Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

Gestión de riesgos en el transporte de carga, mitigación de robos y seguridad.
Interorganizacional Institucional
Gestión de riesgos en el transporte de mercancías, mitigación del robo de carga y relaciones institucionales interorganizacionales.
Seguridad
Gestión de riesgos en el transporte de mercancías, mitigación de riesgos en la carga y seguridad institucional interorganizacional.

Marcelo Garcez da Silva

Ejecutivo con más de 27 años de experiencia en transporte terrestre de mercancías, logística y cadena de suministro. Especialista en gestión operativa y comercial, se desempeña como Director Operativo y Comercial en Transportes Silveira Gomes Ltda. (TSG) y Director en LogX, con una sólida trayectoria en la estructuración de operaciones especializadas y suministro industrial. Ocupa un puesto de liderazgo institucional como Director General y Coordinador del Comité de Seguridad en SETCERGS (Unión de Empresas de Transporte y Logística de Mercancías del Estado de Rio Grande do Sul).

Resumen

Este artículo investiga el papel de la gestión de riesgos, las tecnologías de seguimiento y la coordinación institucional interorganizacional para mitigar el robo de carga y promover la seguridad en el transporte por carretera. A partir de un análisis teórico de la gestión de riesgos corporativos, la criminología ambiental y la gobernanza en redes de seguridad públicas y privadas, el estudio analiza cómo la cooperación entre las empresas de transporte, las fuerzas policiales (Policía Federal de Carreteras, Policía Civil, Policía Militar) y los organismos reguladores reduce la incidencia de accidentes y el costo de las pólizas de seguro.

Se están evaluando las repercusiones de la integración de sistemas de seguimiento y sensores de seguridad en la protección de activos y en la garantía de la continuidad de las operaciones logísticas.
Palabras clave: Gestión de riesgos. Robo de carga. Seguridad institucional. Transporte de carga. Inteligencia de seguridad.

Abstracto

Este artículo investiga el papel de la gestión de riesgos, las tecnologías de seguimiento y la articulación institucional interorganizacional en la mitigación del robo de carga y la promoción de la seguridad en el transporte por carretera. A partir del análisis teórico de la gestión de riesgos corporativos, la criminología ambiental y la gobernanza de redes de seguridad público-privadas, el estudio analiza cómo la cooperación entre empresas de transporte, fuerzas policiales (Policía Federal de Carreteras, Policía Civil, Brigada Militar) y organismos reguladores reduce las tasas de pérdidas y los costos de las pólizas de seguro. El artículo evalúa el impacto de la integración de sistemas de seguimiento y sensores de seguridad en la protección de activos y la continuidad del negocio en las operaciones logísticas.

Palabras clave: Gestión de riesgos. Robo de puestos. Seguridad institucional. Transporte de mercancías. Inteligencia de seguridad.

Introducción

El robo de mercancías y de vehículos en el transporte por carretera constituye uno de los principales obstáculos.

desafíos socioeconómicos y operativos más severos que enfrentan las cadenas de suministro en las Américas.

América Latina. Como lo destacan Harland, Brenchley y Walker (2003), el crimen organizado se centró en

La interceptación de mercancías de alto valor en tránsito actúa como un elemento desestabilizador de...

economía, imponiendo costos adicionales sustanciales en términos de primas de seguros, sistemas de

