



REPORTE N°5

Fenómenos criminales

ROBO VIOLENTO DE VEHÍCULOS

CONTENIDO

1.	PRESENTACIÓN.....	2
2.	CONTEXTUALIZACIÓN DEL FENÓMENO.....	4
2.1.	Definición y características del robo violento de vehículos	4
2.2.	Aproximaciones teóricas al fenómeno	6
2.3.	Más allá del delito puntual: implicancias y mercados secundarios.....	8
2.4.	Alcance legal y normativo	9
3.	METODOLOGÍA DE ANÁLISIS.....	10
4.	CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LOS ROBOS VIOLENTOS DE VEHÍCULOS.....	13
4.1.	Análisis temporal del robo violento de vehículos	13
4.2.	Análisis regional del robo violento de vehículos	16
4.3.	Análisis de causas agrupadas.....	17
5.	ANÁLISIS TIPOLOGICO	19
5.1.	Ingresos por tipología.....	19
5.2.	Análisis temporal.....	19
5.3.	Análisis regional.....	21
5.4.	Análisis espacial.....	22
5.5.	Análisis de las víctimas.....	26
5.6.	Análisis de los victimarios	28

Equipo Responsable

Gabriel Moraga Silva – DIVEST

Rodrigo Nanjari Macuer – DIVEST

Daymler O ´ Farrill Rolando – DIVEST

Pía Antiquera León – DIVEST

Leonardo Rojas Kuschel – DIVEST

1. PRESENTACIÓN

El presente reporte, elaborado por la División de Estudios, Evaluación, Control y Desarrollo de la Gestión (DIVEST), se inscribe en la serie de reportes que el Ministerio Público ha venido publicando en los últimos años, con el objetivo de aportar evidencia empírica sobre distintos fenómenos criminales de relevancia nacional. El propósito de estos reportes ha sido contribuir al fortalecimiento de la toma de decisiones públicas en materia de seguridad, así como fomentar el debate y análisis en torno a la evolución del delito en el país.

Desde el año 2023, se han publicado informes dedicados al delito de secuestro (años 2022, 2023 y 2024) y uno enfocado en las extorsiones registradas entre 2021 y 2023 y primer trimestre de 2024. Esta línea de trabajo se ha complementado con otras iniciativas, como los informes de homicidios elaborados en conjunto con el Centro para la Prevención de Homicidios y Delitos Violentos de la Subsecretaría de Prevención del Delito, o el Informe sobre Crimen Organizado en Chile, desarrollado por la Unidad de Crimen Organizado y Drogas en conjunto con la División de Estudios del Ministerio Público.

Este reporte constituye el primer esfuerzo institucional por cuantificar y caracterizar el fenómeno del robo violento de vehículos, describiendo sus distintas modalidades de comisión y su evolución en el período reciente. Asimismo, marca un hito para la Fiscalía al tratarse del primer informe en materia de análisis de fenomenología criminal elaborado por la institución en el que el levantamiento de infor-

mación se realizó mediante el uso de inteligencia artificial (IA). Ello implicó la implementación de un diseño metodológico riguroso para la lectura y el procesamiento de más de 400.000 relatos delictuales, lo cual hubiese sido inviable de realizar mediante lectura humana.

El robo violento de vehículos, lejos de ser un delito oportunista, forma parte de una estrategia criminal más amplia, vinculada a mercados ilícitos donde operan submercados secundarios asociados a la exportación ilegal de vehículos, su comercialización interna mediante falsificación y blanqueo documental, o su desarme en talleres clandestinos, poniendo de manifiesto la necesidad de comprender estos delitos más allá de su expresión inmediata y violenta.

Jurídicamente, el robo violento de vehículo se encuentra contemplado en diversas figuras del Código Penal, principalmente en el delito de robo con violencia o intimidación del artículo 433, junto con las disposiciones especiales incorporadas por la Ley N°21.170 en los artículos 436, 439 y 443, que describen hipótesis específicas de apropiación de vehículos mediante sorpresa, maniobras distractoras, violencia o intimidación. Este marco normativo refleja la creciente complejidad de estas conductas y permite caracterizar con mayor precisión las diversas modalidades en que estos delitos se cometen.

Tal como se ha señalado en informes anteriores, el Ministerio Público, a instancias del Fiscal Nacional Ángel Valencia, ha definido como prioridad institucional la generación y difusión de información confiable, actualizada y útil sobre los fenómenos delictivos que afectan al país. Esta labor se

enmarca en el principio de transparencia y en la necesidad de poner a disposición de los actores del sistema de seguridad y justicia evidencia que contribuya a orientar decisiones más informadas en materia de políticas públicas.

Ana María Morales Peillard

Gerenta de la División de Estudios

2. CONTEXTUALIZACIÓN DEL FENÓMENO

2.1. Definición y características del robo violento de vehículos

El robo violento de vehículos es un fenómeno criminal extendido en gran parte de los países de la región y representa una manifestación típica de delincuencia organizada. Este delito responde, principalmente, a dos tipos de demanda: por una parte, la exportación y venta de vehículos en el extranjero; y por otra, su incorporación a talleres clandestinos, donde son desmantelados o adulterados para luego ser comercializados en mercados secundarios¹.

Por ello, si bien muchos de estos delitos operan bajo una lógica oportunista (especialmente aquellos cometidos por bandas locales en contextos urbanos), los hechos comúnmente responden a demandas generadas por estructuras organizadas que posteriormente canalizan el vehículo hacia mercados ilícitos. De este modo, el robo violento puede ser leído como la fase más visible y de mayor riesgo para las personas dentro de una cadena criminal más amplia.

En términos conceptuales, el robo violento de vehículos consiste en una forma de criminalidad caracterizada por su alto grado de violencia y por la interacción di-

recta entre el agresor y la víctima. A diferencia del robo tradicional de vehículos desocupados, donde la sustracción se produce sin presencia del dueño, el robo violento reviste una mayor complejidad desde el punto de vista social y penal, puesto que implica necesariamente una amenaza o violencia directa sobre la víctima, aumentando significativamente el riesgo de lesión física².

Históricamente, el robo de vehículos era considerado un delito contra la propiedad de bajo riesgo para la integridad física de las personas, ya que era ejecutado principalmente sobre vehículos estacionados o desocupados, mediante métodos relativamente simples, como el forzamiento de chapas o las conexiones directas. Sin embargo, producto de los cambios tecnológicos introducidos en la industria automotriz (particularmente la masificación de inmovilizadores electrónicos junto con llaves codificadas, que dificultaron la aplicación de los métodos tradicionales de puenteo de cables para encender los vehículos), comenzaron a emerger nuevas formas de acción delictiva, a través de tácticas más agresivas.

En ese contexto, dos modalidades específicas de robo violento de vehículos (conocidas en Chile como “portonazo” y “encerona”) comenzaron a adquirir notoriedad. Estas denominaciones, difundidas por los medios de comunicación y progresivamente incorporadas en el lenguaje operativo de policías e instituciones públi-

¹ Bergman, M. (2023). El negocio del crimen: El crecimiento del delito, los mercados ilegales y la violencia en América Latina. Fondo de Cultura Económica de Argentina.

² Miethe, T. D., & Sousa, W. H. (2010). Carjacking and its consequences: A situational analysis of risk factors for differential outcomes. *Security Journal*, 23(4), 241–258.

cas, han contribuido a consolidar una tipificación informal de estos hechos dentro del debate público.

El término “portonazo” se utiliza, en su origen, para describir robos cometidos cuando la víctima entra o sale en vehículo desde su domicilio, generalmente frente al portón de acceso. Con el tiempo, el uso del término se ha ampliado para referirse a cualquier situación en que los delincuentes abordan a un conductor aprovechando que el vehículo está detenido.

La “encerrona”, en cambio, se caracteriza por la utilización de uno o más vehículos para interceptar y bloquear al automóvil de la víctima, comúnmente en autopistas o vías urbanas, impidiendo la posibilidad de huida.

Una tercera modalidad violenta, surgida principalmente a raíz del auge de las aplicaciones de transporte³, es el llamado “falso pasajero”. En este caso, los agresores utilizan cuentas falsas para solicitar servicios a través de aplicaciones móviles, y una vez dentro del vehículo, proceden a intimidar al conductor y sustraer el automóvil.

En el último período también ha comenzado a utilizarse el concepto de “abordazo”. Este hace referencia a una situación en la cual un vehículo estacionado, con la víctima o víctimas dentro o cerca

del mismo, es robado mediante el uso de intimidación y violencia.

Sin perjuicio de las modalidades del portonazo, la encerrona, abordazo y el falso pasajero, no existe una tipología única de este tipo de delitos a nivel global. Sin embargo, en la literatura especializada⁴ se han propuesto diversas categorías que ayudan a comprender las formas en que se manifiesta el fenómeno, cada una con particularidades que inciden en el nivel de riesgo y en la dinámica delictiva. A continuación, se exponen las principales:

- Robo a vehículos en movimiento (*targeting of moving vehicles*). Se refiere al abordaje de vehículos mientras están en circulación o acaban de detenerse. Un ejemplo típico es el “bump and rob”⁵, en el que el agresor provoca una colisión leve por detrás y, cuando la víctima desciende a revisar los daños, aprovecha para robar el vehículo.
- Robo a vehículos detenidos (*targeting of stationary vehicles*). En esta modalidad, el automóvil está detenido, pero aún ocupado por el conductor. El delincuente aborda directamente a la víctima mientras permanece dentro del vehículo, por ejemplo, al esperar frente a un domicilio o en un semáforo.
- Robo a propietarios que no están junto al vehículo (*targeting vehicle*

³ Policía de Investigaciones de Chile (PDI), “Estudio revela la evolución en el robo de autos”, nota de prensa, 10 de enero de 2020. Disponible en: <https://www.pdichile.cl/centro-de-prensa/detalle-prensa/2020/01/10/la-evoluci%C3%B3n-del-robo-de-autos-modus-operandi>

⁴ Miethe, T. D., & Sousa, W. H. (2010). Carjacking and its consequences: A situational analysis of risk factors for differential outcomes. *Security Journal*, 23(4), 241–258.

⁵ “Bump and rob” se traduce al español como “chocar y robar”.

owners not in the immediate vicinity of their vehicle). Ocurre cuando la víctima está próxima, pero no dentro del vehículo, lo que facilita el ataque sorpresivo. Por ejemplo, al guardar compras en el maletero o al dejar el motor encendido mientras abre el portón.

- Invasión domiciliaria para obtener el vehículo (*home invasions to abduct victims or secure keys by force*). En estos casos, los delincuentes irrumpen en el hogar de la víctima para obtener las llaves del automóvil o secuestrar a una persona con el mismo fin.
- Violaciones de confianza (*trust violations*). Esta tipología involucra engaños o relaciones previas de confianza. Por ejemplo, cuando un supuesto comprador solicita una prueba de manejo y se fuga con el auto, o cuando alguien conocido es invitado al vehículo y lo roba aprovechando la confianza generada.
- Robo como consecuencia secundaria de otro delito (*secondary or collateral consequences from the commission of another crime*). En este caso, el robo del vehículo no es el objetivo inicial, sino una consecuencia de otro delito previo, como un asalto o una agresión. Por ejemplo, tras robar a una persona en la vía pública, el delincuente huye en su automóvil.
- Robo de vehículos ocupados por el conductor (*driver-occupied vehicle*

thefts). Consiste en un ataque directo al conductor mientras está al volante, con el objetivo de tomar control del vehículo de forma inmediata, muchas veces mediante el uso de armas.

- Robo oportunista a vehículos desocupados (*opportunistic thefts of unoccupied vehicles*). Se caracteriza por la explotación de situaciones favorables para sustraer vehículos sin ocupantes. Por ejemplo, cuando el conductor baja brevemente dejando el motor encendido, y el agresor aprovecha para subirse y escapar con el auto.

2.2. Aproximaciones teóricas al fenómeno

El robo violento de vehículos es un fenómeno complejo que no puede entenderse solo desde las motivaciones individuales de los agresores. Su análisis requiere incorporar diversas perspectivas teóricas que consideran factores del entorno urbano, condiciones estructurales, aprendizajes delictivos y las dinámicas situacionales que se generan en la interacción entre víctima y victimario. Esto se debe a que en el fenómeno convergen elementos de oportunidad, racionalidad criminal, entorno urbano, y normas culturales⁶. Sin pretender acotar los enfoques posibles, a continuación se presentan algunas perspectivas explicativas que permiten abordar esta problemática.

