



WEB | EMPRESAS | ANÁLISIS

EVELYN HANUS
SOCIA WINS CHILE.

MÁS MUJERES EN LOGÍSTICA NO ES INCLUSIÓN, ES ESTRATEGIA OPERACIONAL. DURANTE MUCHO TIEMPO, LA CONVERSACIÓN SOBRE LA PRESENCIA DE MUJERES EN LOGÍSTICA SE HA ABORDADO PRINCIPALMENTE DESDE LA INCLUSIÓN. SIN EMBARGO, EN UN SECTOR QUE HOY ENFRENTA DISRUPCIONES CONSTANTES, PRESIONES POR EFICIENCIA Y UNA TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA ACELERADA, CREO QUE ES MOMENTO DE CAMBIAR EL ENFOQUE. INCORPORAR MÁS MUJERES EN LA CADENA DE SUMINISTRO NO ES SOLO UNA SEÑAL CULTURAL: ES UNA DECISIÓN ESTRATÉGICA QUE IMPACTA DIRECTAMENTE LA COMPETITIVIDAD DEL NEGOCIO.

La logística actual exige capacidades cada vez más complejas. Planificación integrada, análisis de datos, optimización de inventarios, coordinación con múltiples actores y gestión de riesgos forman parte del día a día. En este escenario, contar con equipos diversos en la toma de decisiones no es un atributo reputacional, sino una ventaja operacional.

A nivel global, las mujeres representan cerca del 39% de la fuerza laboral en supply chain, aunque su presencia disminuye a medida que aumentan los niveles de liderazgo. En Chile, la brecha es aún más evidente: sólo alrededor del 18% de las personas que trabajan en logística son mujeres, según datos del programa Conecta Logística, iniciativa que busca fortalecer la competitividad del sector logístico nacional.

La distancia se amplía aún más en roles operativos. En el transporte de carga, por ejemplo, la participación femenina sigue siendo muy baja. Menos del 2% de las licencias profesionales clase A5, necesarias para conducir camiones articulados, corresponde a mujeres, lo que evidencia tanto barreras históricas como una gran oportunidad para ampliar la base de talento en una industria que hoy enfrenta escasez de conductores y especialistas logísticos.

Afortunadamente, ya existen señales de avance. Iniciativas como el programa Mujeres Conductoras, impulsado por Conecta Logística junto a WINS Chile y una serie de actores públicos y privados, buscan abrir más espacios para que muje-

res se integren a roles tradicionalmente masculinizados dentro de la cadena logística.

El sector privado también ha comenzado a moverse en esta dirección. Empresas como DP World, SAAM y Sitrans han impulsado programas para promover mayor participación femenina en operaciones portuarias, transporte y logística integrada, entendiendo que la diversidad fortalece la gestión de equipos y mejora la capacidad de adaptación frente a entornos complejos.

Desde mi experiencia, observando cómo opera este sector, tengo la convicción de que equipos diversos toman decisiones más completas, gestionan mejor la incertidumbre y aportan miradas complementarias a los desafíos del negocio. En logística, donde la coordinación, la anticipación y la capacidad de respuesta son claves, estas diferencias pueden marcar una ventaja real.

Un aspecto adicional que no puede quedar fuera de esta conversación es el impacto que tiene la incorporación de más mujeres en la cultura organizacional y en la seguridad de las operaciones. Diversos estudios han demostrado que equipos más diversos tienden a cumplir con mayor rigurosidad los protocolos, reducir incidentes y fomentar entornos laborales más colaborativos. En una industria donde la seguridad es crítica, especialmente en transporte, operaciones portuarias y manejo de carga, este factor adquiere aún más relevancia. Así, avanzar en mayor participación femenina no solo amplía el talento disponible, sino que también contribuye a construir operaciones más seguras, sostenibles y resilientes en el tiempo.

Además, el mercado laboral también está cambiando. Las nuevas generaciones buscan organizaciones con culturas más abiertas, oportunidades de desarrollo y liderazgo diverso. Para las empresas logísticas, que compiten por atraer talento especializado, avanzar en diversidad también es una forma de fortalecer su sostenibilidad a largo plazo.

La logística dejó hace tiempo de ser una función de soporte. Hoy es un habilitador estratégico para industrias completas, especialmente economías abiertas como la chilena, donde el comercio exterior, los puertos, el transporte y los centros de distribución sostienen gran parte de la actividad económica.