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

Seguridad, pérdida de mercancías e interrupción de las actividades comerciales. En el sector del transporte.
En el sector del transporte por carretera, la mitigación de riesgos ha dejado de ser una actividad reactiva y se ha convertido en una...
función de inteligencia táctica y estratégica.
La evolución del crimen organizado ha exigido que las empresas de transporte y las entidades representativas...
El sector está desarrollando sofisticadas estrategias de gestión de riesgos (RIS). El uso
El uso aislado de equipos de rastreo de vehículos resultó insuficiente para contener los ataques.
operaciones criminales altamente planificadas que emplean bloqueadores de señales de radiofrecuencia (inhibidores).
y armamento pesado. La eficacia de la protección de activos llegó a depender de la capacidad de
combinar tecnologías de telemetría avanzadas con la creación de redes de cooperación institucional entre
El sector privado y las agencias de seguridad pública estatales y federales.
Este artículo propone una reflexión sobre la aplicación de la teoría de gestión de riesgos corporativos, de
Criminología ambiental y coordinación interinstitucional en la prevención del robo de mercancías.
Fundamentándose en marcos teóricos de seguridad pública, gestión de riesgos y gobernanza.
En redes, el estudio analiza cómo la coordinación de los comités de seguridad, el intercambio de
La inteligencia policial y la automatización de los procedimientos operativos reducen los índices de delincuencia.
Reducen los índices de accidentes y refuerzan la resiliencia del sector logístico.

Metodología

Este estudio adopta un enfoque metodológico cualitativo y descriptivo, basado en el análisis teórico y
Documentación documental de modelos de gestión de riesgos corporativos, informes estadísticos de
Tasas de accidentes en el transporte y directrices para la cooperación interorganizacional entre los sectores público y privado.
privado. La investigación se basa en una revisión de la literatura de obras de referencia académicas en
Gestión de riesgos, seguridad corporativa y gobernanza de redes, según lo define la norma ISO 31000.
(2018), Felson y Clarke (1998), Manunta (1999) y Provan y Kenis (2008).
El análisis examina los procesos de integración entre los sistemas de seguimiento de vehículos y los centros de control.
Monitorización las 24 horas, actuadores de seguridad (corte de combustible, cierre electrónico del maletero).
y sirenas) y el flujo de comunicación con las fuerzas policiales (Policía Federal de Carreteras, Policía Civil).
y la Policía Militar). Se evalúan indicadores de accidentes, como la tasa de accidentes por
millones de kilómetros recorridos, la tasa de recuperación de carga robada, el valor promedio de las pérdidas
costos operativos y costo de gestión de riesgos en el flete total.
La triangulación analítica contrasta los costos operativos de implementar planes con
Gestión rigurosa del riesgo, con las consiguientes ganancias de eficiencia derivadas de la reducción de las primas.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

Seguro de responsabilidad civil del transportista por desaparición de carga (RCTC-VI) y
Gestión de Riesgos (GRIS). Este enfoque metodológico permite sentar las bases de...
Científicamente, la tesis de que la inteligencia preventiva y la coordinación institucional son las
Inversiones de alta rentabilidad para la seguridad del transporte por carretera.

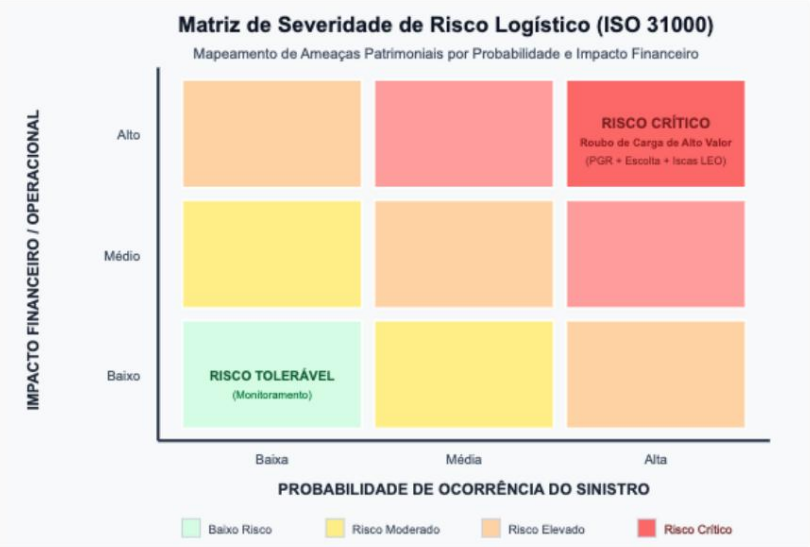
Capítulo 1: Fundamentos de la gestión de riesgos en el transporte por carretera (ISO 31000)

