

# SEGURIDAD ¿CÓMO PROTEGERLA? DE LA CARGA,



**Ya sea en un camión, en un almacén o en un puerto, sus envíos son vulnerables al robo. Aprenda cómo reducir ese riesgo y mantener segura su valiosa carga**

Por Suzanne Heyn

**C**ada año se pierde carga con alrededor de 30 mil millones de dólares, según la Oficina Federal de Investigaciones, y la incidencia de robo de carga alcanzó niveles sin precedentes en 2012.

Las pérdidas monetarias por los robos, aunadas a los peligros que plantean los delincuentes que fabrican furtivamente materiales ilícitos, como bombas o drogas que insertan en los contenedores en tránsito, hacen que el fortalecimiento de las vulnerabilidades de cadena de

abastecimiento sea fundamental. Para asegurar la carga, los profesionales de la cadena de abastecimiento emplean un enfoque de múltiples capas que incorpora la última tecnología y las prácticas básicas de ajuste, por ejemplo un entrenamiento exhaustivo del personal. Mientras tanto, las leyes e iniciativas federales trabajan para apoyar la seguridad de la carga en las fronteras y los puertos del país.

Lo más importante para asegurar la cadena de abastecimiento es la evaluación continua de las áreas de mejora. A veces, las empresas no están conscientes de las vulnerabilidades hasta que los ladrones atacan.

Tome como ejemplo al proveedor logística tercero (3PL) que se acercó a la empresa de investigación Danbee Investigations, con sede en Fair Lawn, Nueva Jersey, quejándose de robo, la disminución de la productividad en el almacén y un aumento misterioso en los accidentes relacionados con el trabajo.

Empleando a tres agentes encubiertos, la investigación exhaustiva de Danbee reveló un problema de cocaína rampante dentro de la operación, había dos empleados con un empleo adicional como traficantes de drogas que suministraban las drogas a otros empleados. Un empleado de recursos humanos actuaba como cómplice, alertando a los empleados antes de las pruebas de drogas para asegurar que las aprobaran.

La red de narcotráfico creó numerosos problemas para el 3PL. “Los problemas de drogas en el lugar no sólo plantean un problema de seguridad, sino que además crean un riesgo de robo, porque los empleados que están comprando las drogas pueden tener la tentación de robar las mercancías que están manejando para financiar su adicción”, advierte Barry Brandman, presidente de Danbee Investigations.

#### UN PROBLEMA CRECIENTE

Los 946 robos de carga reportados en 2012 fueron sólo uno más que en 2011, según la empresa de seguridad en lo-

gística FreightWatch International, pero el número estableció un nuevo récord. Los expertos culpan en parte al ahorro para los aumentos. Los tiempos de austeridad empujan a algunas personas con información privilegiada y sin escrúpulos a la actividad criminal para complementar sus cheques de pago.

Históricamente, el blanco de los ladrones de carga eran los artículos caros, por ejemplo los aparatos electrónicos. Los profesionales de la cadena de abastecimiento respondieron con la aplicación de medidas enérgicas para asegurar los envíos. Las medidas han tenido tanto éxito que los ladrones cambiaron su foco a la carga de bajo



**Dentro de las instalaciones de Murphy Warehouse Company, las cámaras de vigilancia y el personal de seguridad protegen la mercancía contra los ladrones. Los inventarios diarios identifican rápidamente cualquier escasez de existencias o excedentes.**

Los expertos también culpan a las leyes de robo de carga anticuadas que conllevan sanciones débiles. Las penas mínimas de prisión incitaron a algunos sindicatos del crimen organizado a ramificarse hacia el robo de carga.

“El problema del robo de carga se ha intensificado en la última década, ya que el valor de la carga se ha incrementado, y los ladrones se han vuelto más sofisticados”, asegura Richard Murphy, presidente de Murphy Warehouse Company, un 3PL con sede en Minneapolis. “No estamos hablando de poco dinero, es un gran negocio.”

valor, creando nuevos problemas.

