

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y
SOCIALES POSGRADO



MAESTRIA EN INTELIGENCIA ESTRATEGICA
NACIONAL SIGLO XXI

TESIS

LAS MODALIDADES DELICTIVAS CONTRA LA
CADENA LOGISTICA EN LA REPUBLICA ARGENTINA
DESDE 2009 A 2015

ASUNTO DE INTERES DE LA INTELIGENCIA
ESTRATEGICA NACIONAL

MAESTRANDO: Lic. JORGE GABRIEL VITTI

DIRECTOR DE TESIS: Dr. JORGE SZEINFELD

DIRECTOR ADJUNTO: Comandante General (RE) ENRIQUE GALLESIO

Fecha de entrega: Noviembre de 2016

Índice Temático

Organización del proyecto. Etapas.	Pág. 3
Originalidad. Fundamentación de la elección del tema.	Pág. 4
Clasificación de la tesis.	Pág. 5
Marco Teórico.	Pág. 10
Problema base, vertiente primaria y superior.	Pág. 23
Subproblemas derivados del problema principal.	Pág. 25
Subproblema 1: Marco internacional.	Pág. 27
Subproblema 2: Características propias de nuestro país.	Pág. 60
Subproblema 3: Desarrollo desde el punto de vista legal.	Pág.126
Subproblema 4: Desarrollo desde la producción y Comercialización de bienes por parte de privados.	Pág.145
Visión estratégica nacional. Conclusiones.	Pág. 187
Fuentes, bibliografía y trabajo de campo.	Pág. 198

Organización del **proyecto. Etapas**

Organización del Proyecto. Etapas

Comencé la organización de este proyecto de tesis con la elección del tema sobre el cual el mismo iba a desarrollarse. En esta elección incluí un bosquejo inicial y general que tuvo como finalidad principal, en mi caso, un profundo análisis sobre la factibilidad de que la explotación y tratamiento del tema en profundidad justificara una Tesis sobre el mismo. Asimismo era importante su ubicación temporal, por lo cual busque un periodo significativo y representativo, cercano a la actualidad para que sea útil en la solución de problemas. Por último, y como importante para el desarrollo, el momento inicial del período elegido responde a dos hechos puntuales muy significativos: la decisión política del Estado de cesar las publicaciones estadísticas sobre seguridad y, en segundo lugar, la creación de las Fiscalías Temáticas sobre Piratería del Asfalto.

En ese sentido, creo satisfechas las expectativas iniciales.

Asimismo, luego de ello, establecí un cronograma de tareas y actividades a cumplimentar para su elaboración. Esta sucesión responde a un plan de realización y no implica, de acuerdo a la flexibilidad que me autoimpuse, que para iniciar una nueva etapa sea condición la finalización completa de la etapa anterior. De esta forma, permanezco abierto a la probable aparición de nuevos elementos de juicio que pueden contribuir en forma decisiva a completar y mejorar lo ya realizado.

Sí, en cambio, consideré como fija la etapa de conclusión de Tesis y presentación de la misma. En tal sentido, el cronograma autoimpuesto se detalla a continuación, consignando además el grado de avance:

1era Etapa: Elección de tema y ubicación en espacio y tiempo (Finalizada).

2da Etapa: Determinación de la originalidad. Decisiones estratégicas sobre la clasificación de la tesis. (Finalizada).

3ra Etapa: Recopilación de material para el análisis y desarrollo: bibliografía, notas periodísticas, entrevistas personales, documentos de distintas organizaciones, legislación argentina, protocolos internacionales, entre otros. (Esta etapa se encuentra iniciada, desarrollada y permanecerá abierta hasta la conclusión de la Tesis, ante la aparición probable de nuevos aportes).

4ta Etapa: Elaboración de Marco Teórico (Finalizada).

5ta Etapa: Confección, desarrollo y elevación del proyecto. (Finalizada).

6ta Etapa: Elaboración y elevación de la Tesis (Finalizada).

7ta Etapa: Exposición/Defensa de la Tesis (fecha a determinar por UNLP).

Originalidad.
Fundamentación de la
elección del tema

Originalidad

Fundamentación de la originalidad del enfoque

Busco la originalidad de la Tesis realizando una nueva interpretación de situaciones y hechos conocidos, relacionándolos de tal forma que permitan su interpretación superadora, al plantearla como un problema estratégico nacional. En efecto, la consideración parcial y localizada de la modalidad delictiva, como un robo a mano armada de transportes de carga en vía terrestre (delito de robo que se encuentra tipificado en el Código Penal de la Nación, con sus respectivos agravantes), impide la evaluación correcta de la modalidad, ya que el robo solo es una parte de un complejo entramado de delitos en concurso, realizados por una organización delictiva jerárquica, departamentalizada, especializada y compleja.

Asimismo, este enfoque parcial, impide poder evaluar quienes son los damnificados. En tal sentido, si se toma sólo como un robo a mano armada de mercaderías, parecería que el único damnificado es el propietario de dichos bienes.

Sin embargo, cuando el fenómeno es analizado en su totalidad, aparece una cadena de víctimas, en la cúspide de las cuales se encuentra el Estado Nacional. En efecto, el Estado Nacional es uno de los principales perjudicados (como desarrollaré en la Tesis), no sólo por verse afectado en el incumplimiento de sus obligaciones referidas a brindar seguridad, sino por un grave perjuicio económico generado, entre otros aspectos, por un notable impulso a la actividad comercial informal, las pérdidas en la recaudación tributaria, las perspectivas de inversión privada, conflictos gremiales por inseguridad, entre otros aspectos.

Por ello, considero que la originalidad está dada por un nuevo enfoque superador del fenómeno que asola las rutas, caminos y centros logísticos de nuestro país, al considerar una visión estratégica nacional del mismo, como un asunto de interés de la inteligencia estratégica nacional.

De la consideración y evaluación del impacto del fenómeno en distintos sectores implicados, como las empresas del sector productivo, del sector de la logística, de los sectores comerciales, cámaras empresarias, empresas aseguradoras, y otras ramas de la actividad afectadas, siempre aparece como hilo conductor una responsabilidad y, además, un impacto perjudicial en los intereses del Estado Nacional, tanto en su competencia como Estado, como en un grave perjuicio económico.

La obligación del Estado Nacional, determinada taxativamente en la legislación vigente, de proporcionar Seguridad a todas las personas y actividades, no puede ser llevada a cabo desde una visión excluyentemente reactiva sobre el accionar delictivo. De nada vale prever solamente la reacción y represión del hecho ya producido. La esencia del concepto de seguridad conlleva el aspecto prevencional, como su orientación primordial. Evidentemente, dicho aspecto prevencional requiere del auxilio de la inteligencia para que la misma sea posible. El concepto es poseer la información correcta, precisa y concreta, en el momento adecuado, para poder planificar y llevar a cabo las acciones tendientes a lograr que la actividad delictiva no se concrete, trabajando concretamente sobre la disminución de la oportunidad delictiva.

Asimismo, esta visión contribuye a la coordinación de los esfuerzos de todos los sectores, no sólo para la respuesta ante los incidentes sino que, es la única forma en que lograremos trabajar la temática desde el punto de vista prevencional, mediante la privación de la oportunidad al delincuente. Esta eliminación o disminución de la oportunidad, no sólo se limita a evitar el robo, sino a golpear sobre la estructura de comercialización posterior, que es su parte más importante y la que más daño produce, desde distintos sectores y distintos ángulos, en cuya cima se encuentra el Estado Nacional. De tal forma, se requerirá la colaboración y coordinación de todos los elementos del Estado para combatirlo, no limitando la acción al esfuerzo nacional de policía, sino a los recursos de investigación económico-financieros, empresarios y judiciales (entre otros). Como consecuencia de ello, resultará fundamental e imprescindible la presencia de la inteligencia estratégica nacional que permita contribuir a la toma de decisiones en el más alto nivel, y salvaguardar los intereses del Estado Nacional.

Clasificación de la tesis

Clasificación de la Tesis

Una vez elegido el tema, con Título y Subtítulo, creo conveniente detallar el tipo de trabajo a realizar. En tal sentido, es el momento de materializar una toma de decisiones estratégicas, o de nivel superior. Como consecuencia de este análisis, definiré a mi trabajo de Tesis como:

Disertación escrita:

En el desarrollo pretendo describir y no construir una afirmación controvertida.

Por su alcance temporal:

Se tratará de una tesis mixta, ya que en ella me referiré a un período claramente determinado en el Subtítulo, pero además, en las conclusiones, intentaré realizar una proyección futura, como una contribución.

Por su amplitud:

La consideraré Panorámica, ya que reflejaré un problema de nivel estratégico nacional, si bien se desarrollará el impacto sectorial parcializado como una sumatoria que implica un impacto global en la realidad nacional.

Por su orientación:

Por concepción, la tesis se orientará netamente a sus aplicaciones prácticas, dado que entendiendo el problema en sus causas y su mecánica, es posible comenzar a trabajar en las soluciones.

Por el Objeto:

El objeto es teórico, no tiene pretensiones empíricas ni críticas.

De acuerdo a su Carácter:

En función de él, la tesis desarrollada será combinada. Entiendo por ello que incluirá aspectos explicativos, como también descriptivos y predictivos o prospectivos.

De acuerdo a las fuentes:

La obtención de fuentes idóneas y significativas, constituye una de las dificultades más importantes del trabajo encarado. Esto se produce, en primera instancia, por inexistencia de estadísticas oficiales, y las que hay, son parciales e incompletas.

En efecto, trabajaré con gran componente de fuentes propias (recolección de artículos periodísticos, entrevistas en diversos medios publicitarios, entrevistas personales, informes de organizaciones civiles varias, contenidos de conferencias, entre otros. En los casos que corresponda, cuando no se trate de información de público acceso, con las autorizaciones correspondientes). También recurriré a las fuentes secundarias disponibles al público en general, bibliografía, legislación vigente, etc.

MARCO TEORICO

“Si conoces a los demás y te conoces a ti mismo, ni en cien batallas correrás peligro; Si no conoces a los demás, pero te conoces a ti mismo, perderás una batalla y ganarás otra; Si no conoces a los demás ni te conoces a ti mismo, correrás peligro en cada batalla.”¹
Sun Tzu, General Chino, Siglo V A.C.