La gestión de riesgos en el transporte de mercancías por carretera es un proceso.
Enfoque sistemático e iterativo centrado en identificar, analizar, evaluar y tratar los riesgos de
Robos, accidentes y pérdidas operativas. Según lo establecido por la norma internacional ISO 31000.
(2018), la gestión eficiente del riesgo debe integrarse en la estructura de gobernanza de la organización,
orientar la toma de decisiones de la alta dirección y promover la mejora continua de la seguridad.
del negocio.
La fase de identificación de riesgos implica la elaboración de mapas detallados de las rutas más peligrosas.
las horas del día con mayor incidencia de actividad delictiva y las categorías de bienes más frecuentemente implicados.
Artículos atractivos para el robo (como aparatos electrónicos, productos farmacéuticos, alimentos y combustible).
La categorización de tramos de carretera por niveles de riesgo permite la definición anticipada de
Requisitos de seguridad específicos para cada viaje, como la escolta armada obligatoria,
El uso de trenes o la restricción del tráfico nocturno.
La evaluación de riesgos se basa en la relación clásica entre la probabilidad de que ocurra un evento.
daños y el probable impacto financiero y operativo. Bienes de alto valor agregado con
La elevada liquidez del mercado informal presenta un nivel crítico de riesgo que requiere medidas de actuación.
Medidas de mitigación altamente redundantes para reducir la probabilidad de un accidente y contener el impacto.
potencial en relación con los activos del transportista.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS - Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026



El plan de gestión de riesgos (PGR) actúa como el código de conducta operativo que debe seguirse.

Cumplimiento estricto por parte de los conductores y centros de monitoreo. Incumplimiento de las normas.

del PGR, tales como paradas no autorizadas en lugares peligrosos o la falta de pruebas de señal del equipo.

Si no se realiza el seguimiento del vehículo antes del inicio del viaje, la cobertura del seguro queda invalidada y la compañía transportista se expone a riesgos.

pérdidas financieras irreparables en caso de accidente.

Se concluye que la aplicación rigurosa de las directrices ISO 31000 es la base de una gestión eficaz del transporte.

Profesionalismo. Una cultura de prevención de riesgos reduce la ocurrencia de accidentes y protege la integridad del profesional.

La salud física de los conductores garantiza la continuidad de las operaciones comerciales de la empresa de transporte.

Capítulo 2: Criminología ambiental, prevención de situaciones delictivas y tecnologías de Protección

La aplicación de conceptos de criminología ambiental y prevención del delito a través del diseño.

Medioambiental (CPTED - Prevención del Delito mediante el Diseño Ambiental) en el transporte de mercancías

busca alterar las condiciones físicas y operativas de la ruta para aumentar la percepción del riesgo por

criminal y obstaculizar la ejecución del delito. Según la teoría de la oportunidad criminal

Según la formulación de Felson y Clarke (1998), el delito se produce cuando hay convergencia en el tiempo y el espacio.

de un agresor motivado, un objetivo compensatorio y la ausencia de un guardián capaz de detenerlo.

La tecnología de seguimiento y telemetría de vehículos actúa directamente como un "guardián capaz" en

Estructura del transporte por carretera. El uso de rastreadores híbridos (que combinan tecnología de

El posicionamiento GPS/GPRS mediante comunicación por satélite y radiofrecuencia garantiza la transmisión.

Seguimiento continuo de la ubicación del camión incluso en áreas sin cobertura de red celular.

o bajo la influencia de bloqueadores de señal (inhibidores). El uso de rastreadores secundarios ocultos.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

(Los señuelos de carga) dentro de la mercancía aumentan las posibilidades de localizar el envío si el vehículo está desacoplado.

