

# GRANDES PERSPECTIVAS PARA EL SEGURO EN AMERICA LATINA

No obstante el difícil panorama que vive el continente, los inversionistas de todo el mundo tienen sus ojos puestos en la región. William R. Fadul y Raffaele Tiano Sambo opinan al respecto.

A pesar de las dificultades económicas, políticas y sociales que afrontan desde hace varios años los países latinoamericanos, las perspectivas de crecimiento de la región, en lo referente al desempeño de la industria aseguradora, son halagüeñas hacia el futuro.

Los ojos de los inversionistas extranjeros están puestos en el mercado latinoamericano, aun a pesar de los déficits presupuestales, la inflación, la devaluación, la corrupción, las recesiones económicas generalizadas y los enfrentamientos entre naciones vecinas por zonas fronterizas. A ello se suman los conflictos internos (como las guerrillas de Colombia y México), las catástrofes naturales que golpean el área, como el fenómeno de El Niño, el huracán Mitch, que afectó Centroamérica y México y el terremoto que azotó al eje cafetero colombiano.

Según David Baxter<sup>1</sup>, analista de la revista especializada de reaseguros The Review, el interés actual en la región no muestra señales de menguar. "Los reaseguradores se han fijado en el mercado primario de seguros América Latina que está creciendo a una tasa compuesta del 18% anual".

En este mismo sentido, en el tradicional rendez-vous de Montecarlo<sup>2</sup>, que se realizó en julio de 1998, donde se reunieron alrededor de 2.000 aseguradores y reaseguradores de todo el mundo, se le preguntó a cerca de cien ejecutivos de la industria en cuáles regiones vieron aumentar sus negocios en el último año. Del total, un 25% de los entrevistados indicó que fue América Latina, mientras que un 21% contestó que fue Europa del Este, el 15% Europa del Oeste, el 14% América del Norte, el 7% Asia y el 7% Austria - Pacífico. Además, casi la totalidad de los encuestados consideró que dicho aumento continuaría hacia el futuro en sus respectivas regiones, con Latinoamérica como líder emergente entre ellas.

De hecho, la producción de primas de los países de la región en su conjunto ha mostrado un destacado progreso en los últimos años. Según datos de FIDES, comparado con un volumen de primas de US \$18,7 mil millones logrado en 1992, los países miembros de la región registraron un primaje de US \$35,2 mil millones en 1997 (ver gráfica 1 y tabla 1).

Gráfica 1  
TOTAL PRIMAS EMITIDAS 1990 - 1997  
PAISES LATINOAMERICANOS MIEMBROS DE FIDES



Fuente: FIDES

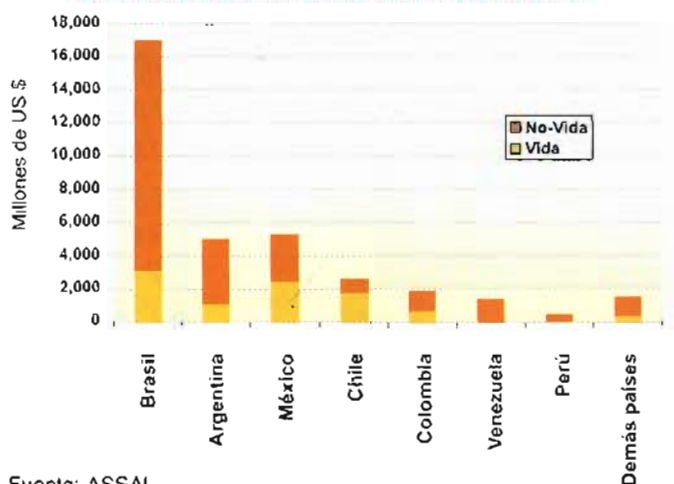
Proyectando estas cifras, en 1998 se habrá alcanzado la cifra de los US \$37 mil millones, aún considerando las dificultades monetarias de Brasil y Ecuador.

Las proyecciones hacia el futuro también son alentadoras. El Secretario General de FIDES y Presidente Ejecutivo de Fasecolda, William R. Fadul, en el Roundtable on Insurance Conditions in Latin America, evento internacional realizado en Estados Unidos el pasado mes de febrero, señaló que a mediano plazo, el volumen de primas de los seis principales mercados de la región pasará de US \$34,5 mil millones a 43.7 mil millones en el año 2000. En cuanto a las proyecciones a largo plazo, agregó, "la participación actual de la región en el primaje mundial, actualmente del 1,5%, podría ser del 2,5% en el 2010, con un volumen total de primas del orden de los US \$90 mil millones. En cuanto al reaseguro de no-vida, este aumentaría de US \$5 mil millones en 1995 a una cifra entre US \$14 mil millones (si es restringido) y US \$20 mil millones (si no se restringe) en el año 2010. Es decir, de un 5% pasaría a representar entre un 6 y un 8% del mercado mundial".