MARCO TEORICO

Antecedentes históricos y circunstancias geográficas. El Transporte Automotor de Mercaderías en Argentina. “Piratería del Asfalto”. Entorno Socio- Económico en Argentina. Complejidad de la modalidad delictiva. Objeto y fin de la conducta delictiva. Necesidad indispensable de apoyo tecnológico. Punto de vista jurídico-legal

Antecedentes históricos y circunstancias geográficas

Desde los albores de la Humanidad, para el hombre siempre fue una tarea muy complicada el desplazar sus bienes desde un punto a otro. Estas dificultades están dadas ya que, hoy y siempre, el traslado de elementos de valor estuvo y está sujeto a riesgos y peligros. Al estar los bienes en su lugar original, gozan de un resguardo natural y de la observación y control cercano inmediato de su propietario, situación que se modifica drásticamente cuando estos bienes deben desplazarse a otro destino. En efecto, el solo hecho de tener que realizar desplazamientos de envergadura, no sólo expone dichos objetos a los riesgos propios de la siniestralidad de la vía elegida sino que, también, aumenta las posibilidades de que los mismos sufran pérdidas parciales o totales como consecuencia de la acción delictiva contra su patrimonio. Desde el hombre de las cavernas, que debía proteger de sus congéneres y de otros depredadores el fruto de la caza y pesca con el que iba a alimentar a su comunidad primaria, pasando por los grandes comerciantes de la historia que fueron los fenicios, hasta nuestros días, siempre el riesgo de traslado de los bienes fue objeto de preocupación.

¹ SUN Tzu, “El Arte de la Guerra”, UNI YOGA, Buenos Aires, 2007, pág 14.

Ahora bien, si es reconocida y motivo de preocupación en muchos lugares del mundo la modalidad delictiva, también es correcto sostener que en cada uno de los lugares donde el fenómeno se desarrolla, el mismo tiene características particulares. Dichas circunstancias están dadas, básicamente por el entorno en el cual el flagelo se desarrolla, ya que son distintas las condiciones que lo alientan o benefician.

En este último aspecto centraré la atención de este trabajo, o sea la modalidad delictiva conocida vulgarmente como “Piratería del Asfalto”, en la República Argentina.

El Transporte Automotor de Mercaderías en Argentina

Como actividad económica intensivamente desarrollada, el transporte siempre fue considerado una actividad riesgosa en Argentina. Dichos riesgos están dados por la conjunción de uno o varios de los factores que a continuación se detallan, a saber:

- Accidentes en los trayectos con o sin carga útil.
- Exposición a zonas “calientes”, o de baja vigilancia.
- Piratería del Asfalto
- Choferes y/o empleados desleales.
- Oportunistas de robos menores.
- Choferes con escasa capacitación y reducidos períodos de descanso.
- Vehículos en condiciones inseguras.
- Filtraciones de información interna.
- Falta de información de la realidad de la calle.
- Excesiva confianza en el uso de la tecnología.

Es fácil advertir que los citados riesgos están dados por una dualidad: la siniestralidad vial, y los delitos dolosos contra el patrimonio, las personas y económicos.

El transporte automotor de mercaderías en nuestro país ha sufrido un incremento notable en los últimos tiempos. Ello acaeció como natural consecuencia de la falta de infraestructura ferroviaria (y la disponible se encuentra en franca regresión por obsolescencia), un incremento del comercio exterior (sobre todo el ámbito de las rutas que unen nuestro país con el Brasil), y las características geográfico-económicas de nuestro país.

En efecto, la radicación de las principales industrias de productos de consumo interno nacional es en la provincia de Buenos Aires. Desde este lugar se deben distribuir al resto del país en forma radial, con predominancia del transporte terrestre por carretera. Esto no es sino consecuencia de un trazado de red caminera centenario, incluso anterior al nacimiento de nuestra Nación (en la Tesis se desarrollaran estos conceptos en profundidad).

Modalidades delictivas contra la logística, versus “Piratería del Asfalto”

“Piratería del Asfalto” es, en nuestro país, un concepto socialmente aceptado y entendido, cuando el común de la gente hace referencia a él. En esa interpretación, el saber popular entiende que se trata del robo, a mano armada, de mercaderías transportadas por camiones.

Se trataría solamente de un robo a mano armada, en un ámbito geográfico particular (la vía pública terrestre en sus distintas formas, como ser rutas, calles, avenidas y otros), y con los agravantes y atenuantes previstos en el Código Penal de la Nación Argentina. Los únicos perjudicados aparentes, serían los propietarios de lo robado.

Creo que es muy importante para el trabajo a realizar, determinar fehacientemente que estas afirmaciones antes descriptas constituyen los supuestos básicos subyacentes y juicios previos que dificultan y obstruyen el pensamiento superador y la originalidad de las ideas a plantear en la tesis.

En tal sentido, el objetivo de este trabajo va a materializarse en demostrar, en primer lugar que se trata de una modalidad delictiva de alta complejidad, efectuada en cualquiera de las etapas o partes de lo que denominamos “Supply Chain”, o cadena de suministro.

Asimismo, en una instancia posterior, evaluaré y pondré a consideración el verdadero impacto a nivel operativo, y estratégico de la modalidad delictiva, determinando de esta forma la afectación que produce sobre los intereses vitales de la nación.

Entorno Socio- Económico en Argentina

El entorno que rodea a la modalidad delictiva “Piratería del Asfalto” es de fundamental importancia, ya que va a constituir su auge y desarrollo, como una actividad delictiva lucrativa. El principal concepto a tener en cuenta es “No se roba lo que no se vende”, es decir que el nodo del problema es la existencia de la demanda. Algunos elementos de este entorno, a desarrollar con mayor detalle en la Tesis, son:

- Idiosincrasia inescrupulosa de grandes sectores de la sociedad, que optan por comprar productos que, a sabiendas, reconocen como de dudoso origen, por el hecho de obtenerlos a bajos precios. “Viveza criolla”. Esto también se aplica a quienes desean acceder a bienes cuyo valor es inaccesible en el mercado formal, de acuerdo a su nivel de ingresos.
- Grandes bolsones de comercio informal, que ofrecen a los delincuentes innumerables posibilidades de reducir lo robado. Estos no se limitan a lugares físicos, sino también por vía internet.
- Características geográficas y demográficas beneficiosas para los delincuentes.

- Comerciantes inescrupulosos del sector formal, que intercalan mercadería robada con legal, incluso realizando “pedidos” o “encargos” a los delincuentes “proveedores”.
- Deficiencias del Estado en materia de seguridad en el transporte y logística. Ausencia de estadísticas oficiales que permitan adoptar resoluciones eficientes.
- Deficiencias del Estado en políticas de control impositivo-económico-financiero.
- Deficiencias del Estado en políticas criminales, adaptando la legislación a las necesidades de la persecución penal necesaria.
- Ausencia de Inteligencia Estratégica Nacional que permita la adopción de Políticas Nacionales contra la modalidad delictiva como un delito complejo, de alcance e interés del Estado Nacional en virtud del perjuicio que ocasiona.

Complejidad de la modalidad delictiva

Las características particulares que rodean al delito hacen que su consumación sea solo el inicio de una serie de delitos en concurso. Ellos atentan contra distintos bienes jurídicos protegidos, y determinan la participación de una estructura criminal compleja y jerárquica. Analizaré brevemente como fundamentos de esta complejidad, el objeto y finalidad de la conducta delictiva; la necesidad indispensable de apoyo tecnológico; los apoyos logísticos que se deben emplear; la estructura de “comercialización” de lo sustraído, los requerimientos de inteligencia indispensables.

Objeto y fin de la conducta delictiva

Ninguno de los robos consumados en esta modalidad delictiva ha contemplado el consumo directo del fruto de su ilícito por parte del delincuente o su banda. Se descarta, en esta modalidad estudiada, el robo para cubrir necesidades primarias insatisfechas, “*furtum famelicus*” o hurto famélico ². En el Código Penal de la Nación, el hambre no figura como eximente de responsabilidad en casos de robo o hurto, pero es bastante común que los magistrados justifiquen el delito asociado a la extrema necesidad y recurran a alguna causal de inimputabilidad, cuando se demuestra que ha sido el hambre lo que motorizó la conducta delictiva. Abundantes autores del campo del derecho, la historia, la medicina o la psicología, y también de la literatura, abordaron el tema del hambre y su relación con los primitivos sentimientos y el

² El hurto famélico es la sustracción de productos de primera necesidad por un individuo sin emplear los medios de violencia física o moral, para satisfacer sus necesidades personales o familiares del momento. En el derecho penal puede actuar como causa de justificación, dentro del estado de necesidad. No todas las legislaciones contemplan esta figura como un estado de necesidad. Su origen se remonta a la figura de *furtum famelicus* existente en el derecho romano, sustentándose en el proverbio latino *Necessitas non habet legem* (la necesidad no tiene ley).

delito, y a ellos han recurrido los jueces cuando el derecho los deja sin otros atenuantes. Muchas legislaciones debieron recoger en sus normas y jurisprudencia la lamentable experiencia que dejaban los delitos -a veces atroces- que se cometían motivados por el hambre, pero en el derecho positivo argentino nunca fue codificado como eximente. Independientemente de las condiciones detalladas anteriormente, surge de los hechos que la finalidad de la conducta delictiva es obtener frutos y beneficios generados en la reventa de lo ilegalmente apropiado.

Necesidad indispensable de apoyo tecnológico

Los sistemas de transportes en general, y los camiones y medios terrestres en particular, utilizan una tecnología de avanzada para su seguridad y gestión. En efecto, no solo utilizan modernas herramientas de gestión para su administración (rendimientos, mantenimiento programado, controles periódicos, etc.), sino que también poseen elementos electrónicos de geolocalización y seguridad de aviso (violaciones de recintos, aperturas de puertas y portones, detenciones de motor, frenadas bruscas, excesos de velocidad, entre otras), y de seguridad de acción (corte de combustible, corte de suministro eléctrico, alarma local y remota, pulsador pánico, etc.). También la propia carga se encuentra protegida por dichos elementos en forma autónoma del vehículo que la transporta. Por estos motivos, para poder llevar cabo el robo los delincuentes requieren un importante e imprescindible apoyo de tecnología electrónica que permita vulnerar los sistemas de seguridad de los transportes y su mercadería. El éxito no dependerá solamente de los medios que los delincuentes emplean, sino también en forma necesaria e imprescindible de la idoneidad del personal que los opera.

