

Inseguridad en la ruta

- +40% de robos con violencia en rutas interurbanas entre 2019 y 2023
- 60% de los robos de carga se concentran en zonas industriales del Gran Santiago (Carabineros)

Robo de camiones y carga

Impacto directo sobre activos y operación

Integridad física del conductor

Riesgo personal que afecta disponibilidad de mano de obra

Inversión en tecnología

GPS, cámaras, sensores, monitoreo 24/7 – costos crecientes

Seguros y capacitación

Primas al alza y formación obligatoria en protocolos de seguridad

Medidas para mitigar el riesgo



GPS en tiempo real

Detecta desvíos y activa alertas inmediatas



3 cámaras por camión

Disuasión + evidencia ante incidentes



Incorporación de IA en la prevención

Anticipa riesgos antes de que ocurran



Due diligence de transportistas

Verificación documental rigurosa de toda la red



La clave es la integración, no la acumulación de dispositivos.

-15%

en costo por km si se reactiva
el transporte nocturno

¿Cultural o de seguridad?

Es de seguridad.

Los conductores chilenos no tienen problema en trabajar de noche. El problema es que no existen las condiciones mínimas para hacerlo.

- 1 Voluntad política sostenida
- 2 Iluminación y áreas de descanso certificadas
- 3 Fiscalización policial nocturna en tramos críticos
- 4 Pólizas de seguros que acompañen la operación nocturna
- 5 Recepción nocturna en destino

Pasos necesarios para la seguridad en la ruta

01

Due diligence documental

Antecedentes, referencias, historial de seguros y validación de licencias para cada transportista de la red.

02

Trabajo colaborativo

Coordinación activa con Carabineros, PDI y seguridad privada. Alertas tempranas y mesas de información compartida.

03

Código de Buenas Prácticas

Estándares mínimos verificables que involucran a toda la cadena: clientes, proveedores y subcontratistas.

Rol de las compañías de seguros

✓ Lo que funciona

Requisitos mínimos: GPS, cámaras y protocolos de monitoreo exigidos

Rol ordenador que eleva el estándar de toda la industria

Relación de trabajo cercana y constructiva con el sector

⚠ Oportunidades de mejora

Distinguir zonas de descanso habilitadas vs. bermas — con condiciones diferenciadas

Exigencias más granulares según ruta, horario y tramo de riesgo identificado

Menor burocracia en denuncia de siniestros — especialmente para transportistas pequeños

El costo de no actuar

La inseguridad no es solo un problema de orden público.

Es un problema de competitividad país.

Cada peso en seguridad es un peso que no va a tecnología, eficiencia ni formación productiva.

Necesitamos una política de Estado que trate la seguridad logística como infraestructura crítica.

15% → 9%

Si Chile cerrara la brecha logística con la OCDE
(del 15% al 9% del PIB)

→ varios puntos adicionales de crecimiento

La inseguridad mantiene esa brecha abierta.