## APERTURA Y GLOBALIZACION

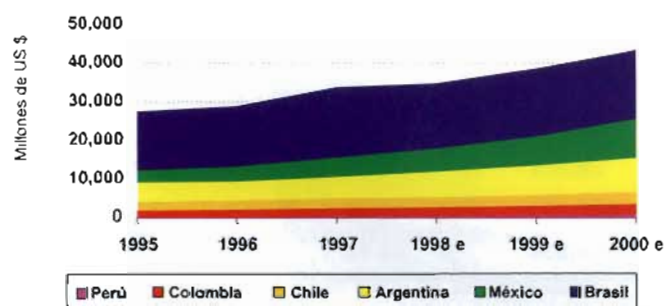
Aunque sorprende que una zona económicamente tan atribulada pueda presentar índices tan constantes de crecimiento pro-

Gráfica 2  
TOTAL PRIMAS EMITIDAS 1997  
PAISES LATINOAMERICANOS MIEMBROS DE FIDES



Fuente: ASSAL

Gráfica 3  
TOTAL PRIMAS EMITIDAS 1995 - 2000  
SEIS PRINCIPALES MERCADOS DE SEGUROS



Fuente: FIDES. Las proyecciones no incluyen las primas de seguridad social para Brasil a partir de 1998. (e) estimado.

gresivo, para el Delegado Regional de Assicurazioni Generali para América Latina, Raffaele Tiano Sambo, "se disipa la duda si se observa que las crisis de Brasil y Perú fueron ampliamente compensadas por los simultáneos desarrollos de Chile, Argentina y Panamá; las dificultades de Venezuela en 1994 fueron balanceadas por los aumentos de Brasil y Perú, así como los aprietos de México y de Argentina en 1995 encontraron equilibrio en los avances de Chile, Perú, El Salvador, Guatemala y República Dominicana".

En una conferencia dictada por este directivo en Panamá sobre las "Perspectivas del Mercado Asegurador Latinoamericano", el pasado 18 de marzo de este año, dijo que en la actualidad, "los países de la región, exceptuando Nicaragua y Costa Rica, han abierto sus puertas al capital extranjero en materia de seguros. Mención aparte merece Brasil, donde sigue el monopolio del IRB, autoridad estatal vigilante, intermediaria y, hasta ahora, algo permisiva. Mientras tanto, a la expectativa de la apertura una decena de reaseguradoras internacionales - entre

ellas Munich Re. General y Cologne Re, Mapfre Re, Swiss Re y Transatlantic Re- ya se establecieron localmente en aras de captar clientes".

Sobre la apertura de los mercados, destacó que las estrictas normas de inspecciones y de controles de clausulados de pólizas, de tarifas y de reaseguro fueron reemplazadas por la modernización de las leyes del seguro y por normas relacionadas con índices de solvencia, patrimonios mínimos, depósitos en garantía y estricta reglamentación a los regímenes de inversiones, dejando al buen criterio y sana capacidad técnica de la administración y dirección de la aseguradora su subsistencia, su recapitalización o su desaparición.

Es así como en México, por citar un ejemplo, desde 1994 han sido autorizadas para trabajar 24 filiales extranjeras y la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas tiene registradas para operar a más de 200 reaseguradoras foráneas, en un mercado conformado por 67 compañías de seguros y 3 de reaseguros.

También varias aseguradoras latinoamericanas han iniciado su expansión en el área, adquiriendo otras compañías o fusionándose con socios estratégicos, teniendo en cuenta el potencial de estos mercados con la aparición del Grupo de los Tres, la Comunidad Andina de Naciones, el Mercosur o el NAFTA, manifestó Tiano.

## EL FENOMENO DE LAS FUSIONES

Pero, ¿cómo protegerse del alud de adquisiciones derivado de la globalización? En opinión de Tiano, "la respuesta espontánea es aumentando el capital, consiguiendo techos de capitalización que no pueden ser alcanzados por escaladores normales. Sin embargo, esto exige enormes sacrificios económicos a los cuales no siempre quiere o puede sujetarse el gran accionista y desmejoran las relaciones con el pequeño, quien se ve obligado a meterse la mano en el bolsillo. Y esto en el mejor de los casos, porque la rentabilidad de la actividad aseguradora latinoamericana no es tan alta como para que los accionistas mayoritarios no se dejen encantar por un agresivo inversionista foráneo y, por el contrario, hay muchos que lo buscan".