Asimismo, es menester para el accionar delictivo, contar con una eficiente logística para, mínimamente:

- Poder transportar lo robado al lugar de almacenamiento (no pueden usar durante mucho tiempo el transporte original para evitar ser detectados). Esta necesidad es imperiosa, y está íntimamente relacionada con el éxito de la operación criminal. Exigirá disponer de móviles idóneos para el transporte (no sólo en la capacidad de almacenamiento, sino en las condiciones de mantenimiento y conservación), sean estos obtenidos legal o ilegalmente.
- Almacenar temporariamente el fruto del delito (en condiciones que permitan su conservación, sin deterioro, ni depreciación del valor). Esto es un condicionante muy importante, ya que el real objetivo de la acción delictiva radica en la posibilidad de revender o recolocar el fruto de su ilícito en las mismas condiciones de venta y consumo que en el mercado formal, sin deterioros (cadenas de frío, acción de agentes extraños que puedan perjudicar (humedad, frío, calor, exposición al sol,

etc.), pero a precios mucho más bajos que los logrados por los comerciantes “reducidores” con sus proveedores normales.

- Distribución de lo robado para su comercialización. En este caso, también se aplica lo detallado en el transporte de lo robado al lugar de almacenamiento.

Punto de vista jurídico-legal

La consideración de una conducta como penalmente reprochable, conlleva la definición de la misma como una acción típicamente antijurídica y culpable. La base sobre la cual se nutre la legislación del fuero penal argentino es excluyentemente la ley. La ley es, en efecto, la única fuente de derecho sobre la cual abrevia el derecho penal. En efecto, no existen las analogías para considerar las conductas reprochables en el fuero penal. Tampoco existe, como fuente de derecho penal, la jurisprudencia. Menos aún los usos y costumbres. La norma penal tiene una función protectora de bienes jurídicos. Para cumplir esta función eleva a la categoría de delitos por medio de su tipificación legal, aquellos comportamientos que más gravemente lesionan o ponen en peligro los bienes jurídicos protegidos. El bien jurídico es, por tanto, la clave que permite descubrir la naturaleza del tipo, dándole sentido y fundamento. El bien jurídico es el interés jurídicamente protegido, lo que la sociedad establece como su fundamento básico para lograr un desarrollo armónico y pacífico (es un valor ideal de carácter inmaterial).

Por ello es que resulta de tan sensible importancia la definición del tipo penal. Lo primero que se debe tener en cuenta, es que la modalidad delictiva no se encuentra tipificada con esa u otra denominación en la legislación argentina. No es caprichoso que esto suceda por la complejidad de las conductas disvaliosas. En efecto, si bien en parte se trata de robo (con sus distintas calificaciones), es necesariamente un concurso de delitos, no sólo delitos contra el patrimonio, sino también delitos contra las personas. Un claro ejemplo es cuando, por el afán de robar la mercadería de un transporte automotor, se obliga a su conductor a manejar desviando su recorrido, siendo este hecho, claramente, una privación ilegítima de la libertad. Asimismo, como continuación de esta actividad ilícita, se encuentra la comercialización de lo robado, tanto en el circuito formal (obviamente en forma ilegal), como en el informal.

Esta complejidad se extiende a diferentes modalidades atadas a este tipo de ilícitos, que crecen a medida que la tecnología avanza. Algunos empresarios de la Logística consideran, por ejemplo, que se debería incluir como agravantes en el Código Penal el uso de inhibidores de señales, e incluso, debería existir un marco regulatorio para permitir y registrar el uso de dichos elementos. De hecho, el simple uso de estos dispositivos incluye una violación

a las normas establecidas por la Autoridad de Aplicación sobre el uso autorizado de frecuencias. Inclusive, por la forma en que se lleva a cabo, puede considerarse una “mini guerra electrónica”.

Luego tenemos también la serie de delitos económicos que la comercialización de lo robado conlleva.

Es indudable, sin embargo, que la complejidad de los ilícitos englobados en esta clasificación desde el punto de vista de la modalidad delictiva, grado de organización, logística y requisitos necesarios para su ejecución, como así también los daños y pérdidas que ocasionan tanto a particulares como al mismo Estado Nacional (tanto por retracción de las inversiones por riesgos crecientes, como por proliferación del circuito comercial informal), impulsa claramente la necesidad de aplicación de una Política Nacional.

Políticas Nacionales o Políticas de Estado. Inteligencia Estratégica. La Inteligencia Estratégica en Argentina. Inteligencia Estratégica Militar, Inteligencia Criminal

Políticas Nacionales o Políticas de Estado

Muchos autores han brindado definiciones disímiles sobre el significado o interpretación que se le debe dar a “Políticas Nacionales” y “Políticas de Estado”. Antes de diferenciarlas, de acuerdo al objetivo perseguido en este trabajo, deseo puntualizar que ambas revisten el carácter de estar dirigidas a diseñar o producir cambios profundos en la realidad nacional, mediante la instrumentación de diversos marcos legales, medidas regulatorias, participación multisectorial, multidisciplinaria, abarcativos o integrales y, fundamentalmente, con proyección futura.

Obviamente, el objetivo último a perseguir es el bien común. Puedo agregar, además, que ambas definiciones van a hacer referencia a que dicho cambio profundo a lograr en la realidad nacional va a ser, indefectiblemente, materializado en temáticas propias del más alto interés de la Nación. En efecto, de no ser así, las políticas aplicadas revestirían carácter parcial o sectorial, y apuntarían a solucionar problemas superficiales y coyunturales.

“Interés Nacional” es denominación de un concepto esencial de las ciencias políticas, con muy distintas expresiones (res publica, Commonwealth, "procomún", etc.), pero siempre identificable con el bien común de la sociedad entera, entendida como un cuerpo social, y no tanto con el interés del Estado en sí mismo (razón de Estado). La expresión se usa para reflejar el postulado de que la finalidad de las acciones del Estado, o de las instituciones de una comunidad políticamente organizada, ha de ser el bien (felicidad, interés,

utilidad o beneficio) del conjunto del pueblo (la totalidad de los que componen una nación).

Defino Política de Estado, como una Política Nacional que perdura en el tiempo, en una acción conjunta y coordinada de todos los recursos humanos y materiales de la Nación, en el marco de una amplia visión prospectiva, con la finalidad de modificar la realidad nacional, posicionándola en un escenario de largo plazo más favorable que el actual.

Inteligencia Estratégica.

Muchos autores han incursionado en el estudio de la Inteligencia, con puntos de vista diversos, y en distintas épocas. Inteligencia es aquella actividad consistente en la planificación, obtención, reunión, clasificación, análisis e interpretación de información referida a una cuestión de interés por parte del usuario que la requiere, y su posterior difusión a los destinatarios designados como autorizados. Inicialmente, la inteligencia era una actividad de patrimonio exclusivo de los Estados, y cuya única orientación era la militar. En la actualidad, grandes corporaciones realizan inteligencia económica y científica, recreando escenarios futuros de largo plazo, con la finalidad de posicionarse en condiciones favorables. No es tema de estudio de este proyecto la evolución del concepto, sino que lo que busco en este marco teórico es definir claramente cuáles son los elementos indispensables que me servirán de guía para avanzar con el tema de fondo.

La Inteligencia Estratégica se orienta hacia los objetivos nacionales; ayuda a definir nuevas metas factibles y proporciona una base a los métodos de planeamiento para lograr los objetivos.

La Inteligencia Estratégica es producida en el marco de la visión de futuro, de lo posible y lo deseable (construcción de escenarios). Busca descubrir oportunidades en las dificultades, crea valor agregado, calcula riesgos y reconoce que la tecnología es un elemento que no siempre garantiza el éxito. Resulta de la integración de toda una serie de productos provenientes de los diferentes ámbitos de inteligencia, de acuerdo con Berkowitz y Goodman (Bruce D. Berkowitz & Allan E. Goodman. Strategic intelligence for American national security. Princeton University Press. New Jersey, 1989).

Es también característico de este tipo de inteligencia el enfoque de largo plazo. La inteligencia estratégica no intenta responder a fenómenos del momento, sino más bien estar en condiciones de prevenir (prevención estratégica), alertar sobre el comportamiento probable de diversas amenazas a la seguridad y prever el manejo de crisis; elementos todos estrechamente articulados con la toma de decisiones.

También creo necesario agregar que, en la actualidad, no solo se consideran la evaluación de amenazas, sino que la inteligencia estratégica ha desarrollado en su evolución una marcada tendencia a la detección y evaluación de oportunidades, fenómeno sobretodo presente en la inteligencia científica y la inteligencia económica.

Este tipo de inteligencia requiere de la integración de informaciones concernientes a diversos ámbitos de la realidad (político, militar, económico, social, de desarrollo tecnológico, entre otros). La clase de usuario de la inteligencia estratégica (Gobierno Nacional, en nuestro caso), hace que este tipo de inteligencia adquiera un carácter más global, en términos del área o ámbito en el que opera.

Al no tener valor en sí misma, la inteligencia estratégica está, por tanto, relacionada con el desarrollo de las políticas de seguridad interior, defensa nacional, relaciones exteriores y economía (Jornadas internacionales sobre el control y fiscalización parlamentaria de los órganos y actividades de seguridad interior e inteligencia. Revista de la Escuela Nacional de Inteligencia. Vol. III. No. 1. Argentina, 1994).

De tal forma, concluyo, en una primera etapa, que la Inteligencia Estratégica es la categoría de inteligencia necesaria e imprescindible para la toma de decisiones y elaboración de Políticas Nacionales.

“Inteligencia de Estado, en el aspecto estratégico, es resultado de la adquisición, análisis, interpretación y difusión de conocimiento sobre las situaciones nacionales e internacionales en lo que respecta al poder nacional, las dificultades, sus vulnerabilidades, posibilidades y otros aspectos relacionados, con una posible proyección para el futuro. Se trata de un concepto que amplía las misiones y funciones de inteligencia, más allá del ámbito interno y externo. Tiene la seguridad del Estado y de la sociedad como objetivo primordial” (Diccionario Lid Inteligencia y Seguridad – Lid Editorial Empresarial, Spolelana 22, 28023, Madrid, España, 2013.).

