18270-25

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Regula la fabricación, acondicionamiento, importación, comercialización y uso de vehículos blindados de uso particular

SESIÓN N° 27

FECHA 20-05-2026

■ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☐ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☐ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

■ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

PROYECTO DE LEY QUE REGULA LA FABRICACIÓN, ACONDICIONAMIENTO, IMPORTACIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y USO DE VEHICULOS BLINDADOS DE USO PARTICULAR

I. FUNDAMENTOS

El uso de vehículos blindados de uso particular ha dejado de ser, en Chile, un fenómeno marginal o exclusivamente asociado a actores políticos y empresariales de alto perfil. Durante la última década, y de forma acelerada desde 2019, el blindaje vehicular se ha transformado en una industria en crecimiento sostenido, impulsada por el deterioro de las condiciones de seguridad pública, la expansión del crimen organizado y la percepción ciudadana de vulnerabilidad frente a la delincuencia. Este cambio estructural en la demanda de protección particular ha dado lugar a un mercado emergente que, sin embargo, opera en un vacío normativo completo, sin regulación técnica, sin registro administrativo y sin control sobre quiénes proveen ni quiénes acceden a este tipo de protección balística.

La magnitud del fenómeno puede apreciarse en cifras concretas. Según declaraciones del gerente comercial de Ballistic Technology Colombia, empresa que opera en Chile a través de Blindek Chile SpA, hacia 2025 circulaban en el territorio nacional entre 1.400 y 1.450 vehículos blindados de uso particular. El mismo experto reconoció que esa cifra podría ser superior, dado que proviene del conocimiento informal de las propias empresas del rubro y no de un registro oficial. Esta ausencia de datos confiables es, por sí sola, un indicador del estado de desregulación en que se encuentra el sector. No existe en Chile ninguna institución pública que lleve un catastro de cuántos vehículos blindados circulan, quiénes son sus propietarios, a qué nivel técnico de protección corresponden ni qué empresa realizó el proceso de blindaje.

OFICINA
CHILE
13-05-2026
15:27
VIRTUAL

El origen de la industria del blindaje particular en Chile es relativamente reciente. Según el mismo experto, hasta aproximadamente 2015 y 2016, la empresa pionera en el rubro realizaba apenas tres vehículos blindados por año; fue a partir del estallido social de octubre de 2019 cuando la demanda comenzó una curva ascendente sostenida, llegando en 2025 a producir entre 70 y 80 vehículos anuales solo por esa firma. Esto refleja no solo un crecimiento cuantitativo de la demanda, sino también un cambio cualitativo en la naturaleza de los usuarios: si antes el blindaje era casi exclusivo de personas con funciones de alto riesgo institucional, hoy atiende a un público mixto compuesto en un 50% por empresas y en un 50% por personas naturales, incluyendo familias con hijos que se movilizan solos en zonas urbanas de alta conflictividad.

Este crecimiento ha ocurrido en ausencia absoluta de regulación estatal. Como reconoció explícitamente el experto de Ballistic Technology Colombia al ser consultado sobre si existe alguna normativa sobre cómo debe realizarse el proceso de blindaje: "No, no. Hoy día no hay una normativa de nada. Tú no tienes nada que informar. Es por decisión propia de las empresas." Esta confesión desnuda una realidad preocupante: en Chile, cualquier persona puede blindar un vehículo, cualquier empresa puede ofrecer ese servicio y nadie está obligado a dejar constancia de ello ante ninguna autoridad. La ética empresarial —cuando existe— es el único mecanismo de control, lo que resulta claramente insuficiente para un bien que, por su naturaleza, tiene implicancias directas sobre la seguridad pública.

El problema no se limita a la ausencia de un registro. También abarca la falta de control sobre los materiales balísticos importados, la inexistencia de requisitos técnicos mínimos para las empresas que realizan el blindaje y la imposibilidad de fiscalizar la calidad del trabajo ejecutado. Rodrigo Rivera, gerente general de Blindatek, una de las empresas más reconocidas del rubro, señaló que en Chile cualquiera puede importar materiales para blindar sin ningún control, situación que describió como "un arma de doble filo", dado que sin seguimiento de esos materiales no se sabe quién los usa ni para qué, y que por ello deberían ser regulados de forma análoga a como se regula el comercio de armas. Esta comparación con el régimen de

OFICINA
CHILE
13-05-2026
15:27
VIRTUAL

armas no es meramente retórica: un material que protege contra impactos balísticos de calibres medios y altos tiene, estructuralmente, el mismo potencial de uso indebido que una pieza de armamento.

La amenaza de que vehículos blindados lleguen a manos del crimen organizado es uno de los fundamentos más sólidos de la urgencia regulatoria. Al ser preguntado directamente sobre si una banda del crimen organizado podría acceder fácilmente a un vehículo blindado, el experto señaló que comprando a una blindadora establecida lo vería difícil, pero advirtió que mediante un tercero —un palo blanco— la situación se complica, y puso como ejemplo lo que ocurre en Ecuador, donde grupos con alto poder adquisitivo han llegado a armar instalaciones clandestinas de blindaje, llevadas por personas que, una vez terminado el trabajo, no han regresado. Esta posibilidad, lejos de ser hipotética, resulta plausible en el contexto chileno a medida que el crimen organizado transnacional consolida su presencia en el país.

