

Autotransporte de carga y el cuadrante de la seguridad vehicular en ambientes de alto riesgo

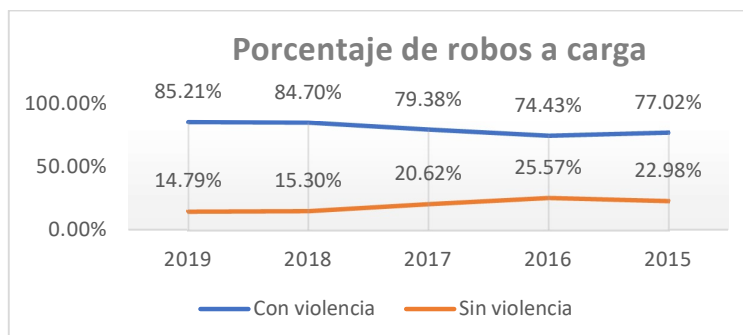
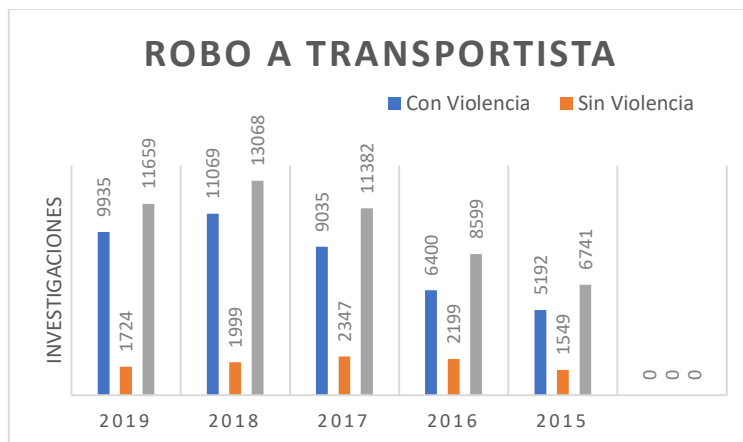
Lic. Gerardo Corona (ProRescue Mexico)

¿Un problema de nunca acabar?

La principal preocupación del sector transportista en Latinoamérica es el robo de carga y el impacto económico para la región es significativo, porque en nuestros países más del 80% de los bienes que consumen empresas y particulares llegan a su destino por vía terrestre.

Abordaremos este problema desde la perspectiva de la **seguridad vehicular en el nivel operativo**, dado que las consideraciones estratégicas recaen en gran medida en políticas públicas en los sectores de educación, justicia, seguridad, economía y vialidad; y las tácticas están conectadas con demasiadas variables como para agruparlas en un solo artículo. Aprovecharemos la data de México para resaltar lo creciente del problema y relacionarlo con el modelo que llamamos: Cuadrante de seguridad vehicular en ambientes de alto riesgo.

En cifras del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, considerando solo las carpetas de investigación iniciadas en las 32 entidades federativas de México, **en el 2019 se registraron 11,659 robos a transportistas**, un promedio de 32 robos al día, que contrastan con los **55 robos diarios** contabilizados por la firma internacional Sensitech en su *Mexico Monitor* de octubre del 2019.



Varias asociaciones mexicanas del autotransporte de carga como CANACAR, CONATRAM y ANERP, coinciden en un sostenido incremento interanual de los robos alrededor del 30%, con bimestres de ciertas excepciones, en localidades y tipos de mercancías. Sumado a ello se resalta la variedad de tácticas, que van desde el uso de sofisticados anuladores de frecuencias (*jammers*), imitación de retenes policiales y militares, hasta simples bloqueos con ponchallantas y ramas. Un elemento importante para destacar es la rapidez del ciclo de vida de la operación, desde el ataque hasta la distribución de la mercancía robada, donde se hace evidente la complicidad de las comunidades que bordean las rutas.