La diferencia entre inteligencia y toma de decisiones es un principio básico, y su importancia es fácil de entender. Sin embargo, la realidad resulta a veces más compleja. Aplicando el análisis de políticas públicas, la inteligencia interviene en las fases de identificación y definición del problema, ingreso en la agenda, e incluso en la de formulación de soluciones, pues el modo como se define un problema condiciona las estrategias para solucionarlo. Lógicamente los servicios no son los únicos que definen el problema y lo introducen en la agenda política. Hay otros actores (públicos y privados, nacionales e internacionales) que también participan en ese proceso y que, en caso de desacuerdo, competirán para hacer valer su perspectiva ante los decisores políticos.

Por otra parte, la relación entre inteligencia y toma de decisiones políticas no siempre es fluida. A veces los decisores políticos no entienden la contribución de los servicios de inteligencia a la toma de decisiones. En otras ocasiones, demandan y se muestran receptivos a la inteligencia actual pero relegan la estratégica. O, simplemente, los decisores tienen puntos de vista muy definidos y una agenda política ya fijada, lo que disminuye el interés por los análisis que los contradigan.³

La Inteligencia Estratégica en Argentina

En nuestro país, la Inteligencia, se encuentra legislada y regulada por la Ley Nacional Nro. 25520, sancionada el 27 de noviembre de 2001, y modificada parcialmente por la Ley Nacional Nro. 27176, Creación de la Agencia Federal de inteligencia, promulgada el 03 de marzo del 2015.

La legislación, con las modificaciones vigentes, “tiene por finalidad establecer el marco jurídico en el que desarrollarán sus actividades los organismos de inteligencia, conforme la Constitución Nacional, los Tratados de Derechos Humanos suscriptos y los que se suscriban con posterioridad a la sanción de la presente ley y a toda otra norma que establezca derechos y garantías.”, según reza el artículo 1 de la norma (modificatoria de la anterior). En su artículo 2do, inciso 1. , define a la Inteligencia Nacional como “actividad consistente en la obtención, reunión, sistematización y análisis de la información específica referida a los hechos, riesgos y conflictos que afecten la Defensa Nacional y la seguridad interior de la Nación.

Como modificación importante a la legislación anterior, se produce la creación de la Agencia Federal de Inteligencia, como órgano superior de la Inteligencia Nacional, y cuyas funciones, determinadas en el artículo 8., son:

1. La producción de inteligencia nacional mediante la obtención, reunión y análisis de la información referida a los hechos, riesgos y conflictos que afecten la defensa nacional y la seguridad interior, a través de los organismos que forman parte del sistema de inteligencia nacional.
2. La producción de inteligencia criminal referida a los delitos federales complejos relativos a terrorismo, narcotráfico, tráfico de armas, trata de personas, cibercriminos, y atentatorios contra el orden económico y financiero, así como los delitos contra los poderes públicos y el orden

³ MAC DOWELL Don, “Strategic Intelligence. A Handbook for Practitioners, Managers, and Users”. Revised Edition. Jan Goldman Series Editor Lanham, Maryland, Toronto, Plymouth, UK, 2009.

constitucional, con medios propios de obtención y reunión de información.

En relación al desarrollo realizado por el legislador, creo conveniente resaltar que se trata de conceptos incompletos en términos de definiciones de inteligencia, dado que no contempla uno de los pasos más importantes del ciclo, como es la difusión de la inteligencia producida, a los usuarios autorizados.

Asimismo es destacable, por ser de incumbencia de este proyecto, dejar expresa constancia de la no contemplación de la “Piratería de Camiones”, como modalidad delictiva compleja, si bien la encontramos “oculta”, por lo menos parcialmente, cuando hace referencia a “...atentatorios contra el orden económico y financiero, así como los delitos contra los poderes públicos...”, de acuerdo a como aplicaré en mi desarrollo posterior.

Inteligencia Estratégica Militar, Inteligencia Criminal

Como un hecho significativo, el legislador señala una división sumamente importante en la Inteligencia, en función del ámbito abarcativo del área de interés. En tal sentido, distingue, en primera instancia, a la Inteligencia Estratégica Militar. Ella es definida en la Ley Nacional Nro. 25520, en su artículo 2, inc. 4, como “la parte de la Inteligencia referida al conocimiento de las capacidades y debilidades del potencial militar de los países que interesen desde el punto de vista de la defensa nacional, así como el ambiente geográfico de las áreas estratégicas operacionales determinadas por el planeamiento estratégico militar”.

Asimismo, en artículo 2, inc. 3, Inteligencia Criminal es “la parte de la Inteligencia referida a las actividades criminales específicas que, por su naturaleza, magnitud, consecuencias previsibles, peligrosidad o modalidades, afecten la libertad, la vida, el patrimonio de los habitantes, sus derechos y garantías y las instituciones del sistema representativo, republicano y federal que establece la Constitución Nacional”.

Lo que rescato de lo expresado en el plexo legal es que, sea una u otra área de las definidas, ambas revisten el carácter de Estratégico, representando este concepto actividades del interés del máximo nivel de la conducción del Estado. Por último quiero agregar que, si bien parecen encontrarse bien delineados los ámbitos de cada una de las inteligencias (militar y criminal), los nuevos desafíos del crimen organizado internacional hacen que dicha divisoria sea muy difícil de sostener, y debemos hablar de Inteligencia Estratégica a secas, conducida por las más altas esferas del Estado Nacional.

Como una conclusión de lo desarrollado, entenderé como “Inteligencia Estratégica Nacional” al resultado de la adquisición, análisis, interpretación y difusión de conocimiento sobre situaciones nacionales e internacionales en lo

que respecta al poder nacional, sus dificultades, vulnerabilidades, sus posibilidades y otros aspectos relacionados, con una probable proyección hacia el futuro y subsidiando con dichos conocimientos a los escalones más altos de la jerarquía nacional.

Problema base,
vertiente primaria y
superior

Problema Base. Vertiente Primaria y Superior

Problema Base

Descripción conceptual del fenómeno “piratería de camiones”, detallando sus aristas e implicancias, desde un punto de vista estratégico nacional, afectando los más altos intereses de la Nación y, por ello, asunto de interés de la Inteligencia Estratégica Nacional. Contexto internacional. Características propias del fenómeno en la Argentina: factores históricos, geográficos, sociales, legales, coyunturales, económicos. Busco instalar esta definición conceptual de modalidad delictiva compleja y de alcance estratégico nacional, partiendo de aquella premisa del saber popular, que limita el problema a un simple robo a mano armada de mercaderías, sin mayores consecuencias visibles, exclusivo de países en vías de desarrollo o de la periferia.

Vertiente Primaria

Persigo en primera instancia reemplazar la concepción de un delito común, tipificado como robo en el Código Penal de la Nación Argentina, con sus agravantes correspondientes, por un concepto superador de modalidad delictiva compleja, compuesto de un “Concurso de delitos en ejecución (no caduca hasta el recupero de la mercadería), con afectación de distintos bienes jurídicos protegidos”, con una organización jerárquica compartimental con distintos tipos de participación criminal, y un soporte logístico y tecnológico de alto desarrollo, manejando conceptos comerciales en forma empresarial que orientan y dirigen su accionar en pos de objetivos concretos en tiempo y espacio.

Vertiente Superior

Una vez consolidada la vertiente primaria de conceptualizar una modalidad delictiva compleja, buscaré instalar la importancia e impacto de la misma, para llegar a ser considerada de interés de la Inteligencia Estratégica Nacional, al afectar los más altos intereses del Estado Nacional, tanto en forma directa como indirecta. Intentaré llegar a la confirmación de lo antedicho, mediante la sumatoria concurrente de los Subproblemas derivados del problema principal. No obstante ello, considero importante destacar que la conclusión que pueda obtener solo constituirá un fundamento que puede considerarse en mayor o menor medida pero que, como en definitiva se trata de desarrollo de Políticas de Estado, las decisiones de la implementación de las mismas quedarán a consideración de las máximas autoridades de la Nación en función de las prioridades de nivel estratégico. En tal sentido, se trata de ofrecer bases firmes sostener la incumbencia de la Inteligencia Estratégica Nacional, en circunstancias ampliamente opinables.

Subproblemas
derivados del problema
principal

Subproblemas derivados del problema principal

Cada uno de ellos refleja un impacto particular sobre los intereses del Estado Nacional, con la finalidad perseguida de exponer la temática desde el punto de vista de los distintos sectores implicados, tanto los actores públicos, como los privados.

SUBPROBLEMA 1:

Marco internacional. Impacto del fenómeno en otros países. Normas y estándares internacionales. El tratamiento por parte de la Inteligencia Estratégica Nacional.

SUBPROBLEMA 2:

Características propias de nuestro país. Nociones básicas de seguridad en el transporte de mercaderías, aspectos tecnológicos. Organización de las bandas, "departamentalización. Materialización del fenómeno desde el punto de vista operativo hasta el estratégico: desde la consumación del robo, hasta su efecto final.

SUBPROBLEMA 3:

Desarrollo desde el punto de vista legal: concurso de delitos. Estadísticas y dimensionamiento del flagelo.

SUBPROBLEMA 4:

Desarrollo desde el punto de vista de la producción y comercialización de bienes por parte de privados. Riesgos y costos. Interpretación de riesgos y análisis. Matriz de riesgos. Desarrollo desde el punto de vista de la logística (conceptos JIT y Supply Chain), seguridad Privada y sector asegurador privado.

Subproblema 1:
Marco internacional

“No estamos aislados del mundo, y nunca lo estuvimos. A veces, cegados por éxitos o derrotas, fuimos tentados a creer que nos pasaba solo a nosotros. Otras veces, contaminados por una atmosfera paranoide o irresponsable, atribuimos los males al poder foráneo. No es verdad absoluta ni lo uno, ni lo otro.”