Murphy Warehouse Company tomó varias medidas para abordar estos problemas. Para el seguimiento del inventario, los empleados cuentan los productos de Murphy diariamente, lo que permite al personal descubrir cualquier escasez o excedente rápidamente. La empresa utiliza las cámaras de vigilancia, y trabaja con policías armados uniformados fuera de servicio que hacen rondas programadas.

Los sistemas GPS acompañan a los productos en los tráileres. La tecnología de seguimiento incorpora las geocercas, que permiten a los usuarios definir los límites geográficos. “Si un

camión va más allá de un cierto radio de ruta, sonará una alarma”, explica Murphy.

Una vez que la alarma suena, el expedidor o el personal de seguridad tratan de llegar al conductor para determinar por qué el camión salió de su curso. “El no poder ponerse en contacto con el conductor puede indicar un problema, como un secuestro”, observa Murphy.

Si los conductores saben que un desvío por carretera les obligará a salir del área permitida, pueden llamar o enviar un mensaje de alerta al expedidor. Los camiones también están equipados con tecnología que permite que el equipo de Murphy apague el motor remotamente si es necesario. “Si un ladrón roba el camión, sencillamente hacemos que se detenga”, agrega Murphy.

Algunos camiones están equipados con múltiples unidades GPS, pero los ladrones captaron rápidamente ese método. Sin embargo, el tiempo que se requiere para desmontar el segundo sistema a veces salva la carga de robo.

Los ladrones también pueden burlar los dispositivos GPS sin necesidad de desmontarlos. Una de las operaciones encubiertas de Danbee Investigations dio a conocer un esquema en el que algunos miembros de la empresa con información privilegiada cargaban producto adicional en un camión y luego alertaba al conductor coconspirador del excedente. El conductor se las arreglaba para reunirse con cómplices en varios puntos a lo largo de la ruta de entrega para pasarles la mercancía.

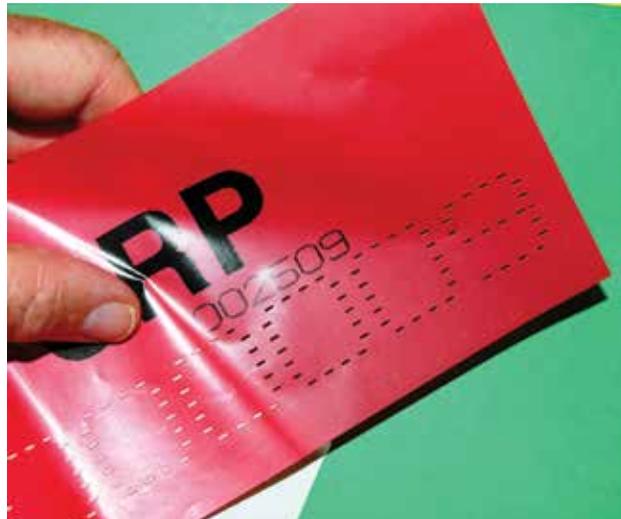
“El GPS nunca reveló nada fuera de lo normal”, comenta Brandman. Su equipo descubrió el disfraz al ocultar cámaras de video dentro de bolsas de deporte y maletines en el almacén. Los ladrones fueron capturados en la cinta

intercambiando mercancías por grandes fajos de dinero en efectivo, por lo que fue fácil cerrar el caso.

A pesar de las habilidades de los ladrones para superar incluso las medidas de seguridad más complejas, las protecciones han funcionado. La mejora en la seguridad, combinada con números de serie que ayudan a identificar las mercancías robadas, han llevado a los ladrones a buscar nuevos objetivos.

## PROTECCIÓN DE BAJO VALOR

En 2007, la electrónica representó el 32 por ciento de todos los robos de



Los métodos de bajo costo para asegurar la carga incluyen cinta especial de seguridad que deja un mensaje si el envío es manipulado.

carga, de acuerdo con FreightWatch International. Para 2012, la comida y la bebida habían reemplazado a la electrónica como el tipo de carga más atacada, que representó el 19 por ciento de todos los robos de ese año. Mientras que los robos de electrónica se redujeron a 12 por ciento.