Consideró además que la fusión, elemento esencial de la globalización, es el método que permite sobrevivir en un mundo en rebajas, aumentando la rentabilidad patrimonial y el volumen de producción y reduciendo al mismo tiempo los costos.

Quedan otras alternativas, como adelgazar la organización orientándola hacia la especialización en ramos particulares o dedicarse a nichos especiales, tales como cooperativas, sindicatos, gremios e instituciones financieras.

Según aseveró, grande es la oportunidad de ganar o perder que se ha abierto en los países en donde el Estado se ha retirado de la Seguridad Social, compartiendo o dejando totalmente en manos del sector privado los riesgos de enfermedades, maternidad, ac-

Tabla 1  
PRIMAS EMITIDAS Y SU CRECIMIENTO - PAISES MIEMBROS DE FIDES

País	1992	1996	1997	Crecimiento % 1997	Crecimiento del Quinquenio %
Argentina	3,463	4,256	5,082	19.42	27.88
Bolivia	42	54	66	23.14	37.98
Brasil	6,116	16,158	17,033	5.41	116.08
Chile	1,186	2,397	2,542	6.07	80.87
Colombia	856	1,931	2,151	11.41	87.9
Ecuador	113	236	252	6.68	44.22
El Salvador	71	124	125	0.28	30.95
Guatemala	88	152	163	7.31	45.92
Honduras	42	73	71	-2.52	63.65
México	5,075	4,025	5,160	28.22	-10.77
Panamá	200	288	298	3.61	31.24
Paraguay	35	69	111	59.93	92.89
Perú	328	506	544	7.56	89.88
República Dominicana	144	193	239	23.84	42.81
Venezuela	987	890	1,368	53.73	-8.00
<b>Subtotal miembros de América Latina</b>	<b>18,746</b>	<b>31,352</b>	<b>35,205</b>	<b>12.29</b>	<b>ND</b>
España	23,190	29,982	28,561	-4.74	36.42
Estados Unidos	541,771	599,012	690,192	15.22	42.37
<b>Total miembros FIDES</b>	<b>583,707</b>	<b>660,346</b>	<b>753,958</b>	<b>14.18</b>	<b>50.14</b>

Fuente: FIDES. (ND) - No disponible.

cidentes de trabajo y las pensiones de invalidez, vejez y de sobrevivientes.

Considerando que los negocios corporativos son siempre más cautivos y competitivos, el ejecutivo asegurador manifestó que se está presentando una tendencia generalizada de retorno a la búsqueda del pequeño pero fiel negocio personal, donde se destaca la bancaseguros y la venta por Internet. También se observa un interés hacia este tipo de negocios por parte de los grandes "brokers", quienes han abierto departamentos especiales para promover y atender, exclusivamente, esta actividad mediante la comercialización de productos masivos.


Destacó, además, el impulso que algunos aseguradores, con verdadera vocación internacional, están promoviendo en los

mercados mediante un servicio multinacional que interesa, particularmente, a esta área geográfica.

"La apertura transformó los mercados, ampliándolos de nacionales a regionales y de regionales a globales y varias empresas transfirieron parte de sus unidades productivas hacia zonas cuya mano de obra resultara menos cara", comentó.

Dicho fenómeno está originando un número mayor de empresas con sedes ramificadas en otros países. Han surgido aseguradores calificados que ofrecen un servicio internacional y profesional, que no se limita a las tradicionales ofertas de seguros, ya que se complementa con actividad de asesoría en "loss control engineering", en "risk financing/self financing" y de "captive management".

En opinión de Tiano Sambo, para 1999 las perspectivas indican que continuarán las privatizaciones, las compras, las fusiones y las incursiones en los mercados, así como seguirá la competencia desmedida y algunas compañías se hundirán debido a ella.

"La liberación de los mercados obligará a las aseguradoras, con el beneplácito de muchas reaseguradoras, a asumir y mantener los riesgos reduciendo sus tarifas y aumentando sus pérdidas técnicas, que ya no siempre podrán ser compensadas por la rentabilidad financiera que deberá soportar el aumento de los costos y los desfases de los intereses técnicos de algunos antiguos seguros de vida", concluyó. 

- 1 "Opportunity Knocks". The Review. Julio 1998.
- 2 "Changing Currents under a Calm Sea". The Review. Septiembre 1998.