Marcos Aguinis ⁴

Subproblema 1: Marco internacional. Impacto del fenómeno en otro países. Normas y estándares internacionales. El tratamiento por parte de la Inteligencia Estratégica Nacional

Generalidades

En el mundo actual se pone en evidencia cada vez en forma más acentuada la rapidez en que se producen los cambios. En efecto, las comunicaciones son cada vez más rápidas, eficientes y accesibles, el soporte tecnológico de todas las actividades se optimiza ininterrumpidamente, las decisiones se toman en tiempos cada vez menores, y los resultados se desean con mayor celeridad. Se produce también un notable incremento del comercio global, con el consecuente aumento del soporte logístico necesario, en las distintas modalidades de ejecución de los transportes. En efecto, todas las opiniones en el estudio de la historia económica mundial, coinciden en que los mercados se ampliaron transformándose en mercados regionales (producto de agrupaciones de varios países para fortalecer sus intereses), la población no sólo aumentó, sino que se redistribuyó, y se produjeron sensibles mejoras en la seguridad y calidad de los transportes. “Desde siempre los conceptos de seguridad y de transporte marcaron la diferencia entre las sociedades desarrolladas y las que no atinan a seguir ese derrotero” ⁵. Si bien el robo de mercancía no es un fenómeno nuevo en el transporte y para muchos es un costo de la actividad, el creciente poder organizacional, territorial y de fuego que han adquirido los grupos delictivos y de narcotráfico, sumado a las penas relativamente bajas que estos delitos reciben versus lo lucrativo del negocio, han hecho que el fenómeno de la criminalidad sobre las cadenas logísticas se haya acrecentado en el mundo y particularmente en América Latina, donde se

⁴ AGUINIS Marcos, “El Atroz Encanto de ser Argentinos”, Ed Planeta, Buenos Aires, 2001, pág 13.

⁵ SANCHEZ ZINNY Martín, “Pensando el Transporte”, Ed. Dunken, Bs.As. 2012, pág.192.

encuentran dos de los tres países más riesgosos para las cadenas logísticas terrestres.⁶

La velocidad de las comunicaciones, sumado al fenómeno global de la hiperconectividad, permite actuar en distintos lugares del globo en simultáneo, por más remotos y lejanos que estén. No obstante estos símbolos del progreso de hoy, también son usufructuados por parte de la criminalidad, constituyendo organizaciones delictivas para las cuales carecen de importancia los conceptos de Estado-Nación en los lugares convenientes para cometer sus ilícitos.

Como dato revelador de la globalidad de la amenaza a las cargas transportadas, de acuerdo a datos proporcionados por la ONU en 2012, el 5% de los contenedores que se transportan por el mundo son objeto de alguna acción delictiva (robo, hurto, daño, alteración, merma, pérdida, rotura o violación). Para tener una idea comparativa de estos guarismos, según la misma fuente, esto equivale a un tercio de la carga contenedorizada que cruza anualmente por el Canal de Panamá.⁷

El reporte 2011 de FreighWatch International⁸, señala a México, Brasil, Sud África, Estados Unidos de Norteamérica, Rusia, India y Reino Unido, como los siete países más riesgosos a nivel mundial para el transporte terrestre de mercancías en función del número de siniestros denunciados ante la autoridad. El punto anterior es importante, ya que la existencia de entes especializados en el control, registro y persecución de los delitos sobre las cadenas logísticas terrestres, produce que prácticamente la totalidad de los hechos delictivos sean reportados a diferencia de lo que ocurre en otros países, donde ya sea por temor a represalias de las bandas, desconfianza en la eficiencia del sistema judicial y policial, por no afectar la imagen de la compañía o para no encarecer las primas de seguros, los transportistas omiten la denuncia y por tanto esos delitos no se ven reflejados en las estadísticas.

Así por ejemplo y de acuerdo al reporte de FreighWatch International, Sudáfrica registra el índice de robos a las cadenas logísticas terrestres más alto de África y tercero en el mundo. Adicionalmente a las razones ya expuestas, al ser la economía más industrializada de África, presenta también los cargamentos de mayor valor unitario, los cuales se movilizan en un 80% por camión, lo que los hace altamente vulnerables al actuar de las bandas delictivas regionales.⁹

⁶ CEPAL, ONU, "Serie Recursos Naturales e Infraestructura, Seguridad de la Cadena Logística Terrestre en América Latina", Naciones Unidas, Santiago de Chile, marzo de 2013.

⁷ SANCHEZ ZINNY Martín, "Pensando el Transporte", Ed. Dunken, Bs.As. 2012, pág. 267.

⁸ <http://www.freightwatchinternational.com/es/>. Consultada 24 de marzo de 2016.

⁹ CEPAL, ONU, "Serie Recursos Naturales e Infraestructura, Seguridad de la Cadena Logística Terrestre en América Latina", Naciones Unidas, Santiago de Chile, marzo de 2013.

A continuación, haré un escueto análisis del fenómeno de la modalidad delictiva en los distintos lugares del mundo, tratando de poder determinar la participación de la Inteligencia Estratégica de los Estados para atender el problema.

Europa

Reino Unido de Gran Bretaña

En Reino Unido, en 2011, se registraron 40,000 actos criminales contra los camiones con pérdidas estimadas en USD 764 millones (FreighWatch, 2011) mientras que toda Europa, la International Cargo Security Council estimó que las pérdidas alcanzan los USD 15.000 millones anuales, lo que da a Reino Unido una participación altísima dentro de los delitos europeos.

La aparición de la Inteligencia en la solución o bien la mitigación del problema, se va a materializar en la creación en el año 2010 de TruckPol, una unidad de inteligencia nacional contra el crimen de cargas. Desde su misma puesta en marcha, se han incrementado las denuncias y generado mejores estadísticas favoreciendo la cooperación entre agentes de la policía y actores de la cadena logística tanto nacional como regional. El fruto de estos esfuerzos fue que, en el año 2010, el número de siniestros se redujo fuertemente. No obstante ese logro, las pérdidas por incidente aumentaron en un 70% (FreighWatch, 2011) lo cual muestra que si bien las medidas han tenido en general un efecto disuasivo, las bandas han focalizado su actuar sobre cargamentos de alto valor, por lo que es necesario monitorear continuamente las medidas e ir incorporando acciones adicionales para segmentos especiales de mercaderías.¹⁰

Posteriormente, el gobierno británico puso en marcha el 07 de octubre de 2013 un nuevo organismo destinado a luchar contra el crimen organizado, similar al FBI de los Estados Unidos, y que lleva el nombre de Agencia Nacional del Crimen (NCA, siglas en inglés). Este organismo recibe colaboración del anteriormente mencionado, y podemos considerarlo de Inteligencia Estratégica Nacional, de acuerdo a sus postulados e incumbencias.

Según informó, en oportunidad de su creación, la ministra británica de Interior Theresa May, esta nueva agencia se centrará en combatir, principalmente, delitos económicos, cibernéticos y el fraude, y viene a sustituir a varios otros organismos que hacían trabajos similares.

Esta nueva autoridad no tendrá, en cambio, competencia para luchar contra el terrorismo, que sigue reservado a Scotland Yard, que trabaja conjuntamente con los servicios secretos.

¹⁰ CEPAL, ONU, "Serie Recursos Naturales e Infraestructura, Seguridad de la Cadena Logística Terrestre en América Latina", Naciones Unidas, Santiago de Chile, marzo de 2013.

La NCA trabajará con las distintas fuerzas policiales regionales británicas y colaborará con organizaciones similares en el extranjero, según el Ministerio de Interior, que precisó que la agencia tendrá un total de 4.500 agentes. El objetivo es combatir las actividades de grupos organizados y confiscar sus activos en el Reino Unido, con el robo de las mercaderías transportadas como un delito adicional, combinado a otros.

La creación de la NCA ha recibido las críticas de la oposición laborista, que considera que se trata de un simple cambio de nombre pues se ha suprimido la Agencia del Crimen Organizado (SOCA, siglas en inglés), que hacía trabajos similares. Al mismo tiempo, el presidente del Comité de Interior de la Cámara de los Comunes, el laborista Keith Vaz, dijo que la nueva agencia tendrá un presupuesto bajo, de 473 millones de libras (562 millones de euros) anuales.

La NCA informará directamente a la ministra de Interior y tendrá más poderes puesto que podrá obligar a las fuerzas del orden de Inglaterra, Escocia y Gales a facilitarle ayuda y llevar a cabo operaciones policiales.¹¹

La conclusión de lo antedicho es que la lucha contra el crimen organizado (incluida la modalidad delictiva que me ocupa en este trabajo) constituye, en el Reino Unido, una política de estado y, por lo tanto, asunto de interés de la Inteligencia Estratégica. Asimismo, y como consecuencia lógica, resalta la magnitud del problema.

Unión Europea en general

EUROPOL es la Agencia de Policía de la Unión Europea, cuyo objetivo principal es ayudar a lograr una Europa más segura en beneficio de los ciudadanos, contribuyendo con los estados miembros en su lucha contra el crimen internacional y el terrorismo.

Las mayores amenazas de seguridad provienen del terrorismo, tráfico internacional de drogas y lavado de dinero, fraude organizado, la falsificación de la moneda de euro y contrabando de personas. Pero nuevos peligros también se acumulan en forma de delito informático, la trata de seres humanos, robos de mercaderías, y otras amenazas actuales. Se trata negocios de multimillonarios en Euros, rápida adaptación a nuevas oportunidades y resistentes frente a las medidas de observancia de la ley tradicional.¹²

En este contexto, el robo de mercancías en tránsito ha alcanzado dimensiones preocupantes en Europa en general, superando los ocho mil millones de euros anuales en 2014. Además se debe tener en cuenta que estos son solo los datos de hechos denunciados, no el total. Por ello los datos que manejan los distintos Cuerpos y Fuerzas de Seguridad no reflejan la verdadera

¹¹ <http://www.infobae.com/2013/10/07/1514203-reino-unido-lanza-su-propio-fbi>. Consultada 20 de marzo de 2016.

¹² <https://www.europol.europa.eu/content/page/about-us>. Consultada 13 de abril de 2016.

magnitud del problema. Son una aproximación. En Europa, las tres cuartas partes del transporte de mercancías por tierra se hace en camiones. Como dice la Europol en uno de sus informes, “los miles de camiones que circulan a diario por las carreteras europeas son blancos fáciles para el crimen organizado”, que los ha convertido en uno de sus objetos de deseo.