El mercado secundario de vehículos blindados agrava esta problemática. Hoy en día, es posible encontrar vehículos blindados en páginas de compraventa de autos usados en internet, lo que significa que ya existe un mercado de segunda mano de este tipo de unidades sin ningún mecanismo de control sobre quiénes son sus nuevos propietarios. Esto implica que incluso si una empresa blindadora aplica criterios rigurosos al momento de prestar el servicio, ese control se pierde por completo en las transferencias posteriores, generando un universo de vehículos blindados cuya trazabilidad resulta imposible bajo el marco normativo actual.

La preocupación sobre los estándares técnicos del blindaje realizado agrega una dimensión adicional al problema. Además del riesgo de seguridad pública, existe un riesgo para los propios usuarios derivado de la ausencia de certificación obligatoria de los trabajos ejecutados. El experto de Ballistic Technology Colombia advirtió que ya hay mala fe de algunas empresas, que realizan un blindaje incompleto, ya sea por reducir costos o por presión de los propios clientes, con el resultado de que existen vehículos en circulación con agujeros balísticos, espacios sin cobertura por donde una bala puede ingresar fácilmente. Sin un sistema de certificación técnica obligatoria y sin habilitación de las empresas blindadoras, un usuario que paga una

OFICINA VIRTUAL 13-05-2026 15:27

suma equivalente a 25.000 dólares —precio promedio en Chile según el mismo experto— no tiene ninguna garantía legal de que lo que recibe cumple el estándar que le fue ofrecido.

La experiencia comparada permite entender por qué una regulación meramente registral resulta incompleta. El análisis elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), en la Asesoría Técnica Parlamentaria SUP N°141416 de mayo de 2024, identificó que las jurisdicciones más avanzadas en esta materia no se limitan a exigir un registro, sino que construyen un sistema integral que combina estándares técnicos de protección balística, habilitación de las empresas que realizan el blindaje, regímenes de autorización diferenciados según el nivel de protección y sanciones efectivas ante el incumplimiento. Los dos grandes referentes técnicos a nivel global son la norma estadounidense NIJ-0108.01, del National Institute of Justice, publicada en 1985, y las normas europeas EN 1522 y EN 1523, ambas de 1999, que clasifican los materiales y los vehículos según su capacidad de resistencia frente a distintos tipos de armas y municiones, desde pistolas de bajo calibre hasta rifles de alta potencia y escopetas.

Colombia constituye el modelo de referencia más relevante para Chile, dado que enfrentó la proliferación del blindaje vehicular en un contexto de crimen organizado con décadas de antelación. El experto colombiano explicó que en su país se determinó que un vehículo blindado es funcionalmente similar a un arma de defensa y, en consecuencia, debe estar sujeto a un régimen de registro y autorización equivalente: quien tenga un vehículo blindado debe justificar ante la autoridad las razones de riesgo que lo ameritan, y la autoridad puede negar la autorización si no se satisface esa justificación. Además, Colombia estableció un umbral técnico a partir del cual se activa la exigencia de autorización: los vehículos de nivel 3 requieren permiso explícito, mientras que los de menor nivel solo deben quedar registrados en la tarjeta de propiedad. El resultado de este sistema es que Colombia cuenta hoy con información verificada sobre la circulación de aproximadamente 14.000 vehículos blindados anuales en su territorio, cifra que refleja la posibilidad real de control cuando existe voluntad regulatoria.

OFICINA
CHILE
13-05-2026
15:27
VIRTUAL

Brasil, por su parte, construyó un régimen igualmente detallado a través de la Portaria N°55-Colog de 2017, que establece procedimientos administrativos para la fabricación, importación, exportación, comercio y uso de vehículos blindados, y define niveles de blindaje similares a los de la norma NIJ. La legislación brasileña exige que todo vehículo blindado lleve en un lugar de fácil verificación una placa con información sobre el propietario, el número de chasis y el nivel de blindaje, y establece una vigencia de tres años para el registro, al término de la cual debe renovarse. Posteriormente, la Ley N°14.071 de 2020 actualizó este régimen, eliminando la exigencia de autorización del Ejército para el blindaje en general —manteniendo únicamente el requisito de registro y licencia— lo que muestra que incluso sistemas robustos son susceptibles de calibrarse con el tiempo para equilibrar control y simplificación administrativa. Colombia y Brasil se basan técnicamente en el estándar NIJ, al igual que México, que desarrolló su propia norma oficial, la NOM-142-SCFI-2000, que contempla cinco niveles genéricos de protección y permite a cualquier persona física o moral solicitar su actualización cuando el desarrollo balístico internacional así lo requiera.

