

b) **Operaciones de Alto Riesgo de zonas urbanas:**

Artículo 56.- Operaciones de alto riesgo. Serán consideradas como operaciones de alto riesgo, aquellas que declaren la propia entidad en su estudio de seguridad y aquellas que determine la Subsecretaría de Prevención del Delito, a propuesta de la autoridad fiscalizadora.

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA Y TRANSPORTE DE VALORES (ASEVA)

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso anterior, siempre serán consideradas de alto riesgo las siguientes operaciones:

“ 1. Aquellas que se realicen fuera de la franja horaria comprendida entre las 07:00 y las 23:00 horas, en los términos señalados en el inciso final del artículo 58. Las operaciones deberán ser autorizadas por la Subsecretaría de Prevención del Delito, previo informe de la autoridad fiscalizadora.

2. Aquellas operaciones realizadas en zonas urbanas, establecidas **por la Subsecretaría de Prevención del Delito, previo informe de la autoridad fiscalizadora.**

Las operaciones señaladas en el presente artículo deberán efectuarse siempre con una tripulación de, **a lo menos, cuatro vigilantes privados o una escolta de vigilantes privados de apoyo**, de conformidad a lo dispuesto en el artículo siguiente.”

La disposición vigente es, en esencia, una reproducción fiel de lo que se establecía en el artículo 13 del Decreto N° 1814/2014 del Ministerio de Interior, con la salvedad de la regulación sobre operaciones en zonas urbanas. En el texto anterior, se especificaban las ciudades concretas donde se aplicaban estas medidas: Viña del Mar, Valparaíso, Concepción, Temuco, Rancagua y la Región Metropolitana.

Con la entrada en vigor de la nueva normativa, la Subsecretaría de Prevención del Delito, mediante la Resolución Exenta N°2121/2025, incrementó en un 53% las zonas urbanas en las que las operaciones de transporte de valores pasan a ser consideradas de alto riesgo.

La ausencia de cambios en el texto normativo sugiere un análisis superficial de las variables utilizadas para determinar el alto riesgo. No resulta comprensible por qué las operaciones realizadas fuera de la franja horaria de 07:00 a 23:00 se consideran automáticamente riesgosas, sin mayor fundamentación.

En base a esta disposición es posible desprender, que, El regulador, nuevamente, impone exigencias de seguridad específicas —como la presencia obligatoria de un tripulante y un escolta—, sin permitir que las empresas transportadoras de valores puedan fortalecer sus medidas de seguridad en función del riesgo, recurriendo a otros mecanismos, sean de procesos o tecnológicos.