Afortunadamente, la recuperación de vehículos va a la par con los hurtos. En 1997, por ejemplo, se recuperaron 17.537 vehículos, cifra que aumentó a 21.185 vehículos en 1998. Esta notable mejora se debe, en gran parte, a los esfuerzos continuos de las autoridades para combatir dicho fenómeno delictivo y a la efectividad de las redadas y retenes que forman parte del Plan Cazador (no relacionado con el sistema de rastreo del mismo nombre).

Con respecto a los vehículos hurtados asegurados, se logró recuperar un 8% en 1996, 11% en 1997 y 12% en 1998, según datos suministrados por las compañías de seguros en una encuesta realizada por Fasecolda.

### Destino de los vehículos hurtados

En cuanto al destino de los vehículos hurtados, las autoridades estiman que un 49% abastece una creciente demanda por autopartes en el mercado negro; un 29% termina en zonas marginales, donde es utilizado por la guerrilla, el narcotráfico y los paramilitares; 11% de los vehículos son rematriculados y, en muchos casos, vendidos a compradores inocentes; un 8% va a parar en países vecinos, entre ellos: Venezuela, Perú, Ecuador, Bolivia, Brasil, Antillas y Guayanas; y un 3% se utiliza para actividades ilícitas como carobombas y secuestros, para luego ser abandonados estos últimos.

### FACTORES QUE INCIDEN

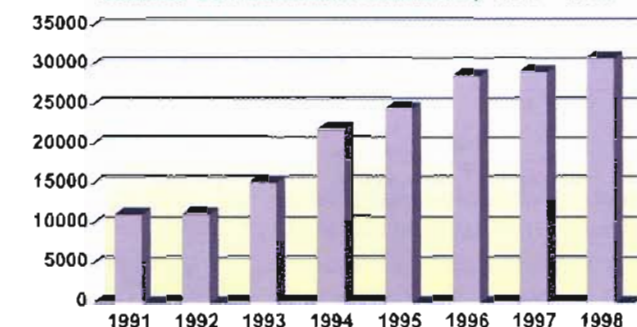
Varios factores han contribuido a este aumento en el hurto de vehículos. En primer lugar, existen **factores estructurales**, como:

- La falta de compromiso por parte de los ciudadanos y las entidades públicas y privadas. Se percibe una actitud generalizada de que "este no es problema mío".
- El fenómeno de la corrupción.
- La escasez de recursos para combatir este flagelo.

También hay **factores coyunturales**, entre los cuales se pueden enumerar:

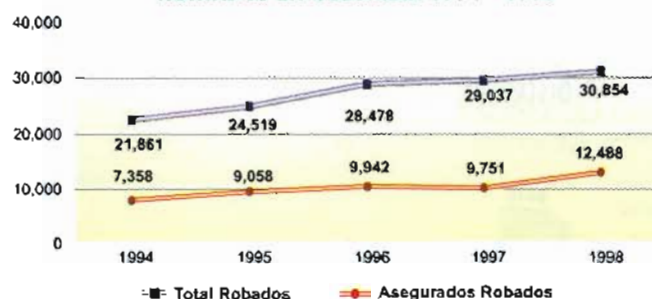
- El alto valor de los automotores y de las autopartes en Colombia.
- La internacionalización de las bandas delictivas, que dificulta su seguimiento.
- La escasa capacitación de las personas encargadas de revisar los documentos y los sistemas de identificación en las Secretarías de Tránsito, personal de la policía y aseguradoras.
- Las facilidades de ingreso de un vehículo por un tiempo indeterminado a países vecinos.
- La delincuencia organizada, como son los paramilitares, la subversión y otros.

**Gráfica 1**  
**NUMERO DE VEHICULOS HURTADOS / 1991 - 1998**



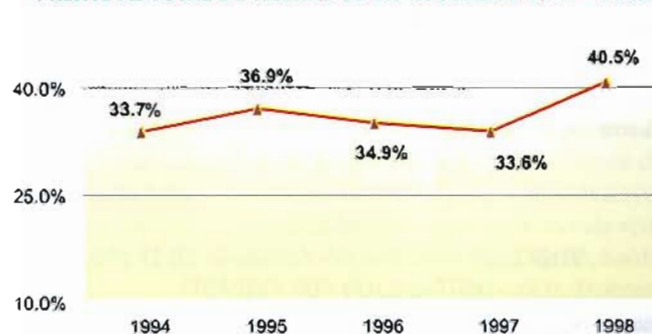
Fuente: DIJIN. Incluye motocicletas.