La asociación internacional TAPA (Transported Asset Protection Association), a la cual más adelante haré referencia, señala que, durante el segundo trimestre de 2013, su servicio de información de incidencias registró en Europa un total de 285 robos de mercancía, un aumento del 47,67% con respecto a los 193 que tuvieron lugar entre enero y marzo. En datos correspondientes a esta asociación, de julio de 2014, detalla que se produjeron 64 incidentes en Europa, de los que 24 se situaron en Holanda (el 37,5%) y 14 en Alemania (21,8%). Las mercancías robadas fueron, en su mayoría, productos electrónicos de consumo (46%), metal (12,5%) y ropa (7,5%). El peor caso de ese mes se registró en Italia, en Venecia, donde tres delincuentes armados asaltaron un barco que transportaba dinero en efectivo para bancos y oficinas de correos y sustrajeron 1,3 millones de euros en billetes. Además, de esos 64 sucesos, un total de 28 son robos con fuerza que se produjeron mientras el camión se encontraba detenido o estacionado (bien en un área de descanso o bien durante el reparto) mientras que 15 corresponden a sustracciones efectuadas en los depósitos de las empresas. En 14 casos, los delincuentes se apropiaron de la mercancía mientras el vehículo estaba en marcha y en 10 asaltaron directamente al conductor.

Una nueva modalidad consiste en el ocultamiento de los delincuentes dentro de la carga de los camiones para, una vez alcanzado el lugar elegido, abandonar el escondite, tomar parte o el total de la mercadería y abandonar el vehículo sin vulnerar los dispositivos de seguridad de aperturas de puertas, rompiendo la caja sea por arriba (preferentemente) o a los lados. Esta nueva modalidad encendió numerosas alertas ya que resulta particularmente peligrosa por su uso para la trata de personas, tráfico de drogas e, incluso, terrorismo. EUROPOL difundió en forma pública un video demostrativo de la modalidad, como una contribución a la adopción de contramedidas, dada la peligrosidad.¹³

En 8 ocasiones lo robado fue el camión completo y en 5 se produjeron hurtos al descuido y parciales. En los siete primeros meses del año 2014, por lo tanto, se han producido 558 incidencias en territorio europeo, de las que el 55% corresponden a robos en camiones en tránsito. Según TAPA, cada uno de estos sucesos supuso, de media, 291.532€ de pérdida para los legítimos propietarios de los bienes sustraídos. Sin embargo, la propia asociación señala que los delitos que registra en su sistema son solo una pequeña parte del total.

¹³ EUROPOL, Video instructivo sobre “Modalidad Troyana de Robo de Cargas”, https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/images/video_trojan_horse_cargo_theft.mp4. Consultado 26 de marzo de 2016.

Los robos ocurren, normalmente, en las áreas de descanso y en las zonas de aparcamiento, pero también ocurren en las rutas, parques industriales y en los núcleos urbanos y, preferentemente, en horario nocturno (El 72% de estas acciones ocurren en la noche).¹⁴

En la Unión Europea, se han creado varios organismos nacionales de inteligencia estratégica contra el crimen organizado internacional. Ellos se nutren, en parte, de la información proporcionada por EUROPOL.

En España, El Comité de Inteligencia contra el Crimen Organizado (CICO), fue creado por el Real Decreto 991/2006, de 8 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, sigue el modelo del Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista. Se ha formado sobre la base del Gabinete de Análisis y Prospectiva sobre tráfico de drogas, blanqueo de capitales y delitos conexos, al que sustituye. Le corresponde la elaboración de la inteligencia estratégica en la lucha contra todo tipo de delincuencia organizada, así como, en su caso, el establecimiento de criterios de coordinación operativa de los servicios actuantes en los supuestos de coincidencia o concurrencia en las investigaciones. Participa activamente en foros multilaterales de la Unión Europea, ONU, GAFI, CICAD, Grupo Pompidou, del Grupo Dublín y del Grupo Horizontal Drogas. En la Coordinación Nacional de Drogas en Austria. También en las Reuniones del Fondo Monetario Internacional sobre Blanqueo de Capitales en Argentina y Brasil. En varias Reuniones del Mecanismo Unión Europea-América Latina en Viena. En la Comisión de Estupefacientes de Viena. Y en la Reunión de la Troica Irán, Balcanes y países del Este.

Este organismo, como los otros organismos europeos mencionados, tiene la misión fundamental de accionar contra delitos del crimen organizado transnacional, en la siguiente secuencia:

- Narcotráfico
- Corrupción
- Blanqueo de Capitales
- Cybercrimen
- Tráfico, Trata y Explotación de Seres Humanos
- Delitos contra la Propiedad Intelectual e Industrial
- Fraudes y Falsificaciones

No obstante, este y los otros organismos europeos han posado su mirada sobre los robos de mercadería en tránsito, por dos razones fundamentales:

- 1. Estiman las pérdidas anuales consecuencia de la acción delictiva contra las cargas transportadas en 19.500 millones de**

¹⁴ EUROPOL, "Cargo Theft Report. Applying Brakes to Road Cargo Crime in Europe". La Haya, 2009.

euros, en el ámbito de la comunidad en forma global, en 2012. Cifra impactante.

2. Este delito se asocia directamente con el de tráfico de drogas y tráfico de personas, en el mismo acto. En efecto, se ha podido comprobar, de acuerdo a esta fuente, que los transportes de cargas son ideales para cometer estos delitos en forma simultánea y concurrente. Esto es, además de robar la carga transportada legalmente, “roban” también droga oculta previamente entre los productos legales, como también personas de situación migratoria ilegal ocultas en dicha carga. En otras palabras, utilizan la logística ajena en su beneficio.¹⁵

Una Nueva e Impactante Amenaza

Asimismo, y como un componente adicional del problema, recientes investigaciones han demostrado la fragilidad y obsolescencia de los sistemas electrónicos y de conexión a internet de los camiones y vehículos de flota. En tal sentido, José Carlos Norte (jefe de tecnología de la empresa EyeOS, dedicada a desarrollar escritorios virtuales y adquirida hace unos años por Telefónica) ha demostrado cómo de una manera relativamente sencilla, un 'hacker' podría, desde su casa, saber por dónde está circulando un camión o mandarlo a dónde quisiera. Comenzó a investigar, por el comentario de un amigo camionero que le dijo: 'Mi jefe se conecta y ve por aquí lo que hago con el camión', explica José Carlos. "Vi que en el camión tenía un TGU instalado, con una antena 3G y una pantallita". TGU son las iniciales de Telematics Gateway Unit (Unidad Telemática de Puerta de Enlace). Todo vehículo que pertenezca a una flota suele estar conectado a la central con este tipo de dispositivos. Se dirigió a una gran base de datos pública en Internet llamada Shodan, que recopila todas las direcciones IP de Internet y los puertos que tienen abiertos. Todo dispositivo que se conecte a la red debe tener una dirección IP y los TGU no son una excepción. La IP es como la dirección física, marca dónde está la puerta de entrada. Paralelamente, leyó montañas de manuales hasta descubrir que existe una marca líder en Europa, llamada C4max, cuyos dispositivos no tienen contraseña. Y la buscó en Shodan. "Aparecieron 800 camiones, uno en la M-30, otro que volvía del Eroski... Podía localizarlos con Google Maps", explica. Como el 3G de los camiones se activa cuando están en marcha y se apaga cuando están parados, no es fácil saber cuántos están afectados, pues en Shodan aparecen sólo los activos en aquel momento. José Carlos cree que podrían ser "miles" los vehículos que, ahora mismo, dependen de un dispositivo conectado a Internet sin contraseña, abierto por tanto a cualquiera. En este punto, explica, paró la investigación,

¹⁵ Comité de Inteligencia contra el Crimen Organizado (CICO), "Reporte Anual 2012", Madrid, España.

pues intentar 'hackear' un camión no sólo es delito en España sino también algo muy peligroso: "El TGU va conectado al sistema central de electrónica del camión", explica. Debemos pues aplicar la imaginación: quien 'hackee' un TGU podría parar de golpe el camión y causar un accidente, mandarle coordenadas GPS falsas para llevarlo a un descampado y robarle la carga, espiar un vehículo de flota para Vips y saber dónde está en cada momento una personalidad importante etc. La situación no es mejor en los TGU de otros fabricantes, según ha podido saber José Carlos Norte por otros investigadores. "Yo he denunciado el caso más grave, pero el estado de seguridad de los TGU es lamentable, contraseñas por defecto, etc.". El problema, afirma, es que son aparatos que van integrados en el camión, lo que dificulta las actualizaciones de seguridad. Y, para colmo, dice, "el estado de su seguridad ya es malo, porque son dispositivos del siglo pasado, de una industria no preparada para hoy en día, pero además van y los conectan a Internet".¹⁶

La impactante amenaza del robo de medicamentos en la cadena de distribución en Europa

Uno de los rubros más castigados por los ilícitos contra las cargas transportadas, es el de los productos farmacéuticos. Asimismo constituye también un serio problema desde el punto de vista de la Salud Pública, dado que su comercialización a través de mercados informales no asegura ni garantiza el correcto tratamiento que cada uno de los productos debe recibir para conservar sus propiedades y la adecuada calidad (entre otros, las temperaturas a que son expuestos, medidas de correcto almacenamiento, cadena de frío, vencimientos, exposición a la acción del sol, etc), además de ser objeto de falsificaciones, diluciones u otro tipo de alteraciones que afectan las propiedades necesarias e imprescindibles en estos productos. Una investigación llevada a cabo por el experto Daniel Ekwall, de la Universidad de Borås, Suecia, sostiene que las Mafias o Crimen Organizado Transnacional, están detrás de los robos de productos farmacéuticos durante su permanencia en la cadena de distribución en la Unión Europea. En ese mismo informe, se calcula que el valor de las pérdidas oscila en los 30 millones de Euros en medicamentos robados cada año (estimados en 2015 y años anteriores). Lo más preocupante es el constante incremento de los hechos, de las pérdidas ocasionadas por ellos y, por sobre todo, los niveles de violencia en aumento en los distintos sucesos. Asimismo, resalta que la protección real que pueden instrumentar las compañías farmacéuticas es lograr el establecimiento de marcos regulatorios efectivos que impidan la reintroducción de los productos

¹⁶ Diario El Confidencial, Madrid, España, edición 03 de marzo de 2016, nota completa disponible en http://www.elconfidencial.com/tecnologia/2016-03-09/un-ingeniero-espanol-da-con-la-forma-de-hackear-camiones-a-distancia_1165474/?utm_content=bufferc65d2&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer

robados en la cadena de suministro legal y formal. Obviamente, esto implica complicidad de empresarios inescrupulosos que buscan obtener un lucro mayor, por lo cual, la solución es poder regularizar la trazabilidad del producto.¹⁷

Conclusiones sobre Gran Bretaña y Unión Europea en general

Como síntesis para interés de esta investigación, resulta claro poder determinar que:

- El fenómeno de robo de cargas transportadas es de alto impacto en la región.
- Tiene peligrosas características particulares, como es estar hermanada con otros delitos del crimen organizado internacional (Trata/tráfico de personas y Narcotráfico, especialmente), y la amenaza siempre presente del terrorismo internacional.
- Por el peso específico del punto anterior, es tomado en forma global como un asunto de interés de la Inteligencia Estratégica, a cargo de los distintos organismos mencionados.
- Desarrollo de nuevas amenazas por uso delictivo de la tecnología.
- Grave amenaza a la Salud Pública por el carácter y tipo de bienes robados (Productos farmacéuticos a gran escala).