Los actuadores de seguridad automáticos instalados en los vehículos aumentan el esfuerzo requerido para la Consolidación del robo. Activación de las sirenas, apagado automático de la bomba de combustible en en caso de desviación de ruta no autorizada y bloqueo electrónico del tronco por geocercado (que impide (Abrir la puerta fuera de las coordenadas exactas del destino) neutraliza las acciones de los criminales. impidiendo la rápida retirada de la carga y ganando un tiempo precioso para la intervención de las fuerzas armadas. agentes de policía.

La seguridad en las áreas de descanso para conductores es otro componente crucial de la prevención. De carácter situacional. Mapeo y aprobación de estaciones de servicio y aparcamientos. que ofrecen seguridad las 24 horas, iluminación adecuada y control de acceso reducen Esto reduce drásticamente la vulnerabilidad del vehículo durante las pausas obligatorias para el descanso del conductor. Por lo tanto, la combinación de tecnología de seguimiento avanzada, actuadores de vehículos y rigor Los cambios operativos alteran la relación costo-beneficio para el delincuente. El mayor riesgo de captura y la Las dificultades técnicas impuestas por los sistemas de seguridad protegen los bienes transportados y Preservan la vida de los conductores en las autopistas.

Capítulo 3: Articulación institucional y gobernanza en redes interorganizacionales de Seguridad

La complejidad de combatir las operaciones de robo de carga requiere una transición de acciones aisladas a... sector privado hacia un modelo de gobernanza en redes interorganizacionales que integra Empresas de transporte, compañías de seguros, empresas de gestión de riesgos y agencias de seguridad pública. Según Según Provan y Kenis (2008), la gobernanza de la red permite la coordinación eficiente de múltiples actores autónomos que comparten un objetivo común, combinando recursos e información para para resolver problemas complejos que superan la capacidad de actuación de una sola organización. La creación y coordinación de Comités de Seguridad dentro de los sindicatos y organizaciones. Los organismos representativos del sector del transporte de mercancías establecen el canal formal de coordinación entre las distintas partes del sector. Productividad y Estado. El diálogo constante entre directivos de transporte y mandos policiales. La Policía Federal de Carreteras (PRF), la Policía Civil, la Policía Militar y los Cuerpos de Bomberos lo hacen posible. Alineación de estrategias operativas, mapeo de puntos críticos de delincuencia en carreteras y... Definir prioridades en las patrullas visibles.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

El intercambio de datos estadísticos e información de seguridad entre el sector privado y las fuerzas del orden.
La policía aumenta la eficacia de las investigaciones contra organizaciones criminales especializadas en
Recepción de la carga. Disponibilidad inmediata de información y características de seguimiento.
Desde el vehículo robado, los centros de monitoreo de las empresas de transporte envían la información a los centros de operaciones.
Los agentes de policía reducen el tiempo de respuesta de los coches patrulla, lo que aumenta sustancialmente las tasas de detención.
Recuperación de los bienes y detención de los autores del delito.
La estandarización de los protocolos de comunicación y de contingencia en caso de accidente es el factor crítico.
Para la eficacia de la red de seguridad, es fundamental definir flujos de activación claros para las fuerzas policiales.
con la creación de canales de comunicación directos y claves de acceso a datos de seguimiento en tiempo real
En realidad, elimina la burocracia en situaciones de emergencia y agiliza la respuesta policial en determinadas zonas.
carreteras estratégicas.
En resumen, la articulación institucional y la gobernanza en las redes interorganizacionales son los pilares de
Seguridad moderna en el transporte de carga. La unión de esfuerzos entre el conocimiento operativo.
El sector privado y el poder policial del estado construyen un entorno de protección sistémica en
carreteras, reduciendo la impunidad y fortaleciendo el entorno empresarial en el país.