**Gráfica 2**  
**VEHICULOS ROBADOS Y ASEGURADOS HURTADOS EN COLOMBIA 1994 - 1998**

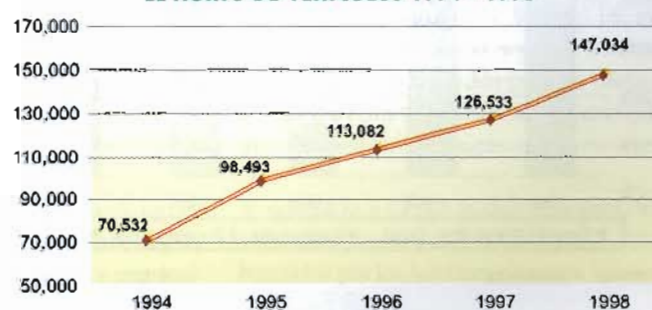


Fuente: Fasecolda, DIJIN

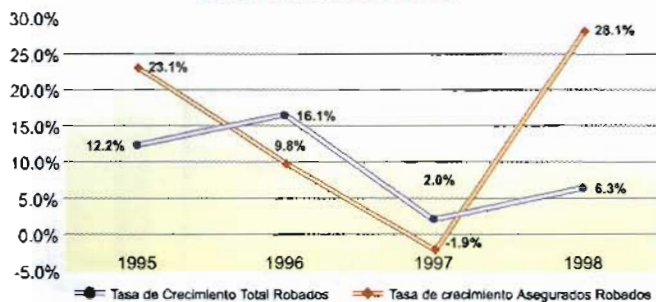
**Gráfica 3**  
**PORCENTAJE DE VEHICULOS ASEGURADOS HURTADOS FRENTE AL TOTAL DE HURTADOS EN COLOMBIA 1994 - 1998**



**Gráfica 4**  
**COSTO PAGADO POR LAS ASEGURADORAS POR EL HURTO DE VEHICULOS 1994 - 1998**

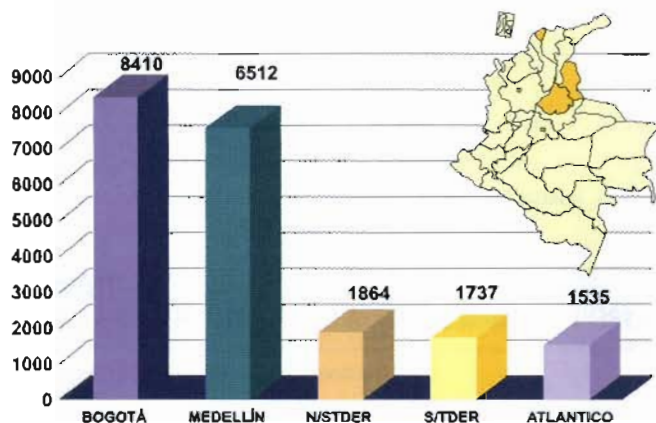


**Gráfica 5**  
**TASA DE CRECIMIENTO DE VEHICULOS ROBADOS Y ASEGURADOS HURTADOS**



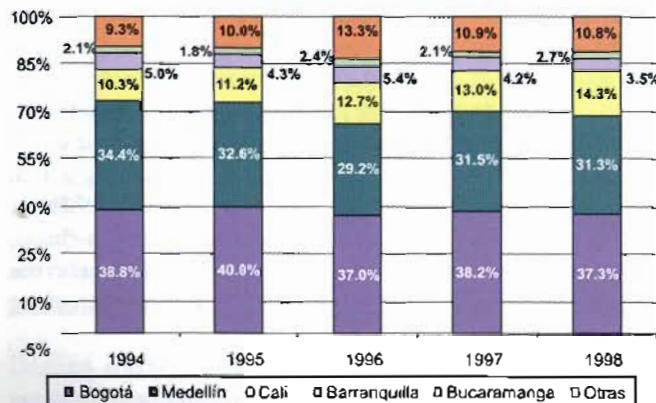
Fuente: Fasecolda, DIJIN

**Gráfica 6**  
**NUMERO DE VEHICULOS HURTADOS EN 1998 DISTRIBUCION POR ZONAS (Enero-Diciembre)**



Fuente: DIJIN. Incluye motocicletas.

**Gráfica 7**  
**VEHICULOS ASEGURADOS HURTADOS EN EL PAIS DISTRIBUCION POR CIUDADES**



Fuente: Fasecolda.