El problema se ha agravado durante la pandemia de la enfermedad COVID-19. Las industrias que movilizan bienes esenciales reportan ataques recurrentes desde y hacia los polos productivos y los puertos; ahora por parte de “facciones comunitarias” “campesinos”, además de los grupos criminales de siempre. El escenario común: reducción forzada o inducida de movilidad, seguido de un rápido y contundente ataque a la unidad para movilizarla a una locación segura de trasiego o, como viene ocurriendo en tiempos de emergencia sanitaria, fragmentación de la carga *in situ* por decenas o cientos de personas previamente organizadas a través de redes sociales o grupos telefónicos. Un claro ejemplo de las operaciones de la insurgencia criminal en uso de su “brazo comunitario” para limitar el uso de la fuerza por parte de la policía.

Un modelo de protección

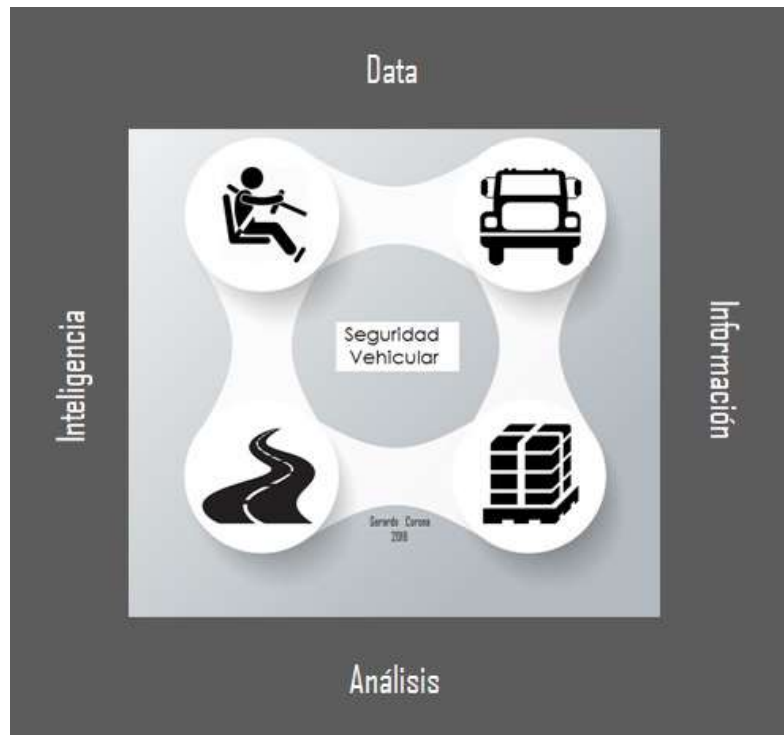
De las primeras cosas que se aprenden en Seguridad Vehicular, es que el nivel de éxito del atacante está estrechamente relacionado a la información que dispone sobre su objetivo y con su capacidad de limitar la movilidad del vehículo; eso se logra –como siempre lo resaltan los instructores de VDI en el mundo– afectando al conductor o al vehículo. No obstante, un modelo efectivo de seguridad vehicular en Ambientes de Alto Riesgo (AAR) debe contemplar por lo menos dos dimensiones (física e informativa) y dos niveles de planificación (prevención y reacción)

Del triángulo al cuadrante de la seguridad

Un ambiente de alto riesgo está caracterizado principalmente por: a) uso intensivo de violencia, b) criminales o terroristas con el control armado de la zona, y c) autoridades y/o habitantes locales conectados con los grupos criminales. En Latinoamérica, los ambientes de alto riesgo suelen ser el territorio de lo que llamamos: Insurgencia Criminal.

La complejidad de las operaciones en estos ambientes y el creciente nivel de electrónicos en los vehículos comerciales y de carga, nos plantean la revisión del **modelo básico de seguridad vial (triángulo)** que contempla 3 elementos en una dimensión física: El conductor, el vehículo y el ambiente por donde circula, por un **modelo iterativo de seguridad vehicular (cuadrante)** que incluye a los pasajeros o a la carga como elementos activos, y plantea una dimensión informativa además de la física. El modelo debe ser desarrollado en dos niveles bajo un método simple como el *Ciclo de Deming* (PHVA: Planificar, Hacer, Verificar, Actuar). En este caso de robo de carga, podemos referirnos a: un nivel de **Prevención** en cuanto a la información y planificación de operaciones antirrobo; y un nivel de **Reacción** concentrado en

extender la movilidad bajo ataque, además de la acción paralela de obtener ayuda por medios pasivos o activos.