Desde las teorías de la oportunidad y la elección racional, el robo violento de

⁶ Jacobs, B. A., & Cherbonneau, M. (2023). Carjacking: Scope, Structure, Process, and Prevention. *Annual Review of Criminology*, 6, 155–179.

vehículos puede comprenderse como un delito eminentemente situacional. Según este enfoque, los delitos ocurren cuando confluyen tres elementos: un agresor motivado, un objetivo vulnerable (en este caso, un vehículo con su conductor), y la ausencia de un guardián⁷. Esta lógica es desarrollada también por las teorías de la elección racional, que postulan que los delincuentes toman decisiones conscientes y estratégicas, evaluando los beneficios esperados frente a los riesgos de ser atrapados o enfrentarse a una víctima resistente⁸. En este sentido, el delito no ocurre al azar, sino en condiciones que maximizan la percepción de control por parte del agresor, incluyendo elementos como la visibilidad del entorno, la existencia de testigos, la facilidad de escape, la iluminación del lugar o la reacción de la víctima.

Vinculado a lo anterior, la teoría ambiental y prevención mediante diseño ambiental plantean que el entorno físico no solo condiciona la conducta, sino que puede configurarse para prevenir el delito. Desde esta perspectiva el robo violento de vehículos tiende a concentrarse en zonas con baja vigilancia natural, escasa iluminación, visibilidad reducida desde viviendas o comercios y obstáculos físicos que dificultan la intervención de terceros⁹.

La combinación de estas teorías da sustento conceptual a la alta adaptabilidad que se observa en la forma de ejecución de este delito. Como ya se mencionó, el reforzamiento de los sistemas de seguridad

de los vehículos, denominados en prevención situacional como reforzamiento del objetivo (*target hardening*), implicó un desplazamiento en la táctica de sustracción de los vehículos por parte de las personas que cometían estos delitos, pasando de ejecutar robos no violentos de vehículos estacionados a implementar estrategias más efectivas que requieren de la presencia de la víctima y el consecuente uso de la violencia o intimidación para apropiarse del vehículo.

En este orden de ideas, un elemento distintivo del robo violento de vehículos es el uso deliberado del miedo como herramienta de control. La manipulación emocional de la víctima mediante señales de amenaza (miradas, gestos, exhibición de armas, proximidad física) permite al agresor obtener rápida cooperación sin necesidad de violencia física explícita¹⁰. Este uso estratégico del miedo permite que el robo se realice de manera rápida y, generalmente, sin oposición. La construcción de este control emocional es parte de una práctica aprendida, no de una reacción espontánea, y representa una de las dimensiones menos abordadas en las políticas públicas. El uso estratégico del miedo puede entenderse como una táctica coherente tanto con la lógica de maximizar la cooperación (elección racional), como con la necesidad de reafirmar dominio en contextos donde rigen códigos extralegales (teoría del código callejero¹¹).

⁷ Cohen, L.E. y Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activities approach. *American sociological review*, 44, 588-608

⁸ Buil Gil, D. (2016). ¿Qué es la criminología? Una aproximación a su ontología, función y desarrollo. *Derecho y Cambio Social*, 13(44), 1-56.

⁹ Jacobs, B. A., & Cherbonneau, M. (2019). Carjacking and the management of natural surveillance. *Journal of Criminal Justice*, 61, 40-47.

¹⁰ Jacobs, B. A. (2013) The manipulation of fear in carjacking. *Journal of Contemporary Ethnography*, 42(5), 523-544.

¹¹ Ibid.

2.3. Más allá del delito puntual: implicancias y mercados secundarios

El robo violento de vehículo se ha convertido en una industria criminal compleja, con una estructura que articula múltiples actores y etapas, y que genera altos ingresos anuales¹². En la región, el principal objetivo del robo de vehículos es de carácter económico. Estos delitos suelen estar impulsados por redes criminales que abastecen dos grandes mercados: la exportación ilegal de vehículos y el desarme para la venta de partes en mercados secundarios¹³. Junto a estos dos propósitos en nuestro país también es posible advertir otros tres fines detrás del robo: el blanqueo del vehículo para su comercialización interna; el uso del vehículo para la ejecución de otros delitos; y el uso de vehículo, particularmente de alta gama, como gusto personal¹⁴.

Tanto el envío al extranjero, como el desarme o blanqueo, exige importantes niveles de organización y especialización, incluyendo el robo mismo, el transporte, el desarme, la comercialización y la protección de las operaciones mediante corrupción policial o aduanera. En el caso de los vehículos exportados ilegalmente, se trata de operaciones más sofisticadas, que requieren falsificación de documentos, sobornos y redes transnacionales. Las

condiciones estructurales, tales como el débil control estatal o los altos costos de las autopartes legales, favorecen un negocio criminal que opera con una lógica empresarial, adaptándose a las oportunidades del mercado¹⁵.

Esto es coherente con lo que plantean estudios recientes que advierten que a nivel latinoamericano se observa una reorganización del crimen organizado con énfasis en la diversificación de mercados ilegales y la penetración en distintas esferas económicas. De modo tal que la criminalidad organizada en la región ya no depende exclusivamente del narcotráfico, sino que se sostiene en una lógica multipropósito¹⁶, dentro de la que puede circunscribirse el robo violento de vehículos.

Como indica el reporte de Crimen Organizado del Ministerio Público¹⁷, la recepción de vehículos robados se encuentra dentro de los mercados más significativos. En Chile este delito no solo responde a una lógica económica informal, sino que forma parte de un ecosistema criminal sofisticado. Este submercado se ha consolidado como una fuente de financiamiento para el crimen organizado, debido a su rentabilidad y capacidad de mimetizarse con la economía legal. A partir de mecanismos como la constitución exprés de empresas, la apertura de giros tributarios, la emisión de facturas falsas y la obtención de placas patentes en el Registro Civil, se

¹² Bergman, M. (2023). *El negocio del crimen: El crecimiento del delito, los mercados ilegales y la violencia en América Latina*. Fondo de Cultura Económica.

¹³ Ibid.

¹⁴ Policía de Investigaciones de Chile. Estudio detalla destino de autos robados. Nota de prensa (4 de febrero de 2020): <https://www.pdi-chile.cl/centro-de-prensa/detalle-prensa/2020/02/04/estudio-detalla-destino-de-autos-robados-en-chile>

¹⁵ Bergman, M. (2023). *El negocio del crimen: El crecimiento del delito, los mercados ilegales y la violencia en América Latina*. Fondo de Cultura Económica.

¹⁶ Sampó, C. & Dammert, L. (2025). *La evolución del crimen organizado en América Latina*. Fundación Friedrich Ebert Stiftung.

¹⁷ Ministerio Público de Chile (2024a). Informe de crimen organizado en Chile, Unidad de Crimen Organizado y Drogas.

otorga apariencia de legalidad a vehículos obtenidos mediante robo con violencia¹⁸. Así, el mercado ilícito de vehículos opera en red con otros mercados delictivos (como el lavado de activos, el narcotráfico y el tráfico de armas), ampliando su impacto territorial y funcional dentro de la economía criminal.

También ha sido posible identificar el robo violento de vehículos como un medio para la sustracción de mercancías transportadas. Esto afecta especialmente al traslado de productos de alta rotación y fácil reducción, como cigarrillos, alcohol, alimentos, electrodomésticos o productos tecnológicos. Este tipo de robos se inserta en cadenas delictivas más amplias, donde el vehículo funciona únicamente como un medio para acceder a la mercancía, la que posteriormente es distribuida a través de mercados informales o redes de comercio ilícito ya consolidadas.

2.4. Alcance legal y normativo

En general es posible afirmar que los fenómenos de robo violento de vehículos corresponden a delitos contra la propiedad, los cuales se encuadran en el tipo penal de robo con violencia o intimidación contemplado en el artículo 433 del Código Penal, sin perjuicio de las reglas especiales establecidas en el artículo 436 para determinadas hipótesis de apropiación de vehículos motorizados.

A través de la Ley N°21.170, que modifica el tratamiento de las penas de los delitos de robo y receptación de vehículos motorizados, publicada el 26 de julio de 2019,

se introdujeron diversas modificaciones orientadas a sancionar de manera más estricta las conductas de apropiación de este tipo de bienes.

La primera modificación se dirige contra aquellos que, para perpetrar el delito, ejerzan violencia o intimidación en las personas (artículo 433 del Código Penal). En este contexto, la Ley N°21.170 incorporó una modificación al artículo 439 del mismo cuerpo legal, estableciendo expresamente determinadas conductas que se estimarán como intimidación. Entre ellas, se incluye el hecho de que también hará intimidación quien, para apropiarse u obtener la entrega o manifestación de un vehículo motorizado o de las cosas ubicadas dentro del mismo, fracture sus vidrios encontrándose personas en su interior.

En segundo lugar la Ley N°21.170 introdujo una modificación al artículo 436 del Código Penal, incorporando un nuevo inciso que califica como robo la apropiación de vehículos motorizados realizada valiéndose de la sorpresa, de la distracción de la víctima o de cualquier maniobra distractora destinada a que esta abandone el vehículo para facilitar su apropiación, cuando dichos hechos ocurran al momento de ingresar o salir de un lugar habitado, destinado a la habitación o sus dependencias, o del lugar de trabajo de la víctima. En estos casos, la conducta se sanciona con la pena de presidio menor en su grado máximo, salvo que medie violencia o intimidación, hipótesis en la cual se aplicará lo dispuesto en el inciso primero del mismo artículo. Esta modifica-

¹⁸ Ibid.

ción dio origen al código N°867, denominado “Robo de vehículo motorizado por sorpresa, violencia o intimidación” (artículo 436, inciso final).

En tercer lugar, se modificó el artículo 443 del Código Penal, que sanciona el robo cometido en bienes nacionales de uso público, incorporando un inciso tercero que dispone que se considerará robo la apropiación de un vehículo motorizado mediante maniobras distractoras destinadas a que la víctima abandone el vehículo, fuera de los casos que constituyan delitos del artículo 436. Esta modificación se tradujo en el código N°868, correspondiente al delito de “Robo de vehículo utilizando elementos distractores” (artículo 443, inciso tercero).

En definitiva, los fenómenos comúnmente conocidos como “portonazos” y “encerroños” han sido objeto de una importante actualización legislativa a través de la Ley N°21.170, con el objetivo de fortalecer la respuesta penal frente a estas conductas. Las modificaciones introducidas al Código Penal permiten tipificar de manera más precisa y sancionar con mayor severidad la apropiación de vehículos motorizados, ya sea mediante violencia, intimidación o el uso de maniobras distractoras, ampliando y adecuando el marco normativo para abarcar las diversas modalidades en que estos delitos se cometen en la práctica.

3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

En este reporte se analiza el robo violento de vehículos en base a las cuatro tipolo-

gías de análisis descritas en la contextualización del fenómeno: portonazo, encerrona, abordazo y falso pasajero. La identificación de estas cuatro tipologías se efectuó a través de la lectura de los relatos policiales que se encuentran contenidos en el Sistema de Apoyo a los Fiscales (SAF) del Ministerio Público, sistema que constituye la fuente oficial de datos de la institución para efectos de análisis y reporte estadístico. Cabe señalar que esta base de datos no contiene definiciones de tipologías, por lo que fue necesario revisar cada uno de los relatos y clasificarlos individualmente.

Si bien desde el año 2019, y a raíz de las modificaciones legales mencionadas en el capítulo anterior, se creó un código de delito específico en SAF para registrar los robos violentos de vehículo, en la práctica se pudo evidenciar que estos delitos continuaron siendo ingresados bajo distintos códigos. Esto hizo necesario implementar un proceso de lectura masiva de relatos, asociados a un grupo de códigos de robos violentos más amplio, con el fin de detectar dentro de estos códigos aquellos que efectivamente incluían robos de vehículos.