Igualmente, hay los factores facilitadores, como:

- Una normatividad poco rigurosa en materia de hurto de vehículos, que hace que dicho delito sea excarcelable y que conlleve penas muy leves.
- La buena fe de las personas también hace que muchos compradores inocentes caigan víctima de los ladrones.
- El desempleo, la falta de oportunidades y la expectativa de lucro inmediato han convertido el “halado” de autos en una alternativa muy atractiva para algunas personas.

Entre los aspectos sociales se encuentra la formación de contravalores y la insensibilidad e insolidaridad de los colombianos, cada día más imperante ante la creciente ola de violencia por la que atraviesa el país.

**BLANCOS CONTRA HURTO DE AUTOMOTORES**

La labor de inteligencia de la DIJIN se ha concentrado en tres grupos que forman parte de la cadena de hurto y comercialización de vehículos, a saber: las bandas delincuenciales, los falsificadores de equipo y los receptadores.

**Bandas delincuenciales**

Se han detectado bandas delictivas y carteles especializados en este lucrativo negocio. Varias personas forman parte de dicha cadena:

- El *autor material*, quien hurta el vehículo.
- Los *mecánicos*, encargados de reacondicionar el vehículo y cambiarle los sistemas de identificación para darle una nueva identidad.
- El *receptador*, quien recibe el vehículo y se lo pasa a un *comercializador*, quien vende el vehículo o sus partes.
- El *financiator*, quien provee el dinero para toda la operación y maneja la parte de mantenimiento (gasolina, arreglos, papeles, etc.)
- El *jefe de la banda*, muchas veces el mismo financiator, quien es el autor intelectual o la cabeza de la banda. Es la persona más oculta dentro de todo el proceso.

**Falsificadores de equipo**

Se han presentado numerosos casos en los que tramitadores, contratados por personas inocentes para realizar trámites legítimos ante las autoridades, le entregan documentos falsos, como tarjetas de propiedad y pago de impuestos, a la vez que se valen de los documentos originales para encubrir la identidad de un vehículo hurtado. Estas personas trabajan conjuntamente con empresas de litografía.

## Receptadores

Los receptadores son las personas encargadas de vender autopartes de segunda a través de un mercado negro, que ya no se limita a sectores "tradicionales" como La Playa, Paloquemao y La Caracas, en Santafé de Bogotá, sino que se ha desplazado a almacenes que utilizan facturas de autopartes legítimas para amparar los repuestos. La actividad ha afectado enormemente las ventas de los comerciantes legítimos.

## MODALIDADES DE HURTO

### Halado

Hay cuatro modalidades de hurto de vehículos en Colombia. La más frecuente, con un 60% de los casos, es el "halado" o hurto de autos estacionados en la calle o en parqueaderos. Su frecuencia se debe a que los colombianos tienden a ser muy confiados.

### Atraco Armado

El atraco armado es la segunda modalidad de hurto de autos. Ocurre en un 34% de los casos. Aunque tiende a presentarse por la noche, los ladrones se han vuelto más osados, llegando incluso a atracar a plena luz del día y en lugares donde hay alta concurrencia de gente.

Los ladrones se valen de varios trucos para lograr que un conductor se baje de su vehículo. Podrán, por ejemplo, señalarle alguna falla en las llantas. O bien, chocarlo por detrás, a veces con automóviles lujosos o de último modelo, para no despertar sospechas. Otras veces, los criminales abordan a la víctima a pie o en motocicleta, aprovechando el momento en que el conductor se detiene ante un semáforo.

Los atacadores acostumbran movilizarse en grupos de dos a cuatro miembros, y en dos o tres vehículos, para avisar sobre la presencia de policía en el área. Uno de los vehículos, normalmente pequeño y veloz (para poder escabullirse en el tráfi-



Muchos hombres son atracados al caer víctimas de una "cara bonita".

co), cerrará al conductor. Frecuentemente, una vez la víctima es abordada, encañonada y forzada a permanecer inmovilizada en el piso o en el baúl del automóvil, los ladrones procederán a hacer "la ronda" por diferentes cajeros, desocupando sus cuentas bancarias.

Ultimamente, se ha reportado un nuevo agravante a este delito. Unos días después de haber soltado a la persona, los ladrones la llaman para extorsionarla, exigiendo dinero a cambio de su vehículo. Normalmente el carro no lo devuelven e, infortunadamente, en demasiados casos, la víctima termina pagando con su vida.

### Sustancias tóxicas

El uso de escopolamina ocupa el tercer lugar, con un 4% de los casos. Esta modalidad ha disminuido porque hay una ma-

yor concientización sobre el tema. No obstante, la práctica continúa, especialmente con hombres, quienes son muy propensos a caer víctimas de una "cara bonita".