Aunque la mayoría de las navieras de carga de bajo valor no utilizan una tecnología especial y otros métodos para proteger la carga, eso podría cambiar pronto. Los proveedores de logística a veces ofrecen una protección de seguridad de alto valor para los productos de bajo valor como

un servicio al cliente, comenta Chris McLoughlin, gerente de riesgo de carga de C.H. Robinson, un 3PL con sede en Eden Prairie, Minnesota.

“Los expedidores son cada vez más conscientes de la necesidad de asegurar la carga”, afirma McLoughlin. “Los expedidores que comprenden el riesgo del panorama general por lo común son más aptos y están más dispuestos a ampliar el presupuesto cuando sea necesario. Si quieren un carro blindado para mover su carga, un 3PL puede arreglarlo.”

No obstante, muchas empresas preferirían verse afectadas que gastar más dinero en medidas antirrobo. “Para algunas empresas, el nivel de pérdida es aceptable”, sostiene Erik Hoffer, presidente de la empresa de productos de seguridad CGM Security Solutions, con sede en Bowling Green, Ohio. La empresa proporciona medidas de seguridad de bajo costo, tales como una cinta que al ser retirada de una caja de cartón revela la palabra “abierto”. Sin embargo, incluso con soluciones de bajo costo disponibles algunas empresas aún no se deciden a invertir en la seguridad.

Para todo tipo de carga, el aumento en la comunicación entre los expedidores, proveedores de logística, transportistas y policías está ayudando a impulsar la seguridad. Las bases de datos y alertas de empresas como FreightWatch International y CargoNet, una empresa de prevención de robos con sede en Jersey City, Nueva Jersey, ayudan a los profesionales de la cadena de abastecimiento a permanecer conscientes, y representan un elemento clave en el esfuerzo para mantener la cadena de abastecimiento segura.

C.H. Robinson se asoció recientemente con CargoNet para mantenerse al día sobre las tendencias de robo, incluidos los tipos de productos que son

blanco de los robos, los métodos utilizados y los lugares afectados. Obtener el panorama general de los robos de carga fuera de C.H. Robinson permite a McLoughlin proteger mejor los envíos de la empresa. Por ejemplo, si se produce una ola de robos de un tipo particular de mercancía, McLoughlin alerta a su red para establecer medidas de seguridad mejoradas para los envíos de ese tipo de mercancía.

La base de datos de objetos robados de CargoNet también ayuda a capturar a los perpetradores. “La policía podría arrestar a alguien por un robo relacionado con carga robada, luego descubrir sus envíos entre otra mercancía robada en poder del ladrón”, señala McLoughlin. “A través del sistema CargoNet, pueden identificar las mercancías y vincularlas a otros robos.”

FreightWatch ofrece un servicio similar. La semana anterior al día de Acción de Gracias, la empresa envió por correo electrónico una alerta de Conciencia de Acción de Gracias. “Durante esta época, los aparatos electrónicos y la ropa/zapatos ascienden en las posiciones de las listas de regalos de los ladrones -en un triple empate con la categoría cada vez más popular de los alimentos/bebidas como el tipo de producto más atacado por los ladrones”, decía la nota. “El seguimiento encubierto por GPS con un programa de monitoreo activo es vital para mitigar la amenaza, y un activo de gran valor para el proceso de recuperación en caso de robo.”

Esta comunicación es la clave. Históricamente, las empresas han sido recelosas de discutir los asuntos de seguridad, para no hacer públicas las pérdidas o dar a los criminales demasiada información. La apertura, sin embargo, puede ayudar a la industria a unirse y mantenerse un paso adelante de los ladrones.

La generación de aceptación por parte de las fuerzas del orden es otro componente crítico de la lucha contra el robo de carga. Si bien las agencias federales han comenzado a tomar el delito más en serio, considerándolo

un crimen que da entrada a las actividades más ruines, incluido el terrorismo, muchas jurisdicciones locales consideran el robo de carga un problema de empresa a empresa que no afecta a la comunidad.