Los códigos de delitos para los cuales se extrajeron y procesaron los relatos correspondieron a los siguientes:

- Código 867: ROBO CON VIOLENCIA, INTIMIDACIÓN DE VEHÍCULO MOTORIZADO
- Código 802: ROBO CON INTIMIDACIÓN. ART. 433, 436 inc. 1°
- Código 803: ROBO CON VIOLENCIA. ART.436 INC. 1°, 433, 439

- Código 827: ROBO CON HOMICIDIO. ART. 433 N° 1
- Código 828: ROBO CON VIOLACIÓN. ART. 433 N° 1
- Código 861: ROBO CON LESIONES GRAVES GRAVÍSIMAS. ART. 433 N° 2
- Código 862: ROBO CON RETENCIÓN DE VÍCTIMAS O LESIONES GRAVES. ART. 433 N° 3

El análisis incluyó el período 2020-2025, el cual da cuenta de 89.179 hechos catalogados como robo violento de vehículos, desde los cuales se extrajo información de caracterización mediante su lectura. Esta información de los relatos, que se halla a nivel de la causa (RUC), fue complementada con datos que venían estructurados y parametrizados en SAF, como ocurre, por ejemplo, con la comuna y la región en donde tuvo lugar el hecho, identificación de la víctima, identificación del imputado, edad y sexo de ambos, entre otras variables.

En lo que respecta a los relatos policiales, es importante aclarar que esta información corresponde a un campo de texto libre dentro de SAF, por lo cual, la extracción de parámetros o entidades contenidas en los relatos, como el análisis mismo del texto para identificar las tipologías criminales, requirió una lectura detallada de cada relato de forma individual. Debido al alto volumen de relatos, la lectura manual se volvió inviable, por lo cual se decidió implementar la lectura de texto y parame-

trización de variables a través de inteligencia artificial, específicamente mediante la inferencia de modelos grandes de lenguaje (conocidos también como LLM por sus siglas en inglés) ejecutados localmente en los Servidores de IA de la Fiscalía Nacional.

Si bien estos modelos LLM permiten escalar enormemente las capacidades de lectura humana, debe considerarse que no son infalibles y están sujetos a errores de estimación. Esto es más significativo cuando se requiere un alto nivel de abstracción y comprensión contextual, que es justamente lo que este estudio busca hacer al distinguir y clasificar distintas tipologías de robo violento de vehículos. Por tanto, para el diseño de la lectura automatizada se implementaron múltiples revisiones y ajustes, considerando también un proceso de validación mediante lectura humana. Este proceso permitió mejorar progresivamente la estructuración del programa¹⁹ y los prompts²⁰ utilizados, a través de sucesivas iteraciones hasta alcanzar resultados con niveles de precisión sobre el 80% en las tareas más complejas, como fueron la identificación de robos de vehículos dentro de todas las categorías de robo violento y la clasificación de tipologías.

En términos generales, el proceso de lectura contempló tres procedimientos: i) Identificación, ii) Clasificación y iii) Extracción. El procedimiento de identificación

¹⁹ Los programas de inferencia y estructuración de los prompts se realizaron con el lenguaje de programación Python, utilizando el framework Ollama para inferencia de modelos de IA. Se utilizó GPT para el testeo inicial y para la lectura final se utilizó DeepSeek y Llama localmente.

²⁰ Por prompt se entiende la instrucción o mensaje que se le da a un modelo de inteligencia artificial para que produzca una respuesta específica. Es lo que se escribe para decirle al modelo IA lo que se quiere que haga. Se espera que un buen prompt sea claro, preciso y orientado al resultado que se persigue.

estuvo orientado a identificar, dentro de los códigos generales de robo violento, aquellos relatos que hacían referencia a robos de vehículos. La clasificación es el proceso en que se determinan las distintas tipologías (portonazo, encerrona, abordazo o falso pasajero) de robo violento de vehículos a partir del relato del hecho policial. Este proceso se implementó directamente sobre el código de robos violentos de vehículos y sobre otros códigos de robos violentos en que se identificó también un robo de vehículo por la IA. En lo que refiere a extracción, se levantaron entidades contenidas en los relatos que podían ser relevantes para el análisis; estas incluyen la cantidad y nacionalidad de los atacantes, el uso de armas de fuego, entre otras.

Finalmente, se excluyeron del análisis aquellos casos que no contaban con un

relato policial asociado, ya sea por error u omisión del registro de información, y aquellos casos cuyo relato no contaba con la extensión suficiente como para poder extraer información para categorizar el hecho y extraer variables de análisis.

La siguiente tabla resume, por año, el “universo de casos analizados”; es decir, la totalidad de casos que fueron revisados para determinar si correspondían o no a robos violentos de vehículos. Asimismo, el cuadro presenta los “casos efectivamente incorporados”; es decir 89.179 casos que, tras la revisión, efectivamente correspondían a este tipo de fenómeno, de los cuales 89.173 lograron ser asignados a alguna de las cuatro tipologías de robos violento previamente definidas, y para el resto no se logró una clasificación específica.

Tabla 1. Universo de casos revisados

Años	Universo de casos analizados	Casos efectivamente incorporados
2020	67.536	15.591
2021	49.199	12.271
2022	80.685	17.874
2023	84.671	17.087
2024	84.178	15.313
2025	71.613	11.043
Total	437.882	89.179

Fuente: elaboración propia en base al SAF

4. CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LOS ROBOS VIOLENTOS DE VEHÍCULOS

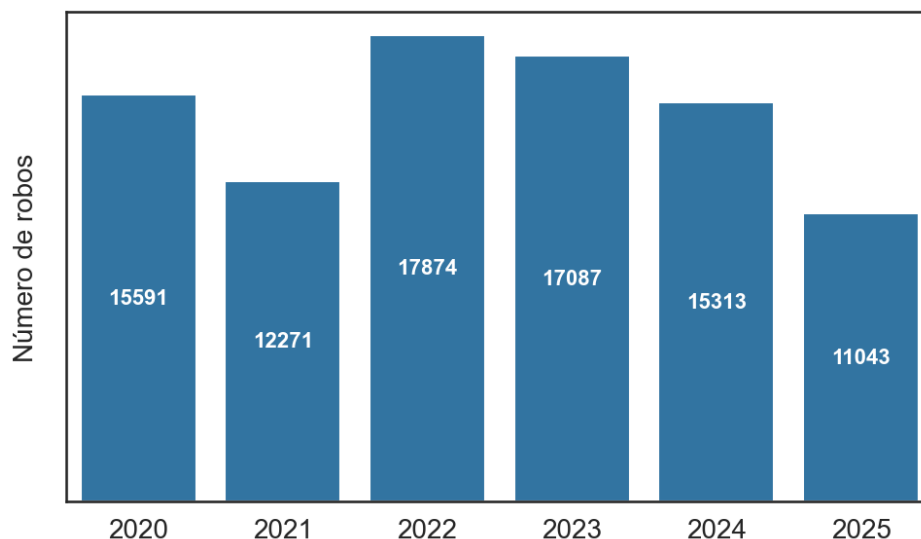
4.1. Análisis temporal del robo violento de vehículos

Durante los últimos 6 años la serie anual de robos violentos de vehículos no muestra una tendencia tan clara, pero sí una reducción pronunciada en 2021 y un fuerte incremento en 2022, pasando de 12.271 a 17.874 hechos, lo que representa un incre-

mento del 46%. Luego se observa una tendencia decreciente a partir de 2023 con una mayor reducción en 2025, de 28% (ver Gráfico 1). El número de ingresos por robos violentos de vehículos durante este período se ha situado en un rango de entre 11 mil y 18 mil ingresos, con un promedio anual de 14.863 ingresos.

Durante los años de pandemia (especialmente 2020 y 2021), se observó una disminución generalizada en los delitos ingresados al Ministerio Público, particularmente en los delitos contra la propiedad²¹, debido a las restricciones de movilidad. Esta baja previa podría explicar, en parte, el alza registrada en 2022 en comparación con 2021.

Gráfico 1. Evolución de los robos violentos de vehículos 2020-2025



Fuente: elaboración propia en base al SAF

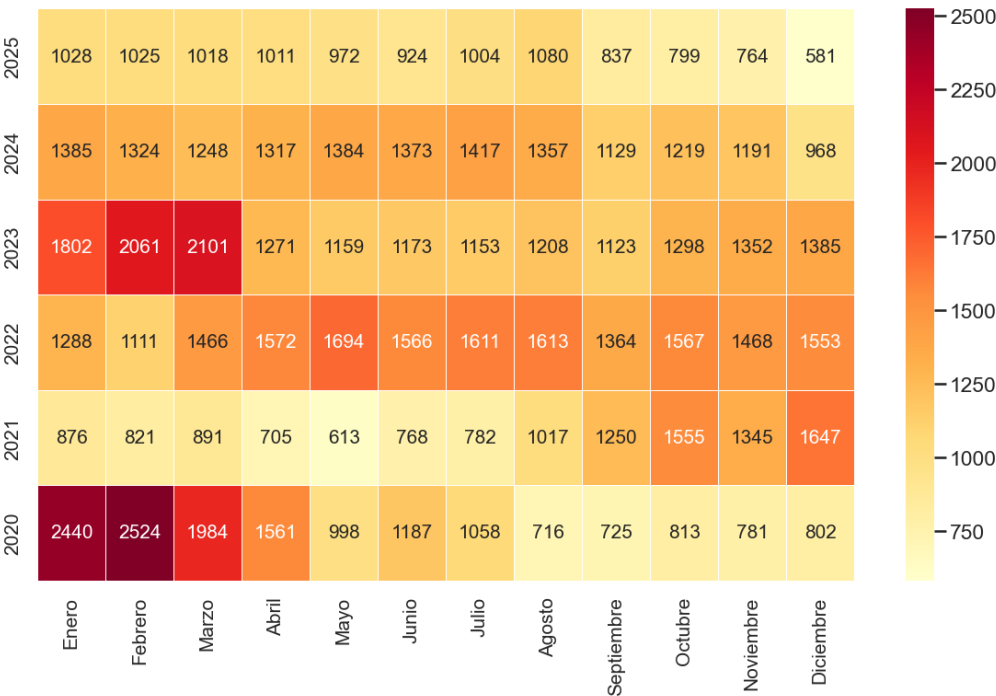
²¹ Entre 2018 y 2022 la tasa de variación de los delitos contra la propiedad fue de un 1%. Entre el 2018 y el 2019 los delitos contra la propiedad crecieron en un 5.12%, y cayeron un 24% en 2020. En el 2021, se constataron 435.212 ingresos de delitos contra la propiedad, lo que representó una baja de un 7% con relación al año anterior. Para el año 2022, este número creció en un 36%.

Al analizar la evolución mensual desde 2020 en adelante (ver Gráfico 2), se observa que los niveles más altos de robos violentos de vehículos se registraron en los meses previos de la pandemia. En efecto, durante el primer trimestre de 2020, se alcanzan los valores máximos de la serie mensual, destacando en febrero de 2020 el mayor registro de la serie, con 2.524 casos.

Posteriormente, entre agosto de 2020 y julio de 2021 se produce un cambio de escala en el fenómeno, con cifras inferiores a 900 casos mensuales.

Con posterioridad, se observa un nuevo incremento que alcanza su punto más alto en marzo de 2023, con 2.101 casos. Luego en 2023 y 2024 el fenómeno tiende a estabilizarse en niveles más bajos, registrándose una reducción paulatina hasta 2025.

Gráfico 2. Distribución de robos violentos de vehículos por mes y año

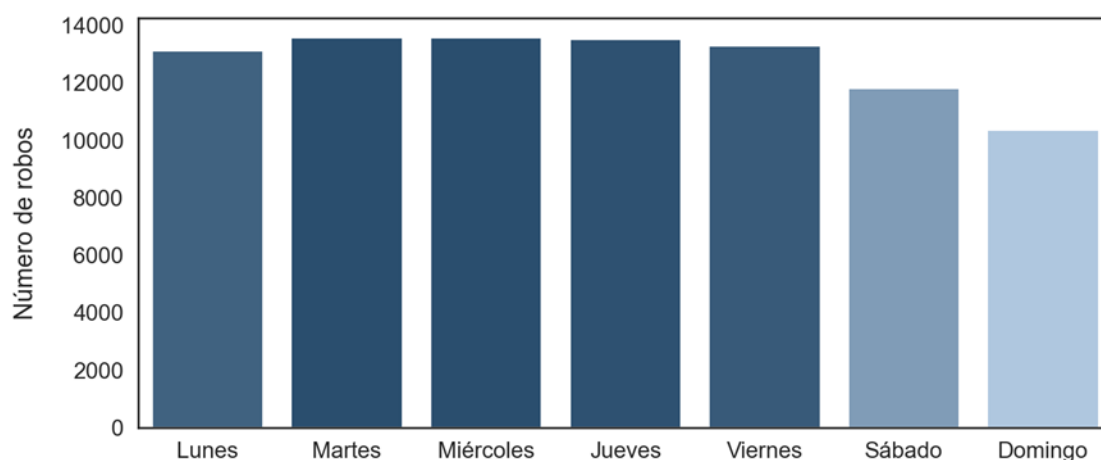


Fuente: elaboración propia en base a los datos de relatos policiales de SAF

Al analizar la concentración de los robos violentos de vehículos según día de la semana, se aprecia que los niveles se mantienen relativamente altos y estables entre

lunes y viernes. Los días sábado y domingo presentan una disminución en la actividad, siendo el domingo el día con la menor cantidad de robos registrados (ver Gráfico 3).