### Autorobo

Cada día hay más casos de "autorobo", donde un asegurado inescrupuloso contacta a un ladrón y le ofrece su carro a cambio de una módica suma. Dos o tres días después de "hurtado" coloca la denuncia, con el fin de darle suficiente tiempo al ladrón para que desaparezca el vehículo. Finalmente, cobra el seguro y recibe una indemnización por el hurto de su vehículo. Sólo un 2% de los hurtos se realizan de esta forma, pero aún así, es preocupante porque esta cifra va en aumento y se ha constituido en una nueva modalidad.

## LOS CARROS MAS APETECIDOS

La gran demanda por autopartes en el mercado negro es, sin lugar a dudas, el factor que más ha contribuido al hurto de vehículos. Según las autoridades, un carro vendido por partes puede valer entre cinco y seis veces su valor comercial, y más incluso, cuando se trata de modelos discontinuados o muy comerciales.

Según información suministrada por la DIJIN en los foros de problemática de hurto de automóviles en Colombia (ver recuadro página 29) las marcas más vendidas en el país, Chevrolet (Sprint, Swift, taxi Chevette, Luv 2300-2600, Trooper) y Mazda (323, 626 y Allegro y las camionetas B-2000 y B-2600), también son las más hurtadas, reflejando fielmente la alta demanda por sus repuestos. Otros carros familiares, como los Renault de las series R 4, R 9 y R 18, así como los Toyota Hilux y Land Cruiser 4.5, son muy apetecidos por sus partes, utilizadas para vehículos de servicio público y para microbuses.

Y, contrario a lo que podría pensarse, los vehículos importados también son muy buscados por los ladrones de autos. En esta



Foto: Paito Unico y Transitorio, Santafé de Bogotá

**LA REMATRICULA**

Otro gran problema es que falta un registro único automotor y un sistema de identificación vehicular obligatorio.

Según los últimos datos disponibles, en 1997 había un total de dos millones de vehículos en el parque automotor, cifra que puede estar hoy en día rondando los tres millones. Sin embargo, la falta de un registro único no permite dar una cifra exacta y, peor aún, impide que una secretaria de tránsito verifique si un vehículo ha sido matriculado en otra región.

Afortunadamente, el desconocimiento de los empleados, en el sentido de no siempre reconocer un documento falso, ya se ha logrado sanear a través de numerosos seminarios donde se les informa detalladamente acerca de los documentos que deben pedir y las posibles trampas realizadas por defraudadores.

Las anteriores acciones han dado buenos resultados, al reducir la rematricula de un 20 y 25% de vehículos hurtados en años anteriores, a un 11% en 1998.

Fasecolda, por su parte, ha venido trabajando estrechamente con la DIJIN desde hace cinco años para lograr la implementación de un Registro Unico Vehicular, utilizando el VIN, una nume-

categoría, los vehículos más hurtados en Colombia son: Toyota Burbuja, Chevrolet Blazer, Mercedes Benz, BMW, Aerovans, Ford Explorer, Cherokee, Hyundai, Daewoo y Camión Internacional.

**EL MERCADO NEGRO**

Cuando de autopartes hurtadas se trata, la situación se torna complicada, pues si bien en muchos casos la policía conoce su paradero, les queda muy difícil probar su origen ilícito.

Un funcionario de la DIJIN explica el mecanismo utilizado por los criminales para vender su mercancía. "Las autopartes hurtadas nunca se almacenan en el lugar de venta, sino que se traen por encargo. Un cliente pide una pieza determinada y le dicen que regrese en una o dos horas. Aun si ese cliente fuera un policía, al indagar sobre su origen, estos comerciantes muestran gruesas carpetas que detallan salvamentos para toda clase de partes y vehículos. Y con estas, justifican su posesión".

Hoy en día, como se comentó, también es posible encontrar piezas hurtadas en almacenes legítimos de autopartes, amparadas con facturas legítimas y declaraciones de importación.

"Lo que compran no es el salvamento, sino los documentos que se utilizarán una y otra vez en el futuro", señala el funcionario, indicando que a veces el mismo salvamento determina qué carros serán hurtados. "Si, por decir, compran un carro verde, modelo X, entonces los ladrones buscarán un carro con esas características. Cuando lo encuentren estacionado, lo hurtarán.. y si no pueden, entonces seguirán a la persona, la atracarán y se lo quitarán. Los hurtos no siempre son accidentales.. hay mucha planeación detrás de estos.."