C.H. Robinson tiene un contrato con un equipo de investigación de robo de terceros que trabaja con la policía. Si se informa del robo de mercancía, los investigadores se aseguran de que aparezca una lista en el Centro Nacional de Información Criminal, una base de datos a disposición de los funcionarios de la ley en todo el país, y trabajan con la policía para recuperar la mercancía.

#### UN ENFOQUE PERSONALIZADO

La lucha contra el robo de carga requiere un enfoque multifacético a medida para cada situación, e incorpora estrategias en todos los niveles dentro de una organización.

“Un enfoque de molde no funciona para la seguridad”, comenta Dan Purtell, vicepresidente senior de soluciones de la cadena de abastecimiento para BSI Group, una empresa de normas empresariales con sede en Londres.

La construcción de buenas relaciones con todos los socios de negocios es fundamental, y siendo tan comunes los trabajos internos, la necesidad de relaciones sólidas se extiende a los empleados.

Limitar la rotación y dar un entrenamiento adecuado a los empleados ayuda a apuntalar las operaciones de los proveedores de logística. C.H. Robinson implementó una certificación de entrenamiento de transporte de carga de alto valor a la que deben someterse los empleados dos veces al año.

Asegurar la carga también requiere procesos herméticos. La frecuencia de las recolecciones engañosa, en las que un ladrón se hace pasar por un conductor legítimo y simplemente transporta lejos una carga, se disparó 763 por ciento de 2009 a 2012, hasta 61 incidentes, de acuerdo con

FreightWatch International. Esta tendencia ha llevado a las empresas a mejorar los procedimientos de identificación de los conductores.

#### REFORZAR LA RED DE SEGURIDAD

Muchas empresas han adoptado procesos detallados que, cuando se extienden en capas, refuerzan la seguridad y ayudan a asegurar que sólo los conductores legítimos recojan la mercancía. Los pasos incluyen el registro del nombre del conductor y los números de los equipos, sacar fotografías del conductor y la matrícula, y fotocopiar la licencia del conductor.

El entrenamiento de los empleados para que sigan todos los pasos y observen los detalles –por ejemplo verificar que el logotipo en la puerta del camión sea de la empresa para la cual afirma trabajar el conductor- puede significar la diferencia entre un robo millonario y un intento de robo fallido.

La tecnología también ayuda a frustrar las recolecciones engañosas. Brandman una vez trabajó con un cliente para instalar un dispositivo que tomaba instantáneas digitales de la cara de un conductor, la licencia del conductor y el manifiesto, y las almacenaba en un registro permanente. En el caso de una camioneta fraudulenta, la instalación podía enviar las imágenes del conductor a la policía. La publicación de notificaciones de la política de toma de fotografías sirve como otro elemento de disuasión.

Antes de instalar el equipo, la empresa contaba con tres pilotos falsos que escaparon con camiones durante más de dos años. Cinco años después de la instalación del equipo, la empresa aún tiene que informar de otro incidente.

Incluso las empresas que establecen medidas de seguridad estrictas a veces descubren las vulnerabilidades demasiado tarde. En 2010, una banda cubana robó 90 millones de dólares de medicamentos de un almacén de Connecticut operado por la compañía farmacéutica Eli Lilly. Los ladrones entraron en el almacén por el techo, in-

utilizaron el sistema de alarma y cargaron la mercancía en camiones con remolque, según el FBI.

“Eli Lilly no escatimó”, recuerda Brandman. “La empresa asignó lo que consideró un presupuesto adecuado para la seguridad, pero posteriormente se enteró de que tener una seguridad lo suficientemente buena no es suficiente, por lo menos no cuando se trata de ladrones profesionales.”

Los medicamentos, aunque representan sólo el tres por ciento de toda la mercancía robada, reciben atención por el peligro que representan los productos robados y posteriormente reintroducidos, para los consumidores.

El atraco de Eli Lilly generó un fuerte debate de la industria farmacéutica sobre la mitigación del riesgo, señala Chuck Forsaith, presidente de la Coalición de Seguridad de la Carga Farmacéutica (PCSC), una organización compuesta por profesionales de la industria farmacéutica, entidades del orden público y gubernamentales, aseguradoras de carga, transportistas y defensores de la gestión de riesgos dedicados a la prevención del robo de productos farmacéuticos en tránsito.