Gráfico 3. Distribución de robos según día de la semana 2020-2025

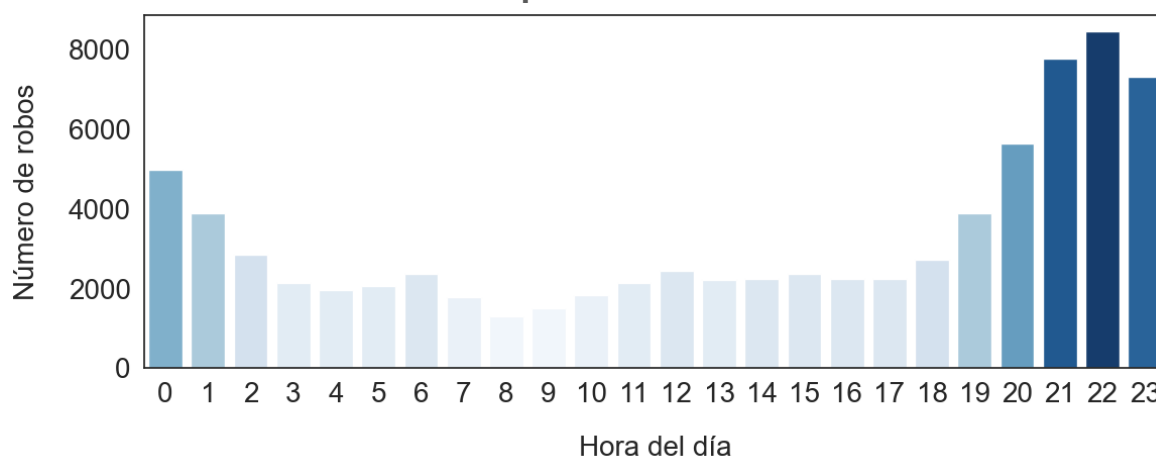


Fuente: elaboración propia en base a los datos de relatos policiales de SAF

En cuanto a la distribución horaria de los delitos, se observa un claro patrón de concentración en horas nocturnas (ver Gráfico 4), especialmente entre las 20:00 y las 23:00 horas, siendo las 22:00 aquella con mayor número de incidentes registrados. Asimismo, se evidencia una cantidad significativa de robos durante las primeras horas del día, particularmente entre la medianoche y la 1:00 am.

En contraste, las horas de la mañana y la tarde presentan niveles más bajos y relativamente constantes de ocurrencia. Esta distribución horaria confirma una de las características de estos delitos, descrita en los capítulos previos: su naturaleza oportunista y el influjo que tienen sobre estos hechos las condiciones ambientales como la disminución de la luz natural y la menor vigilancia o circulación en la vía pública durante la noche.

Gráfico 4. Robos por hora del día 2020-2025



Fuente: elaboración propia en base a los datos de relatos policiales de SAF

4.2. Análisis regional del robo violento de vehículos

Entre 2020 y 2025, la distribución de robos violentos de vehículos en Chile mostró una fuerte concentración en la Región Metropolitana, particularmente en las jurisdicciones de las fiscalías metropolitanas Centro Norte y Occidente, que registraron las cifras más altas del país. El resto de las regiones presentó niveles más bajos, especialmente en Magallanes, Los Ríos y Los Lagos.

El mapa de calor del Gráfico 5 presenta la evolución regional del robo violento de

vehículos en Chile entre 2020 y 2025, evidenciando que las fiscalías de la Región Metropolitana (FRM Centro Norte, FRM Sur, FRM Occidente y FRM Oriente) concentran la gran mayoría de los casos a nivel nacional, con el 80% de los casos en 2025. Estas zonas muestran un aumento marcado en 2022, seguido de una disminución paulatina entre 2023 y 2025, aunque manteniéndose muy por encima del resto del país.

Fuera de la Región Metropolitana, los casos de robos violentos de vehículos son mucho más moderados, destacando Valparaíso y Bío Bío con el mayor número de casos.

Gráfico 5. Distribución de robo violento de vehículo por región y año

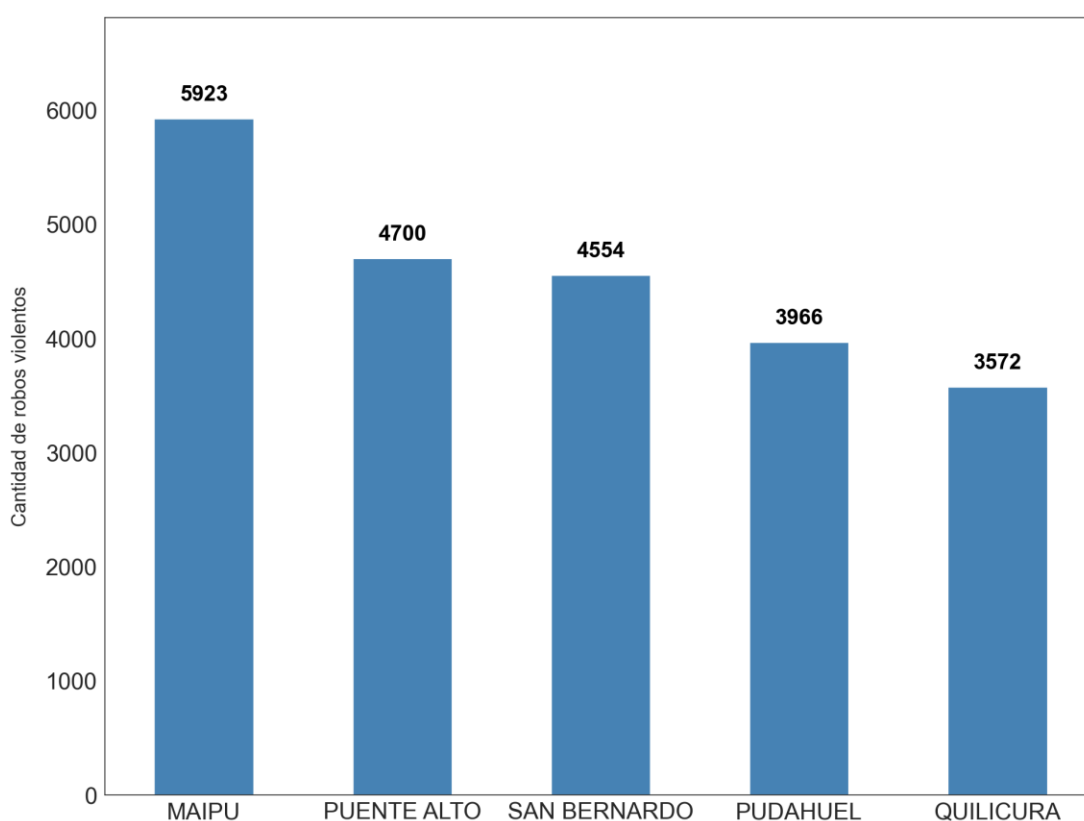
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antofagasta	499	496	575	576	270	245
Arica	53	108	315	329	216	152
Atacama	50	85	128	165	106	64
Bío Bío	327	400	518	581	472	334
Coquimbo	126	166	247	250	298	170
FRM Centro Norte	5379	3727	4610	4410	3849	3133
FRM Occidente	3015	2143	3615	3253	3719	2718
FRM Oriente	1649	1277	2058	1923	1731	1109
FRM Sur	3325	2383	3477	3333	2870	1900
La Araucanía	112	213	241	243	170	133
Los Lagos	35	65	49	82	58	43
Los Ríos	26	31	19	47	57	20
Magallanes	3	1	3	6	4	2
Maule	135	154	181	230	183	129
O'Higgins	172	138	237	261	219	171
Tarapacá	117	393	781	401	280	138
Valparaíso	513	424	722	893	730	531
Ñuble	53	65	97	96	77	46

Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales de SAF

A continuación, el Gráfico 6 presenta las 5 comunas con mayor número de robos violentos de vehículos para el período analizado. Estas comunas reúnen el 25% del total de casos en el país y el 32% del total de la Región Metropolitana. Maipú concentra el mayor número de delitos, superando

los 5.923 ingresos durante todo el período de análisis, lo que representó alrededor de un 6,6% de todos los casos en el país. Maipú es seguida por Puente Alto y San Bernardo, ambas con un número similar de casos.

Gráfico 6. Comunas con mayor incidencia de robo violento de vehículos 2020-2025



Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales de SAF

4.3. Análisis de causas agrupadas

Con el objetivo de establecer vinculaciones entre distintas actividades delictuales

que se desarrollan en el contexto del robo violento de vehículos, se efectuó un análisis de las causas agrupadas por estos hechos. La agrupación de causas es el proceso mediante el cual el Ministerio Público

vincula investigaciones, fusionando o agrupando una o más causas en otra nueva. Esto se efectúa en tanto las causas compartan elementos comunes, con el fin de tratarlas de manera integrada.

Del total de hechos de robo violento de vehículos identificados, aproximadamente un 10% fue agrupado en otras causas asociadas a distintos delitos. A partir de esta información se identificaron una serie de hallazgos que se detallan a continuación:

- En primer lugar, cerca del 50% de las causas de robo violento de vehículo se agrupa a causas por el mismo tipo delito. Es decir, corresponden a casos que se investigan en conjunto, dando cuenta de una actividad criminal recurrente asociada a este tipo de hechos.
- En segundo lugar, si se consideran otros delitos, los que se agrupan con mayor frecuencia son: Robo con intimidación (33,5%) y Robo con violencia (20,1%).
- En tercer lugar, aparecen agrupados delitos de Receptación, tanto de vehículos como de receptación general (16,3%).
- En cuarto lugar, cerca de un 16% de las causas de robo violento de vehículo se agrupa a otras de tenencia, porte o uso de armas y con delitos asociados a drogas.

Los datos expuestos reflejan que el robo violento de vehículos no constituye un fe-

nómeno aislado, sino que se inserta en dinámicas delictuales más amplias y reiteradas, caracterizadas por la concurrencia de múltiples ilícitos y por la actuación de grupos que desarrollan actividades criminales de manera sistemática.

En particular, la alta proporción de causas agrupadas con otros robos violentos de vehículos sugiere la existencia de patrones de reiteración delictual, donde el robo de vehículos se configura como una práctica recurrente de determinados sujetos o bandas.

Por su parte, la presencia relevante de delitos de receptación da cuenta de la existencia de cadenas posteriores al hecho principal, orientadas a la reducción, comercialización o utilización de los vehículos, sus partes o de las especies asociadas, lo que confirma que el robo violento de vehículos suele ser parte de circuitos económicos ilícitos más complejos. La asociación con delitos vinculados al porte o uso de armas y a drogas refuerza la idea de un entorno de alta peligrosidad, en el cual la violencia instrumental y otras actividades ilícitas convergen.

5. ANÁLISIS TIPOLÓGICO

5.1. Ingresos por tipología

El siguiente capítulo presenta un análisis detallado del comportamiento delictual del robo violento de vehículos a partir de las cuatro tipologías delictuales descritas inicialmente: abordazo, encerrona, portonazo y falso pasajero.

La Tabla 2 refleja la cantidad y porcentaje que representa cada tipología en los últimos seis años (2020-2025). Como se observa, el abordazo es la tipología más prevalente, representando el 53,3% del total de casos. Le sigue la encerrona (31,5%), el falso pasajero (11,1%), y la modalidad de portonazo (4,2%).