Usando el modelo como marco conceptual de acción, podemos abordar el problema de robo al autotransporte con acciones puntuales en los elementos de cada dimensión: (ejemplo simplificado)

- Dimensión física: elementos y acciones físicas en el terreno, principalmente orientadas a la capacidad reactiva.
 - Conductor: especialización en seguridad.
 - Capacitación como conductor de seguridad, más que simple transportista de carga.
 - Copiloto/Ayudante apoyando con la ejecución del plan de seguridad en ruta.
 - Escolta armada (cuando aplique).
 - Vehículo: para ambientes de alto riesgo (AAR) y mercancías de alto valor (MAV), los transportes deberían contar con:
 - Blindaje en cabina y componentes críticos nivel US NIJ III / CEN BR5 o superior.
 - *Runflats* de elastómeros por lo menos en las ruedas direccionales para escapes superiores a los 10Km con maniobras evasivas.
 - Sistema de comunicaciones, geolocalización, alarma local (visual y/o sonora), conexión a alerta y respuesta remota.

- En modelos 2015 o posterior, es muy importante una evaluación de ciberseguridad: acceso sin llave, servidores telemáticos, aplicaciones celulares para control y gestión de funciones vehiculares, accesos a ECUs y CAN bus, entre muchas otras que interfieran con el control del conductor sobre la unidad y adquieran información por medios ilegales.
 - Carga: dependiendo del valor y del presupuesto del operador, se puede optar entre dispositivos o ajustes tácticos.
 - Dispositivos de rastreo.
 - Dispositivos de marcaje, destrucción o inhabilitación.
 - Embalaje complejo (que dificulte o retrase el trasiego).
 - Container dentro de container (capa previa que limita el acceso final a la carga).
 - Ambiente: el análisis del ambiente (rutas) determina los medios/ajustes físicos y el despliegue táctico. Usualmente nos remitiremos a la ejecución del plan de seguridad producto del análisis de ruta.
 - Incidencia delictiva. Análisis de amenazas.
 - Infraestructura vial.
 - Puntos probables de ataque.
 - Puntos probables de apoyo.
 - Elementos endémicos (horarios, vestimenta, costumbres o reglas no escritas de manejo, etc.).
- Dimensión informativa: elementos y acciones relativos al control de la información propia y de los adversarios. Principalmente está orientada a la prevención.
 - OPSEC: la seguridad de las operaciones es un proceso de origen militar que permite negar a los adversarios el acceso a información crítica. Inicia con la identificación y clasificación de información valiosa para un eventual ataque, seguido por el análisis de amenazas y vulnerabilidades, para concluir con una evaluación de riesgo y la activación de contramedidas. En el caso del robo al autotransporte, debe ser implementado a lo largo de la cadena, desde el fabricante hasta el punto final de comercialización previo al consumidor final.
 - Inteligencia de protección: es un proceso investigativo y analítico que busca identificar, evaluar y proactivamente generar contramedidas contra las amenazas a nuestros activos. El resultado debe ser accionable y medible.

La seguridad vehicular tanto para personas como para carga en ambientes de alto riesgo no puede ser solo un ejercicio de habilidades al volante, monitoreo satelital y suerte; se requiere de un abordaje sistémico que demanda de todos los actores más análisis, planificación, coordinación y entrenamiento. Creo que al igual que la pandemia nos forzó a replantearnos una nueva normalidad, el crecimiento sostenido del robo al autotransporte de carga en conjunción con el surgimiento de nuevas modalidades de ciberataques al transporte, nos forzarán a replantearnos la seguridad vehicular y vial.