¹⁷ Revista "JOURNAL OF TRANSPORT SECURITY", DANIEL EKWALL, Nota: "THEF OF PHARMACEUTICALS DURING TRANSPORT IN EUROPE", Febrero de 2016. Disponible en <http://www.in-PharmaTechnologist.com/Regulatory-Safety/mafia-Behind-Most-EU-Pharma-cargo-Theft-30m-Worth-of-Drugs-Stolen-each-Year-says-Expert>

Estados Unidos de Norteamérica

En el gran país del norte, también se siente con fuerza la modalidad delictiva contra las cargas transportadas. American Trucking Association (ATA) es la mayor asociación comercial nacional para la industria del transporte norteamericano. A través de una federación de 50 asociaciones de transporte por carretera estatales afiliadas y de conferencias y consejos relacionados con la industria, ATA es la voz de la industria de quien Estados Unidos depende para mover la carga de la nación. En tal sentido, la poderosa American Trucking Association (A.T.A.), que agrupa en forma gremial a los transportistas, en su página web manifiesta: *“ATA está trabajando con las agencias gubernamentales para asegurar un enfoque basado en el riesgo al diseñar e implementar los requisitos de seguridad de carreteras y de autotransporte. Nuestro objetivo principal es consolidar, armonizar y coordinar mejor los múltiples requisitos de seguridad para que los conductores comerciales no están obligados a someterse y pagar por varios controles de antecedentes, y las compañías no tengan que desarrollar múltiples planes de seguridad y los requisitos de formación en el transporte de ciertos tipos de carga o que operan en entornos de alto riesgo. Además, ATA ha desarrollado políticas y programas para trabajar en el robo de carga con los organismos policiales a nivel federal, estatal y local para reducir la actividad delictiva, establecer mecanismos adecuados de información y aumentar las penas y las pautas de sentencia en los individuos involucrados en el robo de carga.”*¹⁸.

Asimismo, como apoyo a su tareas, en la misma web aporta como dato un nivel de daño anual de U\$\$ 15.000 millones por consecuencias de esta modalidad delictiva en forma excluyente, en 2013. Esta cifra parece bastante moderada cuando se la compara con informes de agencias de seguridad privada del mismo año, que llevan las pérdidas a exactamente el doble del capital mencionado. Además también expresa su preocupación, al igual que en la Unión Europea, por la connivencia de la modalidad de robo de cargas con la Trata y Tráfico de Personas.

Freight Watch Internacional (EE.UU.) Inc., es una empresa líder en el mercado nacional norteamericano e internacional, que se dedica a monitorear los robos de cargas, proporcionando servicios de logística segura. Su base se encuentra en Austin, Estado de Texas. La citada empresa informó que el número total de robos de carga registrados en el primer semestre del año 2013 cayó un 6,8% respecto al año anterior, a 433 casos con un valor promedio de U\$\$ 447.346. Esta información remite solamente a empresas que utilizan sus servicios, con lo cual los guarismos totales por país son necesariamente muy superiores.

¹⁸ http://www.trucking.org/Trucking_Issues_Security.aspx, consultada 20 de marzo de 2016, traducción propia.

Nueva modalidad delictiva del robo de cargas en EEUU. Usurpación y/o suplantación de identidad¹⁹

Desde fines de 2011, surgen informes de una nueva modalidad delictiva de robo de cargas transportadas. En efecto, esta modalidad consiste en que los ladrones están suplantando la identidad de algunas compañías de camiones. En otros casos, están creando empresas falsas que parecen ser reales para acceder a los envíos de la compañía de transporte por carretera. “Esta es una nueva forma en que estos ladrones operan”, dijo Richard Kirk, vicepresidente de CargoNet, una empresa de Nueva Jersey. “Los estafadores, aprovechando la última tecnología, pueden obtener información de la compañía de Internet para hacer que parezca que son una empresa de camiones legítima”, dijo. “Los ladrones de carga incluso pueden ir tan lejos como con la creación de una empresa fantasma con un sitio web para darle legitimidad, entonces licitan sus servicios en “pantallas electrónicas de corredores de carga” para transportar la carga que los transportistas necesitan entregar. Si ellos ganan el trabajo, entran y toman la carga”, dijo Kirk.

“En una economía en crisis, los transportistas han disminuido sus presupuestos”, dijo Brandon Stroud, vicepresidente de prevención de pérdidas en Falvey Cargo Underwriting Ltd., compañía con sede en Kingstown, Rhode Island, dedicada a seguros de carga con empleo de alta tecnología²⁰. “Para ahorrar dinero, algunos transportistas están recurriendo a brokers o corredores electrónicos de carga donde los ladrones a menudo buscan una presa”, sostuvo con preocupación.

“Los usuarios no están haciendo investigación de antecedentes de los oferentes del servicio, buscando sólo disminuir sus costos”, dijo el Sr. Stroud, “y en un caso se encontró que el sitio web en sí no era legítimo”. Recomienda, asimismo, que las empresas que buscan contratar servicios de transporte de carga, lo hagan solamente con las empresas usualmente contratadas en lugar de hacerlo por única vez con una desconocida para bajar costos.

Freight Watch y otros dicen que este engaño está en aumento. Una serie de 15 “pickups engañosas”, se produjo durante el primer semestre de 2012 frente a sólo tres en el mismo período del año pasado, de acuerdo con Freight Watch.²¹

Barry Tarnef, vicepresidente asistente y especialista senior en riesgos, servicios de control de pérdidas en Chubb Group de Nueva Jersey, dijo que “hay un montón de números por ahí, pero si tuviera que aventurar una cifra, yo diría que el costo de los robos de cargas transportadas se encuentra entre U\$\$ 1000 millones y U\$\$ 2000 millones por año en los Estados Unidos”. Asimismo, sostuvo que: “información recogida en toda la industria mostraron 32 incidentes de este tipo en 2010, el doble que en 2009”. Una forma de fraude que va en

¹⁹ <http://www.businessinsurance.com/>. Consultada 10 de diciembre de 2015.

²⁰ <http://www.falveycargo.com/falveywebsite/falveywebsite.cfm?CFID=595490&CFTOKEN=23111276>
Consultada 24 de marzo de 2016.

²¹ <http://www.freightwatchinternational.com/es/>. Consultada 24 de marzo de 2016.

aumento implica la creación de una empresa de camiones legítima, en los papeles, logrando las aprobaciones necesarias del Departamento de Transporte y otras fuentes, e incluso la compra de seguro de carga para tener una política a disposición para mostrar a los clientes, sostuvo Tarnef. "Ellos tomarán un par de cargas, y en la tercera carga, mientras la gente empieza a sentirse cómodo con ellos, se la roban. Electrónica, alimentos no perecederos, prendas de vestir y productos farmacéuticos siguen siendo ítems de alto target para los ladrones".²²

"Ellos están apuntando a productos de alto valor", dijo Jim Howse, un socio de The Transportation Group, un bróker con sede en Houston, y que pertenece a Hub International Ltd. "Nadie está robando camiones llenos de Cheerios (una especie de copos de cereal). Pero ha habido un aumento en el robo de carga que contengan metales como el cobre, aluminio y acero". "Hemos visto un aumento significativo en el robo de metales, ya que los precios de dichos materiales han aumentado considerablemente en los últimos años", agregó.²³

Los robos de carga de metal aumentaron 62,8% en el primer semestre del año 2012: 57 incidentes con una pérdida promedio por valor de U\$\$ 209.619 dólares, de acuerdo con FreightWatch, y en coincidencia con el anterior. Es muy importante este dato, ya que demuestra estacionalidad en la demanda de lo robado, ya que se roba lo que se puede revender característica que va a acompañar a la modalidad delictiva en todos los ámbitos en que se desarrolla.

Debido a que los robos a veces implican la cooperación/complicidad de un empleado de la empresa de transporte, Howse dijo que algunas aseguradoras están añadiendo garantías en sus políticas de aseguramiento de cargas transportadas, explicitando que la cobertura por parte del Estado sólo se aplicará a las cargas que son custodiadas y tienen dispositivos de localización GPS, entre otros requisitos.

Puedo concluir y resumir la situación de la modalidad delictiva de robo de cargas transportadas en los Estados Unidos de Norteamérica, de acuerdo a lo siguiente:

- Es de alto impacto en los costos empresarios.
- Motivo de análisis y preocupación de empresas privadas y del Estado en general, si bien no pudo hallarse información sobre la participación de organismos de inteligencia.
- Al igual que en otros lugares, el robo es selectivo a mercaderías que son deseables por su facilidad de reventa y/o condiciones favorables de mercado.

América Latina

²² <http://www.businessinsurance.com/>. Consultada 10 de diciembre de 2015.

²³ <http://www.hubinternational.com/>. Consultada 24 de marzo de 2016.

Lamentablemente, nuestro entorno latinoamericano está inmerso, en general, en una alta espiral de violencia.