Tabla 2. Tipología de robo violento de vehículos 2020-2025

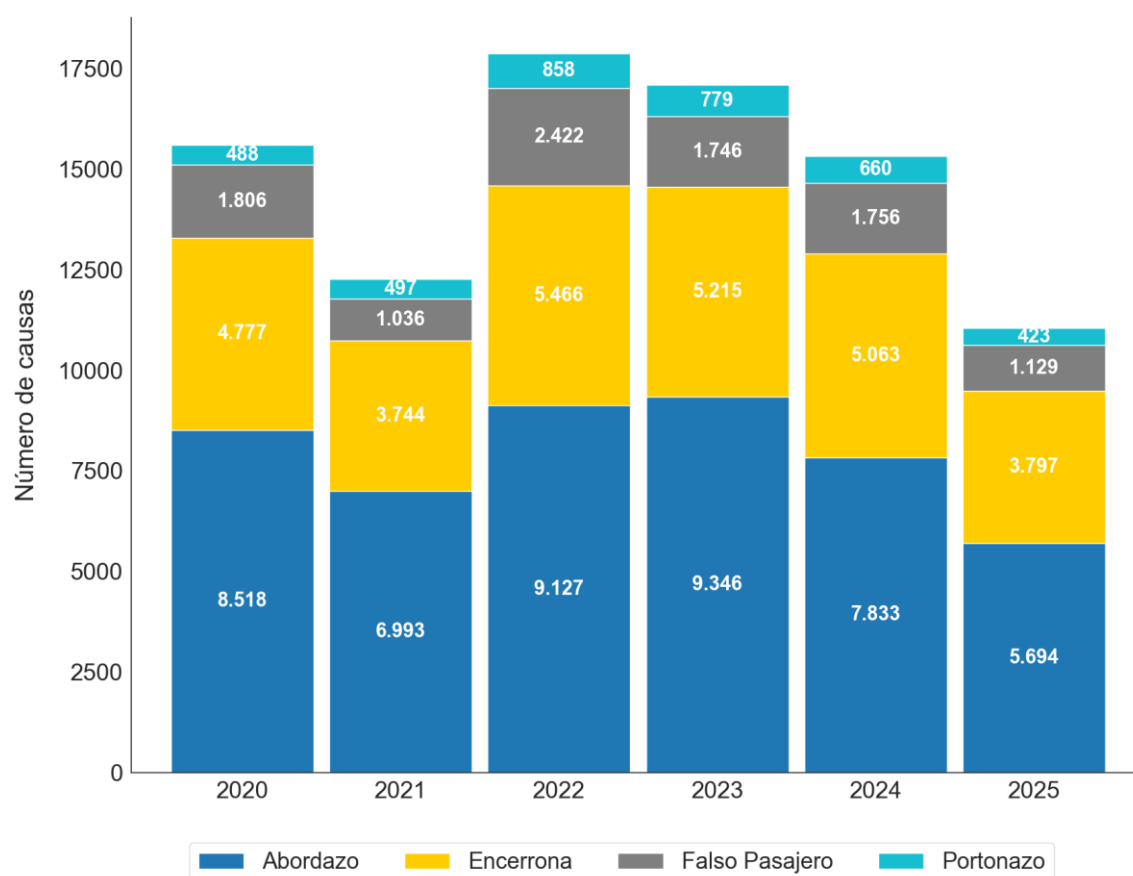
Categoría	Cantidad	Porcentaje
Abordazo	47.511	53,3%
Encerrona	28.062	31,5%
Falso Pasajero	9.895	11,1%
Portonazo	3.705	4,2%
TOTAL	89.173	100%

Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales de SAF

5.2. Análisis temporal

En términos del número de casos, todas las tipologías siguen un patrón similar (ver Gráfico 7), mostrando una reducción en 2021, seguida de un pronunciado incremento en 2022 y una estabilización en 2023 y posteriores descensos hasta 2025,

donde se observan cifras similares a las de 2020. En los últimos 6 años, el promedio anual de abordazos fue de 7.919 casos, seguido de un promedio de 4.677 encerronas, 1.649 falsos pasajeros y 618 portonazos.

Gráfico 7. Evolución de las tipologías de robo violento de vehículos 2020-2025


Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales de SAF

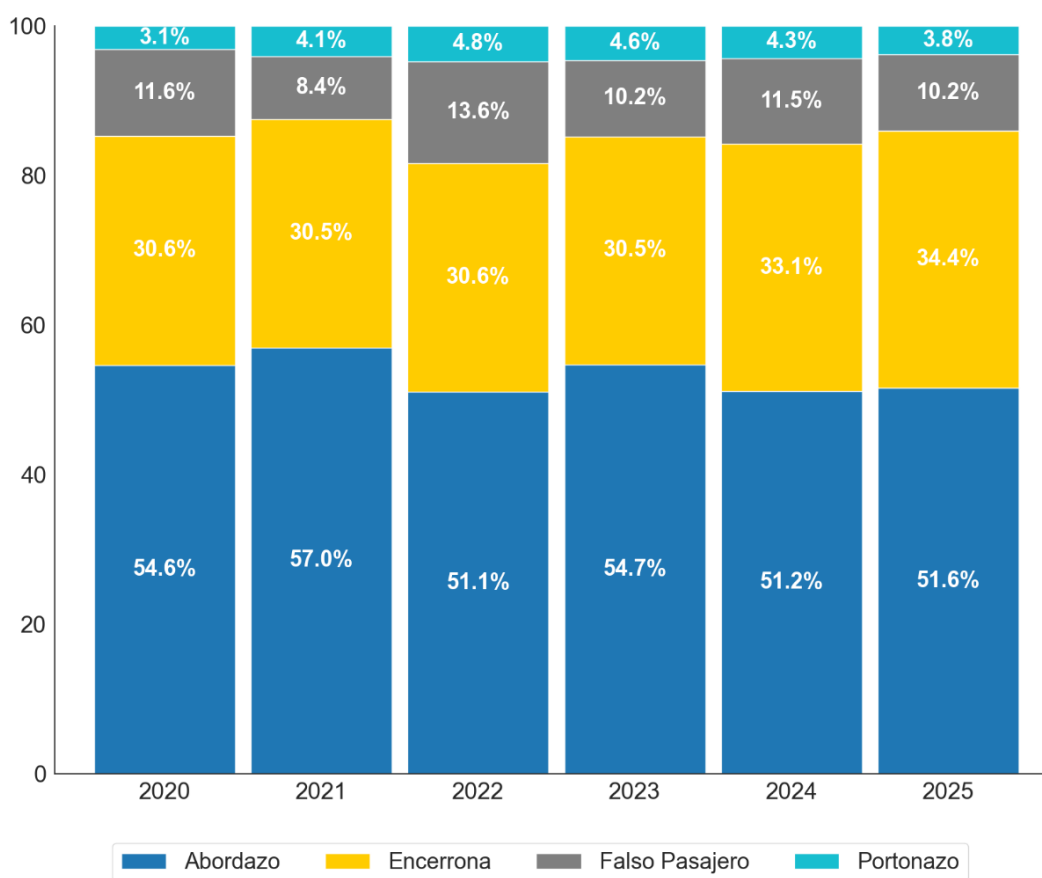
Al analizar la composición de las tipologías en el tiempo se aprecia cierta estabilidad (ver Gráfico 8). El abordazo se mantiene como la tipología más frecuente durante todo el período, representando más del 50% de los casos cada año, aunque con una leve tendencia a la baja, pasando de representar el 57% en 2020 a 54,6% en 2025.

Por otro lado, la encerrona muestra un comportamiento ascendente desde 2022, año en que alcanza el 30,5%, hasta llegar

a su máximo en 2025 con un 34,4%, consolidándose como la segunda tipología más prevalente. En contraste, el falso pasajero presenta fluctuaciones, con un incremento significativo en 2022 (13,6%) y una posterior disminución en los años siguientes.

El portonazo se mantiene como la tipología menos frecuente, con una participación estable entorno al 3 y 5% en toda la serie.

Gráfico 8. Importancia relativa tipologías de robo violento de vehículos 2020-2025



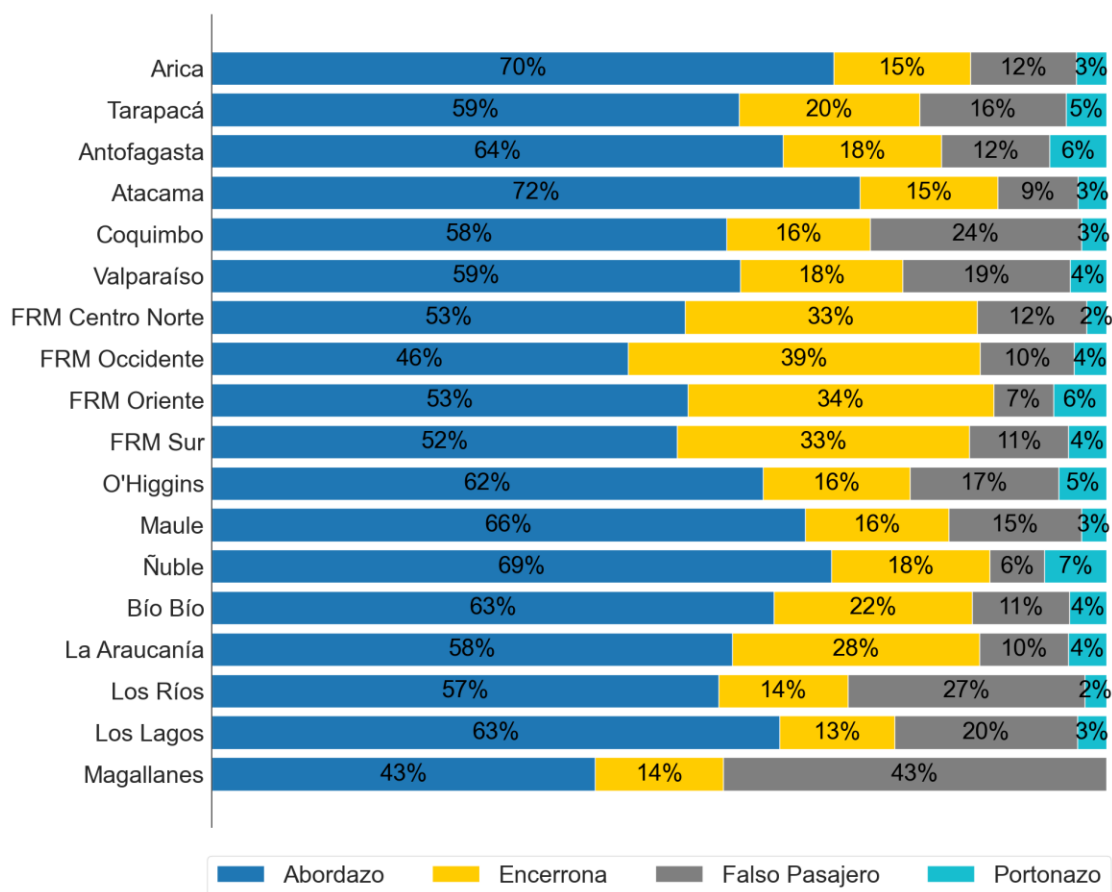
Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales de SAF

5.3. Análisis regional

El análisis de tipologías por región para el período 2020-2025 da cuenta de que el abordazo ha constituido la modalidad dominante en todas las regiones, con especial intensidad en el norte del país y en varias regiones del centro-sur, superando en muchos casos el 60% de participación.

Las fiscalías regionales metropolitanas muestran, en general, distribuciones similares en sus tipologías con una mayor pre-

ponderancia de la encerrona en comparación con el resto de las regiones, representando entre el 30 y 40 por ciento del total de robos violentos de vehículos. En contraste, Coquimbo junto con las regiones del sur del país, particularmente Magallanes, Los Ríos y Los Lagos muestran una mayor presencia relativa del falso pasajero, sobre el 20%. El portonazo aparece como una tipología de menor incidencia en todas las regiones a excepción de Ñuble (ver Gráfico 9).