Después del robo, Eli Lilly revisó cuidadosamente el incidente y descubrió vulnerabilidades que compartía dentro de la industria. “Esa visión compartida fortalece la capacidad de la industria farmacéutica para protegerse contra este tipo de intrusiones ilícitas”, comenta Forsaith.

La industria farmacéutica utiliza muchos de los mismos métodos de protección que otras industrias, incluyendo centrarse en los niveles de seguridad. Para mantener la seguridad de la carga, las empresas pueden utili-



**Asegurar las puertas del tráiler correctamente y verificar las credenciales de los conductores puede ayudar a prevenir el robo de carga y proteger a los vehículos de ser usados para el transporte de contrabando como bombas y drogas.**

zar los equipos de conductores, tecnología de seguimiento GPS y desactivación por control remoto de vehículos en tránsito. En el almacén, las medidas podrían incluir el aumento de la iluminación y la identificación estricta de los visitantes.

#### COMPARTIR ES CUIDAR

La industria farmacéutica también se ha centrado en el intercambio de inteligencia a través de conferencias anuales, alertas diarias y actualizaciones temáticas para los miembros y las partes interesadas de la Coalición de Seguridad de la Carga Farmacéutica (PCSC, por sus siglas en inglés), tales

como la policía y los proveedores de logística.

Estas medidas redujeron significativamente el robo de carga farmacéutica. En 2009, la industria contó 47 robos con un valor total de 197,000,000 de dólares. Para 2012, el número de robos se redujo a 30, con un valor total de 5 millones de dólares. En 2014, la industria tiene previsto ampliar su enfoque y reducir el robo a nivel internacional.

Las medidas de seguridad de la carga tienen como objetivo proteger la mercancía del robo, pero también aseguran los contenedores contra materiales entrantes, tales como bombas o drogas. Estas preocupaciones se multiplican cuando se envían mercancías a Estados Unidos a través de las fronteras, los puertos y los aeropuertos.

Para reforzar la seguridad de los productos farmacéuticos entrantes, la FDA recientemente comenzó a aceptar solicitudes para el Programa Piloto de Cadena de Suministro Segura (SSCPP).

El programa SSCPP busca prevenir que medicamentos contaminados, mal etiquetados o no autorizados entren en el país. La FDA abrió solicitudes en 2013 para la iniciativa de seguridad piloto de dos años, que comenzó en febrero de 2014, y ofrece a las empresas calificadas el procesamiento acelerado de la carga que entra en Estados Unidos.

#### APUNTALAR LA SEGURIDAD CON C-TPAT

El Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos, junto con la oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP), también han promulgado iniciativas como la Asociación

Aduanera y Comercial contra el Terrorismo (C-TPAT), diseñada para proporcionar una seguridad reforzada en múltiples niveles.

Los críticos cuestionan la efectividad de estas iniciativas, pero muchos profesionales de la seguridad informan que la prevención ha mejorado mucho en la última década. Las protecciones comienzan incluso antes de que la carga con destino a Estados Unidos salga de los puertos extranjeros.

C-TPAT, un amplio programa de seguridad voluntaria que se inició en noviembre de 2001, tienen como objetivo reforzar lo que según la CBP son los dos puntos más vulnerables de la cadena de abastecimiento internacional: la carga, y el tránsito de la carga hasta la exportación. “C-TPAT es el mayor programa de seguridad de la cadena de abastecimiento en el mundo”, señala Purtell. “La belleza de la iniciativa es que asegura la carga en el origen.”

Para aplicar al programa, una empresa debe presentar una solicitud y el perfil de seguridad a la CBP, que busca la empresa en las bases de datos cumplimiento normativo y comercio.

Las más de 10,000 empresas participantes deben seguir procedimientos especiales, como requerir que los supervisores inspeccionen los contenedores antes de cargarlos y vigilar el proceso de carga real antes de sellar el contenedor inmediatamente.

