



INFRAESTRUCTURA CRÍTICA:

Sin seguridad no hay logística

La operación en un centro logístico combina infraestructura, tecnología y control permanente. En un entorno más exigente en materia de seguridad, la industria ha reforzado sus protocolos y estándares para resguardar inventarios y asegurar continuidad operacional.

FELIPE LAGOS

La seguridad dejó de ser un costo operativo más para transformarse en un factor determinante del negocio logístico.

Hoy, actores y expertos del sector consultados por "El Mercurio" coinciden en que el ítem seguridad incide en tasas de vacancia, valorización de activos, decisiones de localización y tamaño de las inversiones; y que el tema va mucho más allá de la contratación de guardias y la instalación de cámaras.

De hecho, en un entorno desafiante en términos de seguridad, los desarrolladores de bodegas no solo evalúan la conectividad y plusvalía, sino también continuidad operacional y exposición a riesgos. "La seguridad no es una capa adicional que se incorpora al final del proyecto; es una variable estructural que se integra desde la etapa de evaluación y planificación", afirma Diego Castañeda, country manager de Megacentro Chile.

YA NO ES UN TEMA COYUNTURAL

Según el estudio "Desafíos y oportunidades en el sector inmobiliario de logística y bodegaje", elaborado por EY y Alaluf, la seguridad del entorno se ubica entre los principales desafíos identificados por la industria, junto con la incertidumbre económica y el financiamiento. Su versión más reciente advierte que la creciente crisis de seguridad podría estar afectando las proyecciones de nueva superficie y el ritmo de desarrollo futuro.

"No es solo coyuntura. La seguridad del entorno y el avance del crimen organizado han pasado de ser una variable de ruido a un tema estructural que hoy incide directamente en las decisiones de inversión, *cap rates* y desarrollo de nuevos proyectos", señala Matías Pontillo, socio adjunto de Consultoría Inmobiliaria de EY Parthenon.

Según el reporte, la tasa de vacancia general en el mercado de bodegaje del Gran Santiago alcanzó 4,58%, rompiendo la tendencia a la baja entre 2022 y 2023. En paralelo, un 40% de los actores consultados identificó la seguridad del entorno entre los desafíos más rele-

vantes para los próximos años. Para los analistas, la disponibilidad de superficie y un entorno más exigente en materia de riesgos está reconfigurando los criterios de ocupación y desarrollo de nuevos proyectos.

EL IMPACTO EN LOS COSTOS

Más allá de los estados financieros, la inseguridad está presionando la operación diaria de los parques logísticos a través de restricciones horarias, mayores tiempos de control de acceso y complejidades adicionales en la gestión del transporte. La creciente sofisticación de los delitos y la necesidad de reforzar protocolos han obligado a las empresas a rediseñar procesos que antes privilegiaban velocidad y eficiencia, explica Raimundo Prieto, gerente de Operaciones

de Bodegas San Francisco (BSF). A nivel internacional, distintos estudios estiman que el robo de carga genera pérdidas para la cadena logística global que van entre los US\$ 15.000 millones y los US\$ 35.000 millones al año.

Y más allá del valor de los bienes sustraídos, el impacto se refleja en mayores primas de seguros, exigencias de cobertura más estrictas y nuevas inversiones en tecnología y protocolos de seguridad, factores que comienzan a incorporarse como costos estructurales de la operación.

"La inseguridad restringe los horarios de operación y encarece la logística. El transporte evita circular de noche y los controles de acceso, que hoy son indispensables, le quitan agilidad a procesos que en otros países son mucho más fluidos", asegura Prieto.

La incorporación del ítem segu-

ridad a la planificación

Frente a este escenario, el sector ha comenzado a incorporar la seguridad como parte del diseño, y la planificación de sus proyectos incluye la evaluación del terreno, perímetros reforzados, accesos segmentados y la incorporación de tecnología avanzada.