Gráfico 9. Tipologías del delito según región: acumulado 2020-2025


Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales de SAF

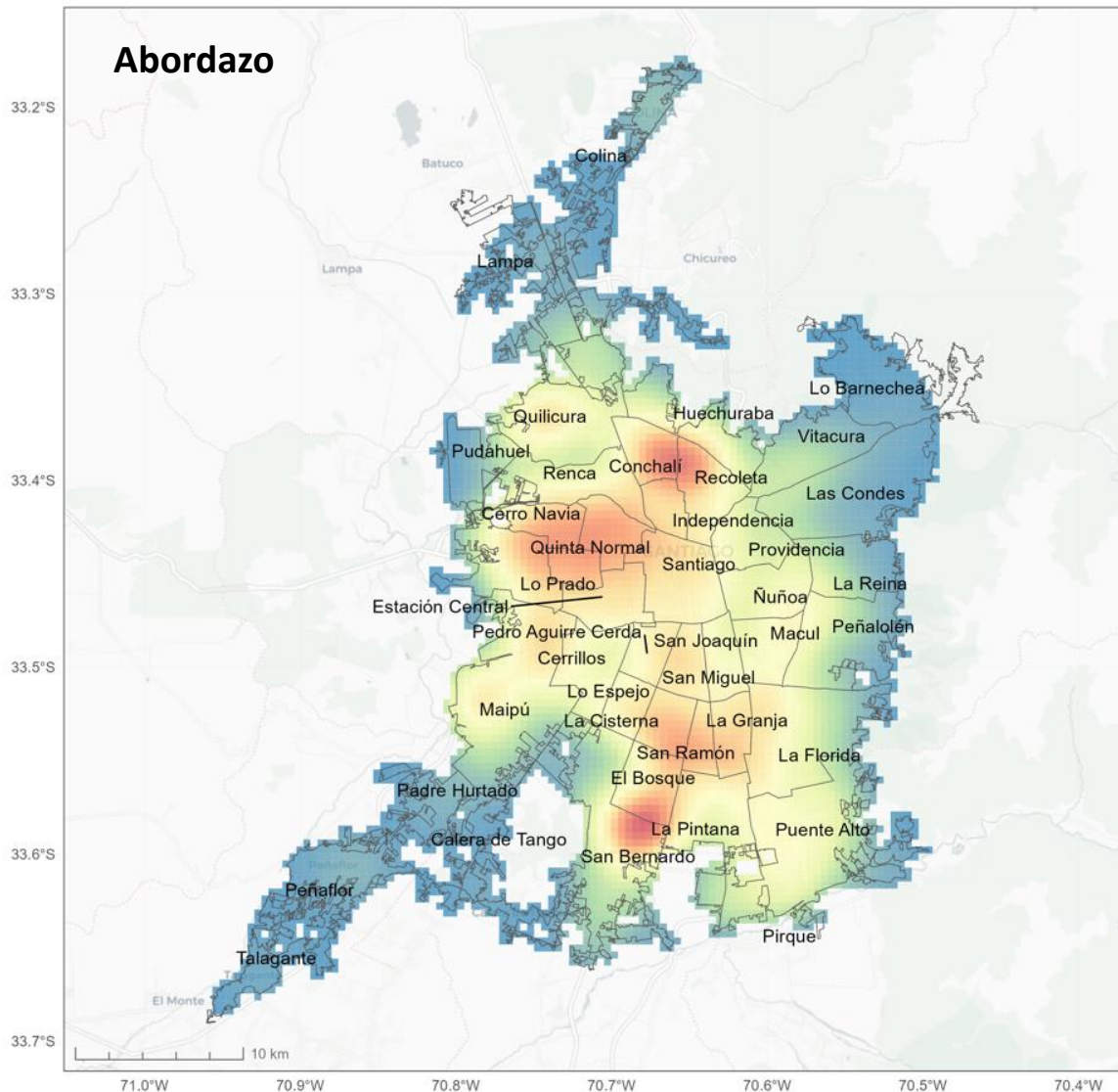
5.4. Análisis espacial

A continuación se presenta un análisis espacial por tipologías para la Región Metropolitana. Para los casos de abordazos (ver Mapa 1) se aprecian cuatro aglomeraciones relevantes en la región. La primera en la intersección de Conchalí, Recoleta e Independencia por el norte, la cual limita al oriente por Avenida Recoleta y al poniente por Avenida Independencia; por el sur comienza en el sector del Estadio Santa Laura y por el Norte limita con Vespucio. La segunda aglomeración se encuentra en

las comunas de Quinta Normal, Lo Prado, Cerro Navia y Pudahuel oriente. Esta limita el norte con el río Mapocho y al sur por la Alameda. La tercera pasa por las comunas de La Cisterna, San Ramón y La Granja, concentrando casos en las cercanías de Vespucio Sur, entre la Avenida Cardenal Silva Henríquez y la Gran Avenida José Miguel Carrera. Por último, al sur encontramos una aglomeración entre las comunas de San Bernardo y El Bosque. Todos estos sectores se caracterizan por ser predominantemente habitacionales o comercia-

les, pero con accesos a grandes vías estructurantes, como carreteras que cruzan o se encuentran en sus límites.

Mapa 1. Distribución espacial de abordazos en la RM 2020-2025



Fuente: elaboración propia en base al SAF

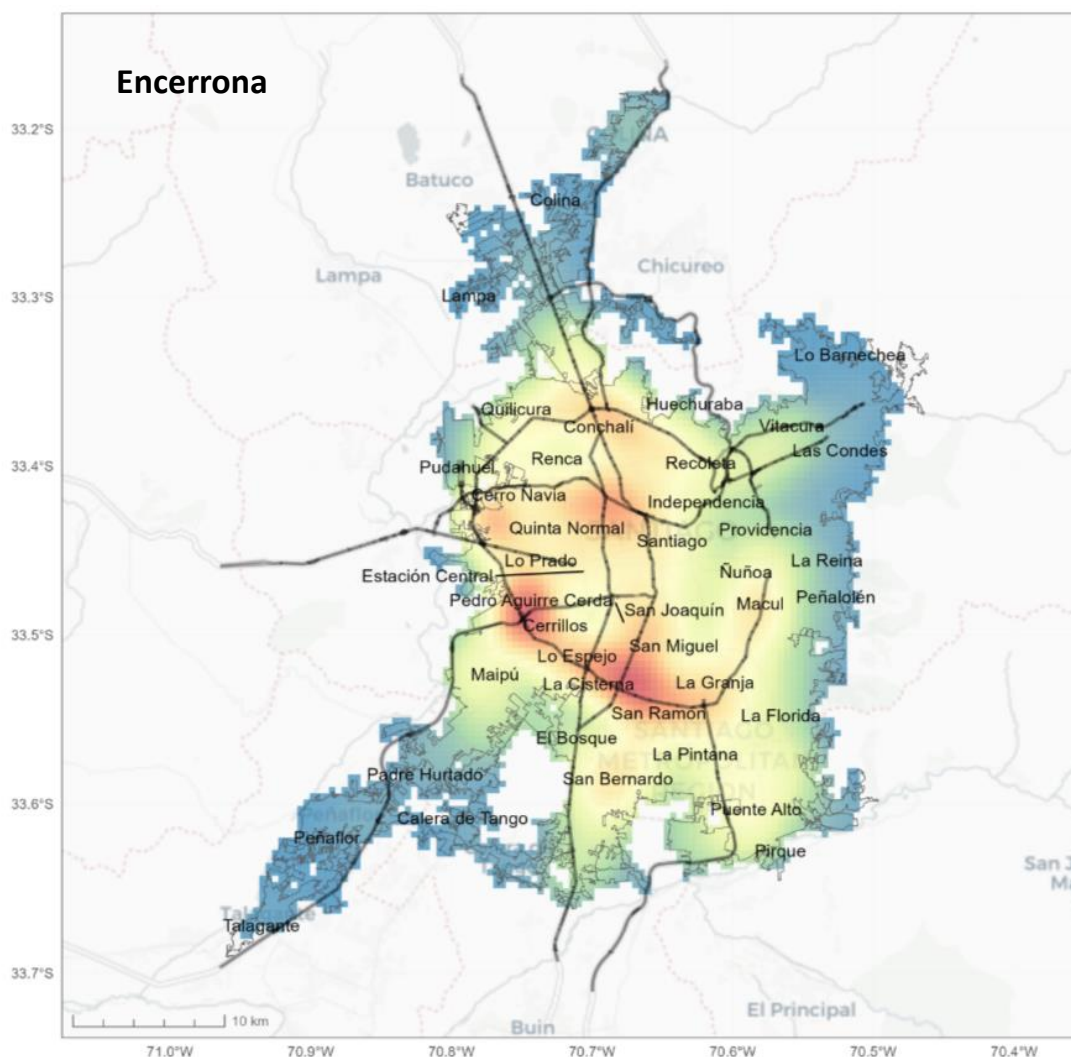
Respecto a las encerronas (ver Mapa 2), se aprecia una concentración de casos cerca de las autopistas o en los cruces entre ellas. Por ejemplo, hay una concentración importante de casos en la intersección de Vespucio Sur con la Ruta 78 (Autopista del Sol) y en los alrededores de esta. También

se observa una alta densidad en la intersección de Vespucio Sur con la Ruta 5 y con General Velásquez. Esta densidad es menor en la intersección de la Costanera Norte con General Velásquez y es menor aún en la intersección de Vespucio Norte con la Ruta 5. En resumen, las zonas más

críticas en donde esta tipología se manifiesta son las intersecciones de las autopistas, especialmente en la zona suroeste

a través de Vespucio y sectores aledaños a las mismas.

Mapa 2. Distribución espacial de encerronas en la RM 2020-2025

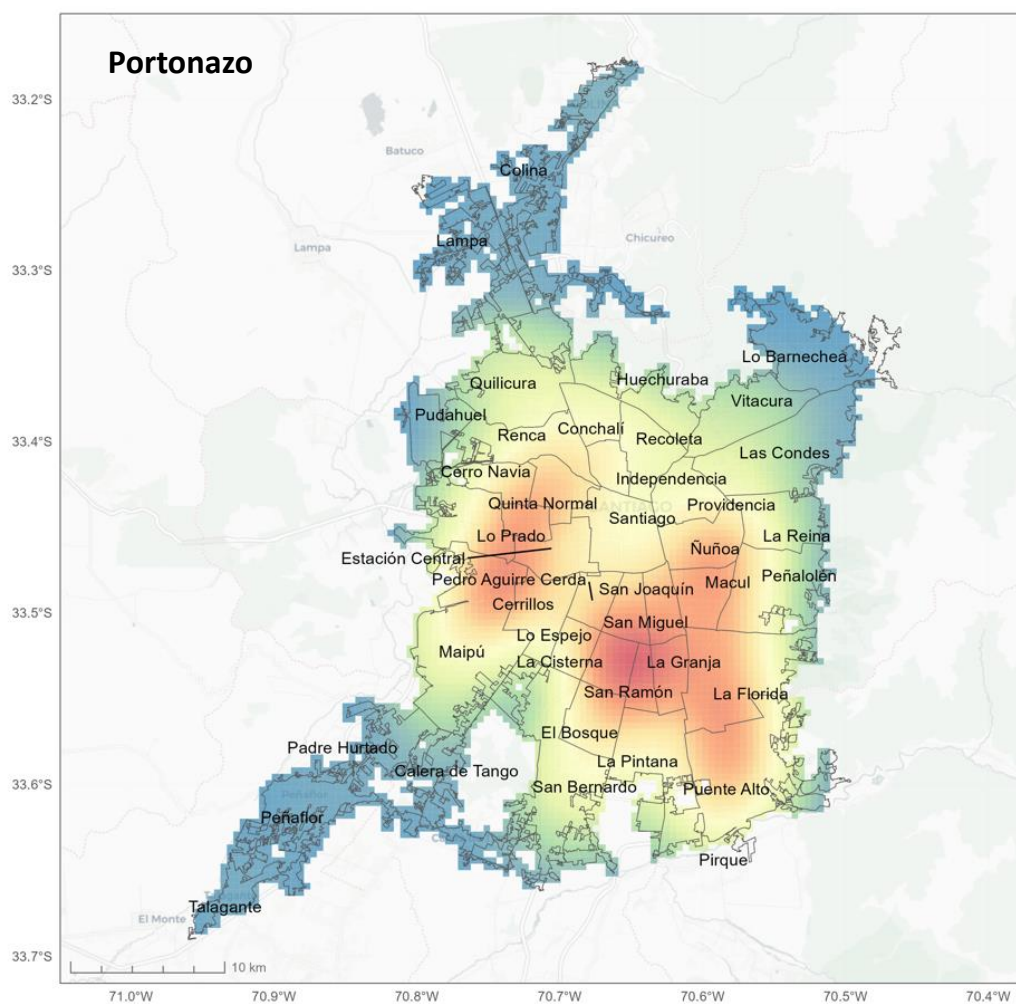


Fuente: elaboración propia en base al SAF

Los casos de portonazos se encuentran más dispersos (ver Mapa 3), cubriendo una zona mayor de la Región Metropolitana. Se pueden distinguir tres aglomeraciones amplias que cruzan distintas comunas. La primera une Lo Prado, Estación Central, Pudahuel (sur) y Maipú (norte), incluyendo sectores de Cerro Navia y Quina Normal

(sur). La segunda se encuentra por San Miguel, San Joaquín, La Cisterna, San Ramón y La Granja. En cercanía a esta, la tercera aglomeración toma Ñuñoa (sur), Macul, La Florida y Puente Alto. Estos sectores se caracterizan por alta presencia de viviendas, menor presencia comercial, y la cercanía a grandes vías como autopistas o grandes avenidas.