En respuesta, las empresas participantes reciben el envío acelerado hacia Estados Unidos, y es de cuatro a seis veces menos probable que su carga sea examinada, de acuerdo con la CBP.

### LAS VULNERABILIDADES PERSISTEN

Si bien el programa requiere muchas revisiones, algunos expertos en seguridad de la cadena de abastecimiento dicen que se queda corto. “Es ingenuo suponer que un contenedor cerrado es completamente seguro”, observa Jim Giermanski, presidente de Powers International, proveedor de tecnología de la cadena de custodia con sede

en Belmont, Carolina del Norte. “Los criminales siempre pueden encontrar maneras de acceder a los contenedores, y C-TPAT asume la integridad de las personas que supervisan la carga.”

Aunque no existe un sistema perfecto, Giermanski afirma que la mejor defensa es la contratación y la capacitación de los empleados de confianza, y la inversión en herramientas tecnológicas. Los dispositivos de seguridad de contenedores, por ejemplo, ayudan a alertar a las personas encargadas de supervisar la carga si una persona no autorizada logra tener acceso.

Un año después del lanzamiento de C-TPAT, la CBP lanzó la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI). El programa permite a los funcionarios de la CBP dotar de personal a los puertos extranjeros, en colaboración con el país anfitrión, para examinar la carga de alto riesgo e impedir que armas de destrucción masiva entren a Estados Unidos.

La CSI opera en 58 puertos, incluyendo Cartagena, Colombia; el Puerto Qasim, en Pakistán; dos puertos en Israel, y otros puertos en Europa y Asia. Alrededor del 80 por ciento de la carga marítima que entra a Estados Unidos se origina en un puerto CSI o pasa a través de él, de acuerdo con el Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos. Una vez que un barco llega a un puerto estadounidense, la CBP escanea de nuevo la carga de alto riesgo, explica Kip Payne, director de relaciones gubernamentales de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias.

Aunque la CBP con frecuencia cita el alto porcentaje de carga a la que se da seguimiento, un informe de la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno 2013 considera que el programa de revisión no se aplica en alrededor de la mitad de los puertos que la CBP considera de alto riesgo. El informe reconoce las limitaciones impuestas por las condiciones en los países anfitriones.

Una vez en suelo estadounidense, se supone que la carga en los 22 puer-

tos más transitados del país se somete a exámenes de radiación, bajo la Ley de Seguridad y Rendición de Cuentas para Cada Puerto, de 2006. Aunque toda la carga que se somete a revisión, un informe de 2013 de la Oficina del Inspector General encuentra que el programa tiene fallas considerables.

Por ejemplo, los escáneres utilizan tecnología a punto de ser obsoleta, y la Oficina de Detección Nuclear de la Defensa (DNDO), que administra los escáneres con la CBP, no ha trabajado para desarrollar tecnología de reemplazo. El informe también concluye que la DNDO y la CBP no logran coordinarse de manera eficiente, lo que ha dado lugar a que algunos escáneres no se utilicen y otros no se utilicen lo suficiente.

“Los programas de escaneo de puertos no se ejecutan como deberían”, aclara Payne. “Queremos garantizar que se mantengan adecuadamente.”

La Asociación Americana de Autoridades Portuarias está trabajando con el Congreso y la CBP para alentar la financiación adecuada para escáneres adicionales, y actualizar el sistema de cómputo que franquea la carga importada.

“La protección de los puertos es fundamental”, asegura Payne. En 2012, 1.4 mil millones de toneladas de carga pasaron por puertos estadounidenses.

A pesar de las críticas, Purtell afirma que estas medidas aumentan en gran medida la seguridad en torno a los puntos de entrada al país. “Los puertos son mucho más seguros de lo que eran hace 10 años”, añade.

La misión de seguir reforzando la seguridad debe continuar, porque los delincuentes siempre están evolucionando sus métodos. “Los ladrones van a tratar de encontrar puntos débiles en la cadena de abastecimiento, y utilizarán nuevos métodos constantemente para frustrar los procedimientos de seguridad implementados”, advierte Purtell. “Tenemos que seguir subiendo el nivel.” ■