Capítulo 4: Impacto financiero del índice de siniestralidad, las tarifas de seguros (RCTC-VI) y los costos de GRIS

El robo de carga produce impactos financieros directos e indirectos que afectan la competitividad de...
Las empresas de transporte aumentan el costo final de los productos para los consumidores. Según Manunta (1999),
Los costos de la inseguridad corporativa abarcan no solo el valor de las pérdidas materiales directas, sino también...
los costos de oportunidad derivados de la interrupción del negocio, el aumento de las tarifas de los seguros y
inversiones obligatorias en tecnologías de protección que reducen el margen de beneficio de
empresas.
Precios de los seguros obligatorios y opcionales en el transporte de carga, como por ejemplo el seguro para...
La responsabilidad civil del transportista por la desaparición de la carga (RCTC-VI) es muy importante.
influenciadas por el historial de accidentes del transportista y la región de operación. Flotas que
Presentan altas tasas de robo, sufren aumentos significativos en la tarifa de prima y la imposición de
Las compañías de seguros cobran deducibles más altos. Esto demuestra una buena gestión.
Una gestión de riesgos eficiente es la condición para negociar primas reducidas y mantener la viabilidad económica.
del contrato de transporte.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

La Tarifa de Gestión de Riesgos (GRIS), cobrada como parte del cargo de flete comercial, está destinada a:
Para cubrir los costos operativos con monitoreo las 24 horas, software de seguimiento y servicios de escolta.
Sistemas de actuadores para vehículos y Armada. La correcta fijación de precios de la tarifa GRIS es fundamental.
para evitar que los costes de seguridad reduzcan el margen de contribución de la aerolínea.
Se requiere un equilibrio entre el costo de las tecnologías de protección y el valor de las mercancías transportadas...
Análisis constantes de costo-beneficio.

La pérdida de mercancías por robo tiene un grave impacto en la relación comercial entre el transportista y la empresa de transporte.
y sus clientes industriales y minoristas. Retrasos en la entrega de productos estratégicos o pérdida de lotes.
Los productos exclusivos provocan escasez en los estantes de las tiendas, incumplimiento de los contratos de venta y...
Daño irreversible a la imagen del transportista en el mercado. La garantía de seguridad.
Por lo tanto, el capital propio es un requisito fundamental para retener a las grandes empresas.
Se concluye que el control de las reclamaciones es imprescindible para la salud financiera y la reputación.
Corporativo. La inversión en gestión de riesgos y coordinación institucional reduce los costes.
La cobertura total del flete protege el margen de beneficio de la empresa de transporte y garantiza la fiabilidad de los servicios.
servicios prestados al mercado.

Capítulo 5: Desafíos tecnológicos, neutralización de inhibidores y ciberseguridad en Transporte

La rápida evolución del crimen organizado ha introducido sofisticados desafíos tecnológicos que
Requieren la actualización continua de las herramientas de protección utilizadas por los operadores.
Como señalan Harland, Brenchley y Walker (2003), la creciente dependencia de los sistemas
Las redes electrónicas y de comunicación de datos exponen las cadenas de suministro a vulnerabilidades.
Amenazas híbridas, que combinan ataques físicos en autopistas con interferencias electromagnéticas y otras amenazas.
Cibernética en sistemas de gestión.
La proliferación de bloqueadores de señales de radiofrecuencia (inhibidores o "diablos") representa la
La principal amenaza técnica para las operaciones de rastreo de vehículos. Estos dispositivos clandestinos
Emiten ruido electromagnético en las frecuencias GPS y celulares (GPRS/4G), interrumpiendo
La comunicación del vehículo con el centro de monitoreo se interrumpe, lo que impide el envío de alertas.
Sistemas automáticos de emergencia. Combatir los inhibidores requiere la adopción de rastreadores con...
Detección automática de interferencias, que activa la inmovilización inmediata del vehículo en cuanto se detecta el ruido.
Se identifica la RF.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google
RCMOS – Revista Científica Multidisciplinaria El Conocimiento.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

La transición a sistemas de seguimiento basados en redes de satélites de órbita terrestre baja (LEO) y
La comunicación por radiofrecuencia (RF) de bucle cerrado ofrece redundancia contra la acción de
bloqueadores de señal terrestre. El uso de múltiples canales de transmisión de datos garantiza
que, incluso bajo ataque electromagnético en frecuencias celulares, el vehículo continúa
transmitiendo su ubicación geográfica precisa al centro de monitoreo vía satélite o antena.
RF.