Mapa 3. Distribución espacial de portonazos en la RM 2020-2025

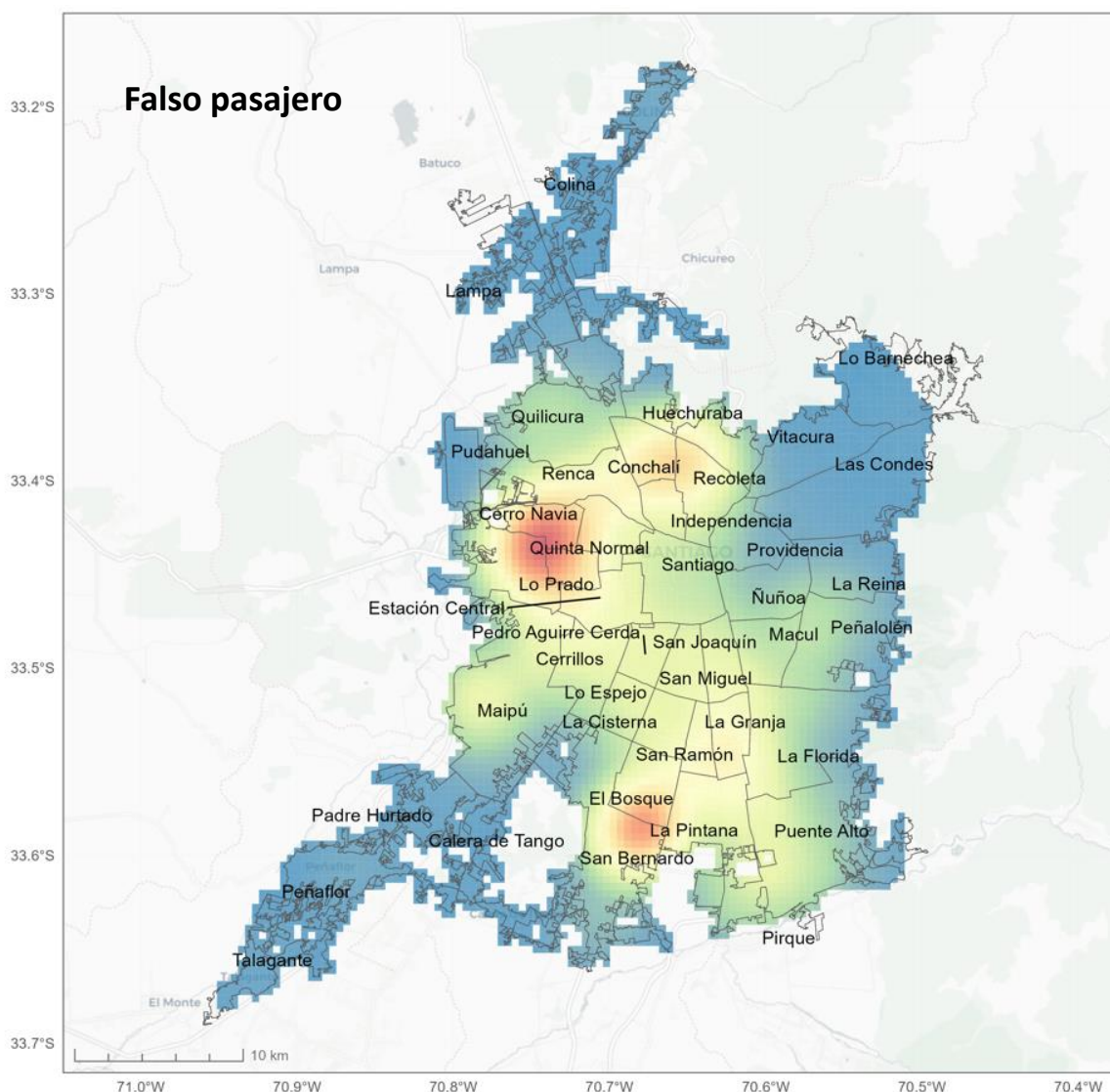


Fuente: elaboración propia en base al SAF

En el caso del falso pasajero (ver Mapa 4) la incidencia es más prevalente en dos zonas: la agrupación de Pudahuel, Cerro Navia y Lo Prado, limitando al sur por Av. Gral. Oscar Bonilla y al norte por la autopista Costanera Norte. Al sur, la intersección entre El Bosque y San Bernardo, siguiendo la Av. Padre Hurtado. Es decir, zonas residenciales más bien alejadas del

centro de la ciudad, con cercanía a grandes vías que conectan con el aeropuerto o autopistas interurbanas. Además, a diferencia del resto de fenómenos, es el que menos prevalencia muestra en el sector oriente de la ciudad.

Mapa 4. Distribución espacial de falso pasajero en la RM 2020-2025



Fuente: elaboración propia en base al SAF

5.5. Análisis de las víctimas

En 2025, se registraron 12.756 víctimas de robo violento de vehículo, cifra que es un 26% menor que en 2024, cuando se contabilizaron 17.917 víctimas. Esta reducción está en línea con la disminución de casos reportados en el mismo período. Cabe

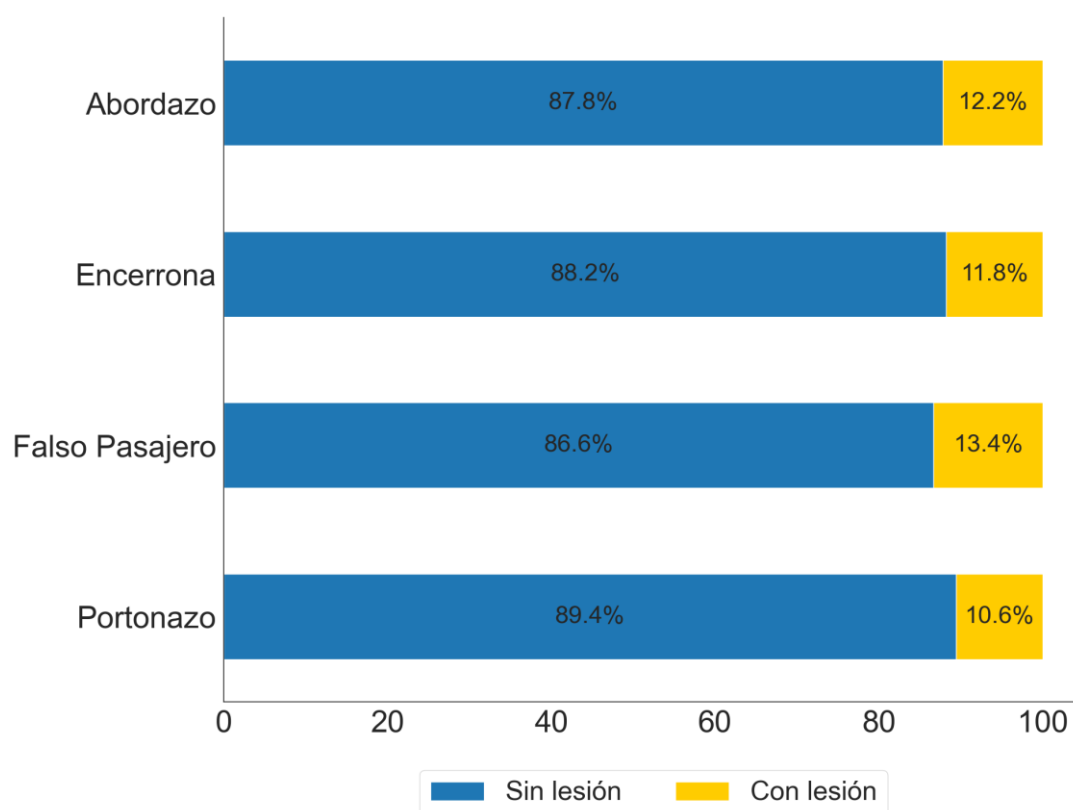
destacar que, en promedio, un robo violento de vehículo a más de una víctima, con valores entre 1,12 y 1,18 víctimas por caso. En cuanto al perfil de las víctimas, el 78% es hombre y el 22%, mujer, proporción que se ha mantenido estable en el tiempo.

En lo que se refiere a la composición etaria, las personas entre 25 y 44 años son las que más han denunciado haber sido víctimas de este delito. De hecho, más de la mitad de los hechos denunciados se concentraron en este tramo etario.

De acuerdo con la información analizada en los relatos de los hechos, las víctimas

lesionadas físicamente representan una proporción baja en relación con aquellas que no sufren lesiones. En promedio, alrededor del 12% de las víctimas resulta con alguna lesión física. En las diferentes tipologías delictuales se mantienen cifras entre el 11 y 13% (ver Gráfico 10).

Gráfico 10. Lesiones a víctimas por categoría de robos: acumulado 2020-2025



Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales del SAF

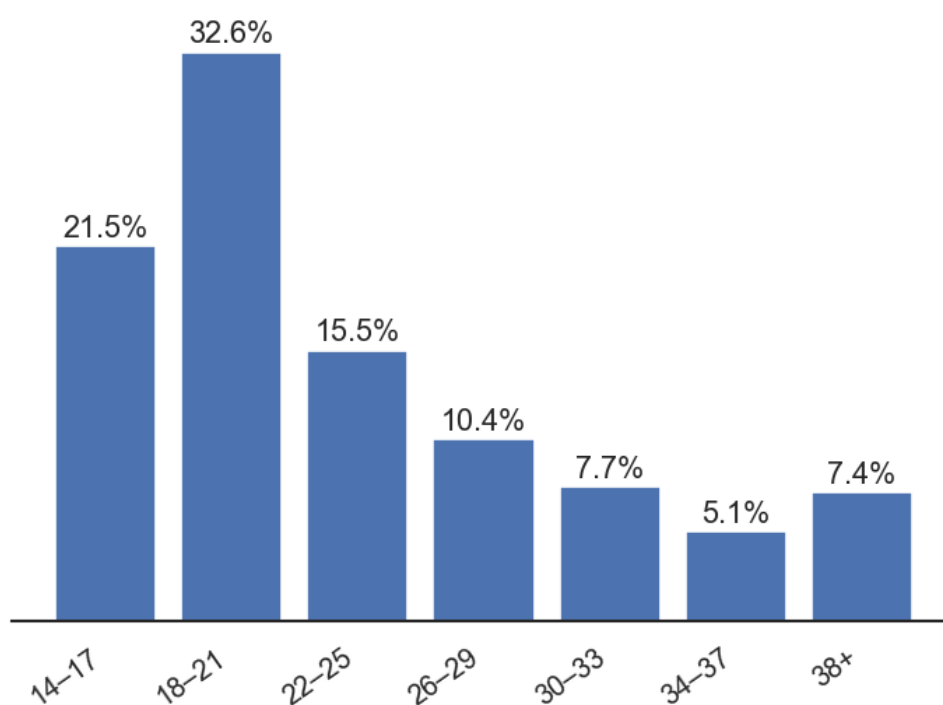
5.6. Análisis de los victimarios

Los robos violentos de vehículos se caracterizan por la participación de más de un victimario. En el 44.8% de este tipo de robos participan dos o más victimarios. Esta cifra pudiera reflejar, por una parte, la intención de los grupos delictuales por asegurar una superioridad numérica que facilite la intimidación rápida de la víctima y, por otra, dar cuenta de que la ejecución de

este delito precisa la existencia de distintos roles dentro del grupo (como el conductor, quién amenaza o quién se encarga de vigilar el entorno).

Con relación a la edad de los victimarios, el Gráfico 11 muestra que el 54% de los imputados en robo violento de vehículos tiene menos de 22 años, concentrándose el mayor porcentaje en el tramo etario de 18 a 21 años. Asimismo, más de un quinto de los imputados corresponde a menores de 18 años.

