registros en los términos precedentes o consintiere en blindar a pesar de tener el solicitante antecedentes penales por su participación en crímenes o simples delitos, será sancionada con multas”.

En el segundo artículo del proyecto se buscará la modificación del artículo 3 de la Ley N°19.913, que crea la Unidad de Análisis Financiero y modifica diversas disposiciones en materia de lavado y blanqueo de activos, entre la expresión.

Castro es enfático en expresar que este proyecto “va a tirar las líneas en general, pero el reglamento es algo que lo tiene que hacer el ejecutivo y es mucho más fácil modificar. Si no-



Ejemplo de certificado de registro en Brasil.

sotros grabamos en el proyecto cuál es norma internacional que debemos usar, dejamos poca movilidad a los cambios y entrada en vigencia de nuevas normativas internacionales”.

Para Rodrigo Rivera, gerente general de Blindatek, señala que si bien es un paso el proyecto de ley para regular el blindaje “creemos que la norma debe ir mas allá. Por ejemplo, las blindadoras deberán estar debidamente “empadronadas” y debidamente autorizadas para importar material balístico que debe ser controlado, ya sea por aduana o por alguna unidad del estado. A modo de ejemplo cuando importas materiales de Brasil, una vez que el proveedor despacha, el material es llevado a revisiones a unidades del ejército de modo de verifi-

car que corresponde a lo que indica la documentación. En Chile el ingreso de estos materiales no tiene ningún control” y agrega que “creemos que el proyecto de ley debe perfeccionarse dado que son las blindadoras en los otros países (Colombia y Brasil, por ejemplo) las que gestionan los permisos necesarios con la autoridades que generalmente pertenecen al ministerio de defensa”.

Por su parte, Diego Mendoza, secretario general de la Anac destaca que “exista un ánimo en regular este aspecto de seguridad que hoy en Chile no tiene reglas y, por lo tanto, puede afectar la seguridad vial y de los ocupantes del vehículo blindado y de su entorno. Eso sí, el proyecto parece insuficiente por cuanto se requeriría una

serie de reglamentos realizados por las autoridades competentes, que son Transportes e Interior, con el consentimiento de Carabineros y las Fuerzas Armadas que son especialistas en esta materia. En dichos reglamentos hay que considerar, al menos los tipos de blindaje y distintos niveles de protección; las certificaciones de los materiales utilizados y del trabajo realizado, vale decir, comprobar de qué manera se hizo el blindaje tanto en componentes como en las intervenciones realizadas al vehículo, incluyendo su alteración en el peso; finalmente, debe haber protocolos para los vehículos que desde el extranjero ingresen con cierto nivel de blindaje, para certificarlos en Chile al igual que ocurrirá con el blindaje hecho localmente”.

El secretario del ente gremial, además destaca como buena idea “que se incorpore la característica de “blindado” como anotación en el RVM, pero con dos matices: por un lado, habría que discutir si dicho campo debe permanecer oculto o ser información de acceso público; y por otro, a nivel de obligatoriedad del propietario, más que hacerlo obligatorio sólo para él, debiese también ser una obligación para la compañía que realiza el blindaje o la internación del modelo blindado, para asegurar que el cumplimiento sea efectivo” expresa y agrega que “nosotros propondríamos un plazo para que los actuales modelos blindados hagan el cambio en dicha anotación, retroactivamente, porque ya hay modelos circulando entre nosotros”.