España presenta un caso particular dentro del derecho comparado: si bien aplica íntegramente las normas europeas EN 1522, EN 1523 y EN 1063 en materia de resistencia balística de materiales y vidrios, la investigación de la BCN no encontró en ese país una norma que regule explícitamente los vehículos blindados para uso particular. La regulación de seguridad privada —Orden INT/314/2011— aborda el equipamiento de las empresas del sector pero no establece un régimen administrativo equivalente al colombiano o brasileño para personas naturales. Esto evidencia que incluso dentro de los países analizados existen distintos grados de completitud normativa, y que Chile puede aprender tanto de los modelos más comprehensivos como de las brechas que persisten incluso en jurisdicciones desarrolladas.

La síntesis del derecho comparado apunta a una conclusión inequívoca: en todos los países que han enfrentado el crecimiento del blindaje vehicular particular de forma anticipada, la respuesta ha sido siempre la construcción de un sistema que combine

OFICINA
CHILE
13-05-2026
15:27
VIRTUAL

registro obligatorio, habilitación de empresas, estándares técnicos verificables y régimen de autorización diferenciado según el nivel de peligrosidad del blindaje. El secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), Diego Mendoza, fue preciso al señalar que si bien la iniciativa parlamentaria de 2024 abre una puerta necesaria, resulta insuficiente porque requeriría una serie de reglamentos elaborados por autoridades competentes —Transportes, Interior, Carabineros y Fuerzas Armadas— que contemplen tipos y niveles de blindaje, certificación de materiales y del trabajo realizado, y protocolos para vehículos que ingresen desde el extranjero ya blindados. Esta observación técnica del mundo gremial coincide exactamente con lo que la experiencia internacional demuestra: la regulación del blindaje vehicular particular no puede reducirse a una anotación en un registro de tránsito, sino que exige un marco legal integral que ordene toda la cadena, desde la importación de los materiales hasta la trazabilidad del vehículo en el mercado secundario.

II. IDEA MATRIZ

Crear un sistema de regulación y registro de vehículos blindados de uso particular que incluya verificación de antecedentes penales de solicitantes, un registro digital, y obligaciones de documentación para empresas proveedoras, con el propósito de controlar y fiscalizar el acceso y uso de estos vehículos, evitando su utilización a miembros de organizaciones criminales o delictuales.

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
13-05-2026
15:27
VIRTUAL

PROYECTO DE LEY

ARTÍCULO PRIMERO. - Incorpórese las siguientes modificaciones al Decreto Fuerza Ley 1 que Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito:

a) Incorpórese un nuevo artículo 39 ter del siguiente tenor:

"Artículo 39 ter.- Deberá anotarse especialmente si el vehículo tiene la característica de ser blindado, con indicación del nivel de blindaje conforme a la ley que regula la fabricación, acondicionamiento, importación, comercialización y uso de vehículos blindados de uso particular. Un reglamento establecerá los requisitos de esta anotación para que resulte especialmente distinguible en el conjunto de anotaciones del Registro."

ARTÍCULO SEGUNDO.- Las empresas que distribuyan, importen o acondiciones vehículos blindados estarán obligadas a verificar, antes de iniciar cualquier proceso de blindaje, que el solicitante no haya sido condenado por crimen o simple delito cuya responsabilidad penal no se encuentre extinguida.

Toda empresa que empresas que distribuya, importe o acondicione vehículos blindados deberá llevar un registro interno de los vehículos en que realice trabajos de blindaje, con indicación del propietario, número de chasis, nivel de blindaje ejecutado y fecha del trabajo. Este registro deberá conservarse por un período mínimo de cinco años y deberá ser puesto a disposición de las autoridades competentes cuando así lo requieran en el ejercicio de sus funciones legales.

ARTÍCULO TERCERO.- Créese el Registro Nacional de Vehículos Blindados, de carácter digital y de libre acceso al público, en el cual, las policías en el ejercicio de sus funciones tendrán acceso directo a toda la información contenida en dicha base de datos, debiendo ser notificadas de las respectivas actualizaciones.

Un reglamento determinará, a lo menos, la forma en que se realizará la inscripción en el Registro y su renovación, así como las disposiciones relacionadas con la

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 13-05-2026 15:27 VIRTUAL

actualización de la información, el cumplimiento de los requisitos de vehículos blindados y la consulta de dicha base de datos por parte de las policías, entre otros aspectos.

ARTÍCULO TRANSITORIO PRIMERO.- Los propietarios de vehículos blindados que se encuentren en uso al momento de la entrada en vigencia de esta ley, y las empresas que ya presten servicios de blindaje, contarán con un plazo de doce meses para adecuarse a sus disposiciones. Transcurrido dicho plazo, las situaciones no regularizadas serán sancionadas con multas de diez a treinta UTM.

ARTÍCULO TRANSITORIO SEGUNDO.- La presente ley entrará en vigencia noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

JOANNA PÉREZ OLEA
Diputada de la República

OFICINA
CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
13-05-2026
15:27
VIRTUAL

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JOANNA PEREZ O.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. RAUL LEIVA C.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CRISTIAN ARAYA L.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME ARAYA G.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CHIARA BARCHIESI C.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JUAN VALENZUELA H.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MAURO GONZÁLEZ V.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JORGE DIAZ I.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALVARO JOFRE C.

FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FRANCISCA BELLO C.