Gráfico 11. Distribución de imputados por tramo etario 2020-2025

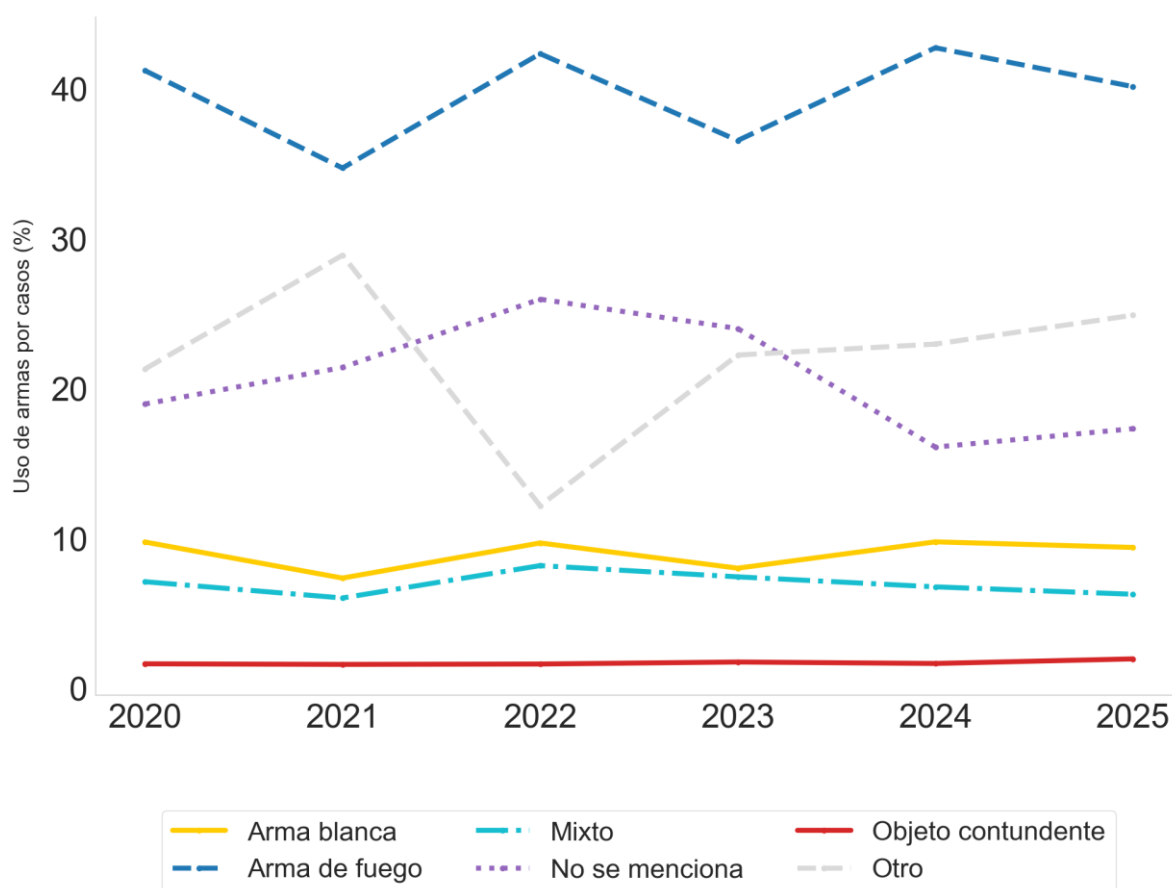


Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales del SAF

Asimismo, se constata en los relatos una alta presencia de uso de armas de fuego como medio comisivo e intimidatorio, en-

contrándose presente en aproximadamente el 40% de los casos en todos los años analizados (ver Gráfico 12).

Gráfico 12. Elementos usados en la comisión del robo violento de vehículos

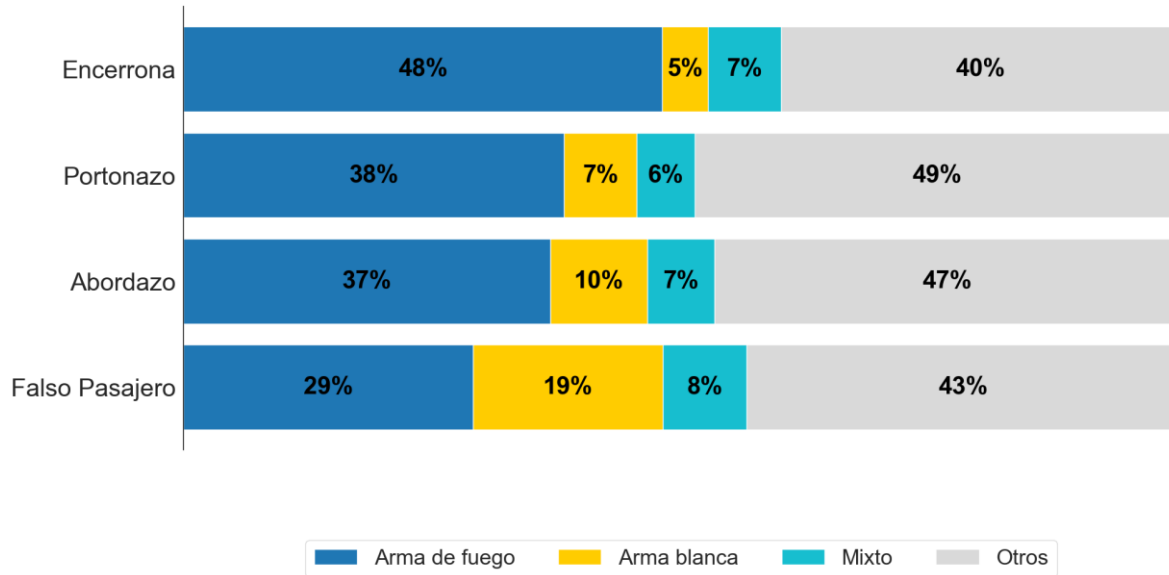


Fuente: elaboración propia en base a relatos policiales del SAF

En el análisis del uso de armas por tipología, excluyendo los casos en que no se menciona algún uso de arma (Gráfico 13), se constata que, en la encerrona, la presencia de arma de fuego representa la mayor proporción (48%), seguida por la categoría otros (40%), mientras que el uso de arma blanca y usos mixto de armas es menor (5% y 7%, respectivamente). En el portonazo, el arma de fuego alcanza el 38%, seguido por la categoría otros (49%), con proporciones menores de uso de arma blanca (7%) y mixto (6%).

En el abordazo, el arma de fuego concentra el 37% de los casos, siendo la categoría otros la más prevalente con 47%. El uso de arma blanca y mixto alcanza el 10% y 7%, respectivamente. En falso pasajero, el arma de fuego representa el 29%, el arma blanca el 19%, el mixto el 8% y la categoría otros el 43%.

Gráfico 13. Elementos usados en el robo violento de vehículos: acumulado 2020-2025*



Fuente: elaboración propia en base a relatos del SAF

**Excluyendo la categoría "No se menciona" del análisis*

CONCLUSIONES

El análisis del período 2020–2025 evidencia que el robo violento de vehículos en Chile ha experimentado cierta variabilidad. La disminución en 2021 dio paso a un importante incremento en el número de casos en 2022, año a partir del cual se ha constatado una disminución sostenida en el número de denuncias hasta 2025 donde se evidencia una importante disminución del número de casos.

Los datos muestran que el fenómeno se concentra en espacios y horarios donde la vigilancia natural es baja y la circulación vehicular facilita la fuga. Este hallazgo sugiere, para este tipo de delito, la importancia de avanzar en la aplicación de políticas basadas en enfoques situacionales y urbanísticos (mejoramiento de la iluminación, visibilidad, del diseño vial y gestión del espacio público), como parte de las estrategias preventivas que se deben complementar con las de inteligencia, análisis e investigación penal. De manera adicional, existe una concentración de estos hechos en zonas determinadas de la Región Metropolitana.

Las encerronas tienen lugar en las intersecciones de autopistas o en lugares alejados a ellas, siendo el eje Vespucio Sur el que muestra mayor densidad. El abordazo es más característico de la zona noroeste y la zona sur. Por su parte, el portonazo se encuentra más disperso en distintos puntos de la ciudad. Como se ha descrito, el robo violento de vehículos es una expresión de un problema criminal más amplio, sustentado por la existencia de mercados secundarios ilícitos. En ese sentido es im-

portante que las estrategias de persecución pongan el énfasis en perseguir la ruta posterior del vehículo, dado que es en esa fase donde se concentraría el mayor valor criminal. Esta perspectiva coincide con lo desarrollado en otros reportes de esta serie, como el de secuestros y extorsiones, donde se destaca la importancia de fortalecer la investigación sobre financiamiento, logística, protección y redes de comercialización que posibilitan la continuidad del delito.

El análisis de los relatos da cuenta de patrones que se han consolidado a través del tiempo, a saber: participación de varios sujetos, uso frecuente de armas de fuego, distribución de roles al interior del grupo y empleo del miedo para asegurar la cooperación inmediata de la víctima. Asimismo, los datos de imputados del SAF muestran una alta participación de jóvenes y menores de edad, donde el 54% de los imputados tiene menos de 22 años y más de un quinto corresponde a menores de 18 años.

La proporción de víctimas que ha sufrido lesiones se encuentra entre un 11 y un 13%, dando cuenta de que la violencia ejercida está orientada a generar un control rápido de la situación por parte de los agresores. Esto es congruente con los planteamientos de la teoría de la elección racional revisada en los primeros capítulos del reporte. Lo anterior no obsta a que este tipo de delitos provoque un alto impacto emocional en las víctimas y la comunidad en general. Dicho impacto se manifiesta, por un lado, en una sensación de vulnerabilidad y temor, y por otra, en

modificaciones de rutinas cotidianas que pueden percibirse como de mayor riesgo, desde salir de casa, conducir por una autopista, o esperar en un semáforo.

El comportamiento de estos hechos en otros países muestra la aparición de variantes en el fenómeno como, por ejemplo, falsos accidentes, bloqueos electrónicos remotos, inhibidores de señal o secuestros breves, todos los cuales podrían eventualmente replicarse más sistemáticamente en Chile. Por lo anterior, y sin perjuicio del análisis de las cuatro tipologías que incluye este reporte, es importante que las instituciones con competencia en la materia mantengan un monitoreo sistemático del fenómeno para anticipar cambios antes de que logren instalarse.

Finalmente, este reporte reafirma la importancia de contar con información actualizada para orientar la toma de decisión en persecución penal y el diseño de políticas públicas. La incorporación de tipologías, patrones, dinámicas territoriales y análisis temporal constituye un insumo para mejorar las capacidades de todas las instituciones, considerando los desafíos de coordinación y trabajo intersectorial que supone el combate al crimen organizado.

BIBLIOGRAFÍA

- Bergman, M. (2023). *El negocio del crimen: El crecimiento del delito, los mercados ilegales y la violencia en América Latina*. Fondo de Cultura Económica.
- Buil Gil, D. (2016). ¿Qué es la criminología? Una aproximación a su ontología, función y desarrollo. *Derecho y Cambio Social*, 13(44), 1–56.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activities approach. *American Sociological Review*, 44, 588–608.
- Jacobs, B. A. (2013). The manipulation of fear in carjacking. *Journal of Contemporary Ethnography*, 42(5), 523–544.
- Jacobs, B. A., & Cherbonneau, M. (2019). Carjacking and the management of natural surveillance. *Journal of Criminal Justice*, 61, 40–47.
- Jacobs, B. A., & Cherbonneau, M. (2023). Carjacking: Scope, structure, process, and prevention. *Annual Review of Criminology*, 6, 155–179.
- Miethe, T. D., & Sousa, W. H. (2010). Carjacking and its consequences: A situational analysis of risk factors for differential outcomes. *Security Journal*, 23(4), 241–258.
- Ministerio Público de Chile. (2024a). *Informe de crimen organizado en Chile* (Unidad de Crimen Organizado y Drogas).
- Policía de Investigaciones de Chile (PDI). (2020, 10 de enero). *Estudio revela la evolución en el robo de autos (modus operandi)*. <https://www.pdichile.cl/centro-de-prensa/detalle-prensa/2020/01/10/la-evoluci%C3%B3n-del-robo-de-autos-modus-operandi>
- Policía de Investigaciones de Chile (PDI). (2020, 4 de febrero). *Estudio detalla destino de autos robados en Chile*. <https://www.pdichile.cl/centro-de-prensa/detalle-prensa/2020/02/04/estudio-detalla-destino-de-autos-robados-en-chile>
- Sampó, C., & Dammert, L. (2025). *La evolución del crimen organizado en América Latina*. Fundación Friedrich Ebert Stiftung.
- Chile. Ley N.º 21.170, Modifica el tratamiento de las penas de los delitos de robo y receptación de vehículos motorizados (26 de julio de 2019).
- Chile. *Código Penal*, arts. 433, 436, 439 y 443.