Ciberseguridad de los centros de monitoreo y sistemas de gestión del transporte
(TMS) se ha convertido en una prioridad crítica para la protección de activos. Secuestro de datos (ransomware)
O bien, el pirateo de los sistemas de rastreo por parte de delincuentes puede exponer información confidencial.
en lo que respecta a rutas, horarios y valores de carga de alto valor, facilitando la planificación de aproximaciones.
Fuerzas armadas. Implementación de cifrado de datos, autenticación de dos factores y auditorías informáticas.
Evita la filtración de información operativa.
Por lo tanto, la protección contra las amenazas tecnológicas requiere innovación e inversión constantes en
Seguridad de la información. Actualizaciones tecnológicas de las herramientas de seguimiento y las medidas de seguridad.
Los sistemas de ciberseguridad garantizan una gestión eficaz del riesgo y protegen las operaciones.
El transporte frente a las nuevas tácticas del crimen organizado.

Capítulo 6: Inteligencia de seguridad, análisis predictivo y el futuro de la gestión de riesgos

El futuro de la gestión de riesgos en el transporte de mercancías se encamina hacia una transición de un modelo a otro.
Desde un modelo de monitoreo de vehículos reactivo hasta un modelo predictivo basado en inteligencia artificial,
Procesamiento de Big Data y análisis del comportamiento. Según
Según la norma ISO 31000 (2018), la madurez en la gestión de riesgos se alcanza cuando la organización desarrolla la
La capacidad de anticipar escenarios de amenaza, tomando decisiones preventivas antes de que el riesgo se materialice.
materializarse en la operación.
El uso de algoritmos de aprendizaje automático integrados en sistemas
La telemetría del vehículo permite la identificación automatizada de desviaciones del comportamiento estándar.
del conductor o del vehículo. El sistema es capaz de identificar paradas no programadas en ubicaciones
cambios sospechosos y atípicos en el patrón de velocidad o intentos de manipular los sensores del maletero,
generando alertas instantáneas de alto riesgo para el centro de monitoreo y activando los actuadores.
medidas de seguridad preventivas.
El análisis de mapeo predictivo de delitos cruza datos históricos de robo de carga con información
Información en tiempo real sobre el tráfico, las condiciones meteorológicas y la presencia policial en las autopistas.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

La interrelación analítica permite la redefinición dinámica de rutas y horarios de salida, dirigiendo...
Se están utilizando vehículos para recorrer rutas más seguras, evitando la exposición en puntos críticos durante las horas punta.
con la mayor incidencia delictiva.

Fortalecimiento de los centros comunitarios de inteligencia de seguridad, formados por la unión de
Empresas de transporte, agencias públicas y compañías de seguros, consolida el intercambio ético de datos en
nube. La creación de bases de datos unificadas sobre perfiles de reclamaciones, receptores de
Los bienes robados y las nuevas técnicas delictivas refuerzan la capacidad preventiva de todo el sistema...
Ecosistema logístico que reduce los índices de robo a nivel regional y nacional.
Se puede concluir que la inteligencia predictiva es la gran frontera de la seguridad en el transporte por carretera.
La convergencia entre la ciencia de datos, la tecnología vehicular de vanguardia y la cooperación institucional genera
Un sistema de protección inteligente y dinámico, capaz de neutralizar actos delictivos y proteger vidas.
de los conductores y garantizar la eficiencia del suministro nacional.