"Hoy no diseñamos un parque logístico y después vemos cómo lo protegemos. La seguridad está incorporada desde el origen, tanto en la infraestructura como en los protocolos operativos. Estamos avanzando hacia modelos cada vez más anticipativos, apoyados en tecnología y análisis de patrones", afirma Rodrigo Núñez, gerente de Expansión de Campos Chile.

LA RESPUESTA EUROPEA

Est no es un fenómeno exclusivo de Chile. En Europa, el robo de

carga ha evolucionado hacia esquemas altamente organizados, con uso de fraude tecnológico, suplantación de identidad y ataques coordinados a camiones en ruta o estacionados. Frente a ello, el sector y las autoridades han desarrollado un modelo de respuesta basado en certificaciones, infraestructura especializada y tecnología integrada.

Así es como estándares de la Unión Europea como el de áreas de estacionamiento seguras y protegidas para camiones (SSTPA, por sus siglas en inglés) o la certificación TAPA PSR (requisitos de seguridad para estacionamientos en español) establecen exigencias escalonadas que van desde perímetros reforzados y control biométrico hasta sistemas inteligentes de CCTV sin puntos ciegos y protocolos de coordinación directa con fuerzas policiales. A ello se suman dispositivos antiinhibido-

res de señal, geocercas, cerraduras electromecánicas y capacitación constante a conductores, comenta Javier San Martín, profesor de logística de la Universidad Camilo José Cela de España.

"Ya no basta con un simple candado y un GPS básico; hoy en día, la seguridad del transporte se diseña por 'capas'", dice San Martín, mencionando que "la estrategia de las empresas de transportes es reducir al mínimo el factor de oportunidad y el error humano mediante formación al conductor, tecnología automatizada y bases fortificadas".

ARTICULACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

Si bien la inversión privada ha elevado los estándares de protección, actores del sector coinciden en que la respuesta no puede recaer exclusivamente en los desarrolladores. La trazabilidad de los delitos, la calidad de la información disponible y la coordinación con autoridades son factores que inciden directamente en la capacidad de anticipación. En ese contexto, el fortalecimiento de los registros específicos de delitos contra la carga y la articulación público-privada figuran como condiciones necesarias para reducir incertidumbre y mejorar la toma de decisiones.

"En aquellos sectores más desafiantes, la gestión activa de la seguridad, con medidas preventivas, monitoreo permanente y coordinación con autoridades, es clave para sostener la valorización del activo y mantener niveles saludables de ocupación", indica Diego Castañeda, de Megacentro Chile. "Si un proyecto no puede garantizar estándares sólidos de protección, pierde atractivo", añade.

En esa línea, gremios como ALOG han comenzado a trabajar con el flamante Ministerio de Seguridad Pública para mejorar el registro y análisis de los delitos que afectan al sector, información que hasta ahora se diluye en categorías generales y difícilmente dimensionar con precisión el fenómeno.

"Esta articulación es fundamental", dice Bernardo Collo, gerente de Desarrollo de ALOG, destacando que "no solo nos permite hablar un lenguaje común con la autoridad, sino que también nos da herramientas para que nuestros asociados registren de mejor manera los incidentes".

"La gestión activa de la seguridad, con medidas preventivas, monitoreo permanente y coordinación con autoridades, es clave para sostener la valorización del activo y mantener niveles de ocupación".

DIEGO CASTAÑEDA, country manager de Megacentro Chile

"Hoy no diseñamos un parque logístico y después vemos cómo lo protegemos. La seguridad está incorporada desde el origen, tanto en la infraestructura como en los protocolos operativos".

RODRIGO NÚÑEZ, gerente de expansión de Campos Chile

"La inseguridad restringe los horarios de operación y encarece la logística. El transporte evita circular de noche y los controles de acceso, que son indispensables, le quitan agilidad a procesos".

RAIMUNDO PRIETO, gerente de Operaciones de BSF

"La seguridad del entorno hoy incide directamente en las decisiones de inversión, en los *cap rates* y en el desarrollo de nuevos proyectos".

MATÍAS PONTILLO, Consultoría Inmobiliaria de EY Parthenon