# VIN-DE 17 CARACTERES



Fuente: DIJIN

ración aplicada por las ensambladoras a nivel mundial desde 1980 para identificar los vehículos que producen. Vale la pena aclarar, sin embargo, que en Colombia el Estatuto de Transporte ya considera la posibilidad de implementar un sistema de identificación vehicular, pero falta su reglamentación. Aún así, varias ensambladoras nacionales, como Colmotores y Mazda, ya lo está utilizando de manera voluntaria.

## RECOMENDACIONES


Como se puede observar, las causas del inusitado aumento en el hurto de vehículos en Colombia son muchas, y sus secuelas, muy graves, no sólo para la sociedad sino también para la economía del país. Aún así, las autoridades reconocen que hay varias soluciones que pueden ayudar a subsanarlo.

- La DIJIN considera que un factor controlable dentro de toda esta problemática son los salvamentos y los remates, que normalmente son vendidos con los sistemas de identificación intactos. Recomiendan grabarle un sello indeleble de la aseguradora a las señales de identificación del vehículo, tal como lo hace la DIAN, para evitar que las partes de un salvamento sean instaladas en un vehículo hurto.
- Los ladrones, sin ser aprehendidos y condenados por hurto vehicular, reciben penas muy leves de uno a tres años, excarcelables. Es así como la policía debe ingeniarse nuevas formas de ir tras los ladrones, valiéndose de cargos, por ejemplo, como el secuestro extorsivo, en los casos cada día más frecuentes en que un conductor es secuestrado y luego despojado de sus pertenencias y de su vehículo. Otro cargo utilizado es el hurto agravado, cuando hay violencia de por medio. Todos estos cargos conllevan penas más altas que el hurto vehicular y no son excarcelables. Por lo anterior, es imperativo unificar y hacer más rigurosa la legislación sobre el hurto de vehículos y delitos conexos.

Hay otra serie de recomendaciones hechas por la DIJIN, entre las cuales se encuentran:

- Capacitar al personal de las instituciones encargadas del control de vehículos.
- Expedir certificados de autenticidad de sistemas y antecedentes de vehículos antes de conceder una matrícula, a través de las Salas Técnicas de la Policía a nivel nacional.
- Realizar campañas preventivas para aumentar la concientización de la ciudadanía sobre el problema.
- Incrementar las labores de Inteligencia, especialmente en zonas limítrofes.
- Abrir los canales de comunicación entre los países vecinos y Colombia.

- Establecer controles rigurosos en vías obligadas para el ingreso a Colombia, así como hacer intercambio de pruebas e información entre países.
- Lograr una mayor coordinación entre las aduanas.
- Verificar la autenticidad de los documentos mediante unificación de criterios con países vecinos, especialmente en lo que se refiere al VIN.

Erradicar el problema de un negocio tan lucrativo es, sin lugar a dudas, una tarea titánica. No obstante, con un esfuerzo mancomunado entre autoridades, ensambladoras y aseguradoras, es previsible que este fenómeno pueda controlarse hacia el futuro. 

## FOROS REGIONALES SOBRE EL HURTO DE AUTOMOVILES

Teniendo en cuenta la problemática del hurto de vehículos en el país y atendiendo las inquietudes de entidades como la Fiscalía General de la Nación, el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), las Secretarías de Tránsito y las compañías de seguros, la Dirección de la Policía Nacional y la Federación de Aseguradores Colombianos (FASECOLDA) organizan, en el ámbito nacional, una serie de Foros Regionales para analizar el hurto de automotores en Colombia.



Dichos eventos tienen como objetivo ilustrar sobre el conocimiento básico que se debe tener de los documentos que se utilizan para la matrícula de vehículos, tanto nacionales como extranjeros, así como intercambiar experiencias, conocimientos y propuestas sobre el fenómeno delictivo del hurto de vehículos.

Entre los temas por analizar están la problemática del hurto de automóviles; los principales fraudes cometidos en los trámites de matrícula de vehículos; conocimiento de documentos; aspectos para tener en cuenta en relación con los autos importados; aspectos legales sobre la falsedad en la marcación de automotores y el Sistema de Identificación Vehicular (VIN).

Las ciudades donde tienen lugar los citados Foros son Santafé de Bogotá (mayo 6), Medellín (mayo 13), Pereira (junio 17), Cali (julio 15), Barranquilla (agosto 19) y Bucaramanga (septiembre 16).

Los foros buscan capacitar al personal de la policía, funcionarios de las secretarías de tránsito, y gerentes de el área de Automóviles de las aseguradoras. La asistencia es exclusivamente por invitación.