Consideraciones finales

La investigación realizada a lo largo de este artículo demuestra que mitigar el robo de carga y...
Promover la seguridad en el transporte por carretera requiere la integración armoniosa de la tecnología.
Telemetría avanzada, procesos rigurosos de gestión de riesgos y coordinación institucional.
Interorganizacional. Las investigaciones demuestran que el uso aislado de equipos de seguimiento...
Resulta insuficiente para contener la actividad delictiva organizada, por lo que el uso de sistemas resulta indispensable.
Actuadores redundantes y automáticos para vehículos.
El estudio demuestra que la aplicación de los principios de la norma ISO 31000 y la criminología ambiental...
(CPTED) altera la relación costo-beneficio para el delincuente, aumentando la percepción de riesgo y
dificultando la concentración de la delincuencia en las autopistas. Mapeo previo de las rutas peligrosas.
y la certificación de áreas de descanso seguras demuestran ser estrategias fundamentales para la protección de
integridad física de los conductores y de las mercancías transportadas.
La coordinación institucional promovida por las Comisiones de Seguridad y las entidades del sector del transporte.
La gobernanza de la red se está consolidando como el elemento diferenciador en la lucha contra el robo de carga.
Relaciones interorganizacionales entre empresas de transporte y fuerzas de seguridad pública (Policía Federal de Carreteras, Policía Civil y Policía).
Militar) permite compartir información policial y acelera el tiempo de respuesta en
emergencias y aumenta sustancialmente las tasas de recuperación de bienes y detenciones.
albaceas.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.

Machine Translated by Google

Año VII, vol. 2, 2026 | Envío: 16/08/2026 | Aceptado: 19/08/2026 | Publicación: 22/08/2026

El análisis cuantitativo del impacto financiero de la experiencia de reclamaciones demuestra que controlar las pérdidas

Los costes operativos son un requisito fundamental para la viabilidad económica de la empresa de transporte. Reducir estos costes es esencial.

Las primas de seguros RCTC-VI y una gestión eficiente de las tarifas GRIS protegen el margen financiero.

de la empresa, garantizando tarifas competitivas para los clientes y manteniendo la reputación de la compañía.

en el mercado.

Además, abordar los nuevos desafíos tecnológicos, como los inhibidores de señal, supone un reto importante.

(inhibidores) y amenazas cibernéticas a los sistemas de gestión de transporte (TMS) requieren

Inversiones continuas en innovación, cifrado de datos y seguimiento por satélite LEO.

Transición hacia la gestión predictiva de riesgos mediante inteligencia artificial y análisis de macrodatos.

Los datos representan el futuro de la protección de activos en el sector logístico.

Dada la complejidad del panorama de la seguridad pública en las carreteras, la cooperación continua entre el sector productivo y el Estado deja de ser una opción operativa y se convierte en un imperativo estratégico para el desarrollo económico.

Hemos llegado a la conclusión de que la combinación de tecnología de vanguardia, inteligencia predictiva y coordinación institucional es la clave para transformar la seguridad en el transporte de carga. El compromiso constante de los líderes del sector con la protección de la vida, la prevención de accidentes y el fomento de la cooperación interorganizacional garantiza la continuidad de las operaciones logísticas, preserva los activos de las empresas e impulsa el crecimiento económico del país de manera eficiente y segura.

Referencias

FELSON, M.; CLARKE, RV La oportunidad hace al ladrón: Teoría práctica para la prevención del delito. 1.ª ed. Londres: Unidad de Policía y Reducción del Delito del Ministerio del Interior, 1998.

HARLAND, C.; BRENCHLEY, R.; WALKER, H. Riesgo en las redes de suministro. Journal of Purchasing and Supply Management, vol. 9, n.º 2, págs. 51-62, 2003.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN (ISO). ISO 31000: Gestión de riesgos — Directrices. 2.ª ed. Ginebra: ISO, 2018.

MANUNTA, G. ¿Qué es la seguridad? Revista Internacional de Riesgo, Seguridad y Prevención del Delito, vol. 4, núm. 1, págs. 57-66, 1999.

PROVAN, KG; KENIS, P. Modos de gobernanza en red: estructura, gestión y eficacia. Revista de investigación y teoría de la administración pública, vol. 18, n.º 2, págs. 229-252, 2008.

Este artículo se publica en acceso abierto bajo la licencia Creative Commons Attribution, que permite el uso, la distribución y la reproducción sin restricciones en cualquier medio, siempre que se cite correctamente la obra original.