“La violencia en América Latina está en la actualidad muy generalizada y tiene inmensos costos. Los indicadores más tradicionales ilustran su magnitud. En la región hay 140.000 homicidios cada año; cada latinoamericano pierde el equivalente de casi tres días anuales de vida saludable a causa de la violencia; 28 millones de familias sufren de hurto o robo cada año. La violencia, medida por cualquiera de estos indicadores, es cinco veces más alta en América Latina que en el resto del mundo. La violencia sobre los bienes y las personas representa una destrucción y transferencia de recursos que equivalen al 14.2% del PBI de la región, es decir US\$168. 000 millones. Los gastos en los hospitales son apenas una parte de las pérdidas en capital humano, y éstas son casi tan grandes como todas las pérdidas materiales. La violencia tiene costos indirectos sobre la inversión, la productividad, el consumo y el trabajo, los cuales son incluso superiores a los costos directos sobre la destrucción de la vida y los bienes. Y tiene costos distributivos casi tan altos como los de toda la intervención del Estado en el continente.”²⁴

Esta violencia se traslada, necesariamente a todos los delitos, y aparenta ser un fenómeno que llega para quedarse. Como anteriormente pudimos establecer en otros lugares del mundo, la modalidad delictiva del robo de cargas transportadas tiene, en cada uno de ellos, un componente o modalidad distintiva. Intentaré visualizar el particular de América Latina.

La Cámara Interamericana de Transportes fue creada en 2002²⁵, teniendo como sede la ciudad de San Pablo, Brasil. Constituye un organismo internacional que agrupa a las Federaciones Nacionales de Transportes de los países intervinientes, y con los siguientes países fundadores (que se constituyeron en los distintos Capítulos):

1. Brasil
2. Bolivia
3. Colombia
4. Costa Rica
5. Cuba
6. El Salvador
7. Ecuador
8. Guatemala
9. Honduras
10. México
11. Nicaragua

²⁴ BANCO INTERNACIONAL DE DESARROLLO (BID), Red de Centros de Investigación de la Oficina del Economista Jefe, Documento de Trabajo R-375 “Violencia en América Latina. Epidemiología y Costos”, 1999, pág 27 y 28.

²⁵ <http://www.citamericas.org/archivos/d23f1887350012d87217b94c770d8e53.pdf>. Consultada 27 de marzo de 2016.

12. Panamá
13. Paraguay
14. Perú
15. Uruguay
16. Venezuela

En su Acta fundacional, se fijan los siguientes objetivos: integración de los mercados americanos por medio de un transporte eficiente y desarrollado; definición de tendencias del transporte en el continente; promoción de políticas comunes de transporte; intercambio de experiencias; capacitación profesional; señalización de tránsito; seguridad; limitación de la responsabilidad civil; tributación; combustibles; estructura ferroviaria; intermodalidad; integración física por hidrovía, medio ambiente, puertos secos (terminales de carga), puertos y terminales acuaviarios, rutas internacionales, terminales de pasajeros, relaciones gubernamentales, mapas viarios, legislaciones, etc.

La República Argentina se incorpora en el año 2005. En la XIV Asamblea Ordinaria, llevada a cabo en la ciudad mexicana de Guadalajara, en 2010, las distintas ponencias coincidieron en ubicar a la inseguridad en el transporte de personas y cargas como el punto más importante y urgente de sus respectivas regiones y países. Estuvo, incluso, por encima de los temas de los altos costos de combustibles, la escasa rentabilidad y las demoras en las fronteras en las fronteras comunes. Desde ese entonces, el tema de la seguridad paso a ubicarse como el tema central de todas las Asambleas subsiguientes.

En el marco de la XVIII Reunión de la Asamblea General de la Cámara Interamericana de Transporte (CIT), que se desarrolló los días 3, 4 y 5 de octubre de 2012 en Río de Janeiro, entidades de 14 países estuvieron representados. El titular de la FADEEAC²⁶ Luis Morales, asistió a la reunión internacional acompañado por Guillermo Werner, prosecretario General de la FADEEAC y Esteban Canteros, vicepresidente de la ATACI²⁷. Se abordaron temas como el control de transporte de carga y la concesión de licencias en los sistemas de transporte urbano de pasajeros en cada país y, especialmente, el Monitoreo Satelital del Transporte de Carga, y su funcionamiento en el Transporte Internacional, Según mencionó Cantero, “ha sido otra cuestión planteada en relación a la facilitación de la logística internacional y de la seguridad de las mercaderías transportadas por los empresarios de todos los Capítulos Presentes”. En ambos sentidos se juzgó que “este monitoreo es una herramienta positiva para el ejercicio de la actividad del transporte internacional, habida cuenta de las exigencias que las compañías de Seguros de todos los países disponen para dar cobertura a los seguros de robo de

²⁶ Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas.

²⁷ Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional.

mercaderías que representa un riesgo permanente de la actividad debido al aumento de la inseguridad en la región”.²⁸

“Además de las consecuencias económicas ruinosas para el patrimonio de los empresarios de transporte debido a la custodia de la mercadería de sus clientes, y de los créditos fiscales de los Estados de la región, que tienen como respaldo el patrimonio de las empresas transportistas conforme el Acuerdo de Transportes Internacional Terrestre -ATIT- en el marco de la ALADI”, añadió.

C.E.P.A.L.

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) fue establecida por la resolución 106 (VI) del Consejo Económico y Social, del 25 de febrero de 1948, y comenzó a funcionar ese mismo año. En su resolución 1984/67, del 27 de julio de 1984, el Consejo decidió que la Comisión pasara a llamarse Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

La CEPAL es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas y su sede está en Santiago de Chile. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente, su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social.²⁹

En su Boletín FAL (Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe), Edición N° 285 - Número 05/2010, analiza desde una perspectiva integral la seguridad en la operación del transporte de carga por carretera (TCC) en la región, en forma global. La seguridad de la cadena logística es un tema de suma relevancia para las economías globalizadas y por lo mismo, las empresas de transporte y en particular las de transporte de carga por carretera deben incorporar medidas que les permitan proveer un servicio seguro y competitivo. La Seguridad en las Operaciones de Transporte de Carga por Carretera (TCC) se desarrolla en dos ámbitos:

1. La seguridad operacional, incluyendo las operaciones anexas y complementarias al transporte tendientes a proveer un servicio seguro, así como las medidas que deben adoptarse para hacer frente a delitos, robos y actos terroristas que afectan gravemente el nivel de servicio y la estructura de costos de los operadores.
2. La seguridad vial desde una perspectiva empresarial, con el fin de analizar las implicancias de este flagelo en la operación de la industria del transporte.

²⁸ http://fadeeac.org.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=484:luis-morales-fue-galardonado-por-la-cit&catid=30:introduccion. Consultada 14 de abril de 2016.

²⁹ <http://www.cepal.org/es/acerca-de-la-cepal>. Consultada 09 de abril de 2016.

En los países de América Latina y el Caribe, el aseguramiento de la cadena logística, se da en un contexto de desarrollo institucional en ciernes, donde es imperioso alcanzar un equilibrio entre seguridad de las cadenas y la debida facilitación del comercio y el transporte:

- Si los procedimientos de seguridad se vuelven muy rígidos o se vuelven muy engorrosos, los costos logísticos se incrementan, afectando la competitividad del sector y de las economías exportadoras en general;
- Si, por el contrario, si la seguridad se relaja para no afectar el flujo comercial, en el mediano plazo esto producirá el cierre de algunos mercados internacionales, principalmente los de mayor poder adquisitivo.

La industria del TCC debe ser consciente de la necesidad de contribuir a la seguridad integral en el transporte por carretera, donde:

- La competencia en una economía de demanda globalizada exige sistemas logísticos eficientes según el cual los operadores se esfuerzan constantemente para mejorar la calidad, protección y seguridad sin comprometer la eficiencia y la sustentabilidad.
- Las exigencias de seguridad en las operaciones de TCC son, para ciertos clientes y mercados un atributo fundamental del servicio, por lo que ciertos mercados podrán ser atendidos solo por operadores que gestionen sus servicios bajo altos estándares de seguridad.
- La facilitación del transporte y el comercio no puede ser ignorado, incluso cuando las consideraciones de seguridad son una prioridad en la agenda. Es esencial lograr un equilibrio apropiado entre seguridad y facilitación de trámites y procedimientos, particularmente, en las fronteras.
- La cooperación en seguridad entre los sectores públicos y privados puede ser extremadamente efectiva y por tanto debiera reforzarse y extenderse a estos otros ámbitos. La industria del TCC si bien no puede asumir las funciones del Estado, puede y debe asumir sus propias responsabilidades, estableciendo sistemas de prevención formales, sistemáticos e integrados a sus respectivas cadenas de abastecimiento.³⁰

México

³⁰ C.E.P.A.L. Boletín FAL (Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe), Edición N° 285 - Número 05/2010.

El panorama en este gran país latinoamericano no es mucho más alentador. En agosto del año pasado, la consultora FreightWatch International (FWI) reportó que los estados de México, Puebla y Guanajuato son los que muestran el más alto riesgo para que el autotransporte de carga sufra robos, según su reporte del segundo trimestre del año 2015. Pero si se agrega a Veracruz y Tlaxcala, estas cinco entidades federativas suman el 52% de los asaltos a esta forma de transporte.

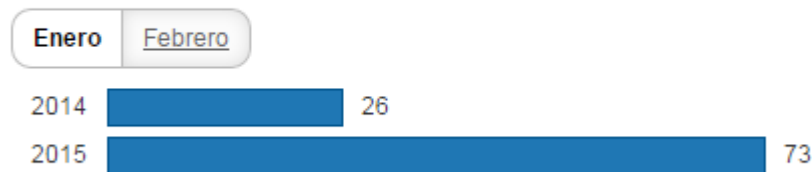
A los niveles de seguridad altamente inquietantes, se suma la falta de una presencia activa por parte del Estado.

El delito de robo transporte de carga en el país se disparó en 90 por ciento en los casos ocurridos con violencia y en 533 por ciento sin violencia, revelan cifras del Secretariado Ejecutivo del Sistema de Seguridad Pública.

La estadística publicada por el citado organismo oficial, revela que en el primer bimestre de 2015 se denunciaron en el país 141 robos con violencia a transportistas, cifra que representa un 90 por ciento más que lo registrado en el mismo periodo de 2014 cuando se registraron 74 denuncias ante el Ministerio Público.

En materia de robo a transportista sin violencia en el primer bimestre de 2015 se registraron 19 denuncias, contra 3 que hubo en el mismo periodo de 2014, lo que representa una alza de 533 por ciento.

Denuncias de robo con violencia a camiones de carga



31

El titular de la Secretaría de Economía, Ildelfonso Guajardo, aceptó que existen problemas de inseguridad, principalmente robos, en el sector del transporte de carga y la logística, aseguró que de las 32 entidades federativas del país “probablemente” sólo en tres de ellas se enfrenten situaciones muy difíciles en este sentido.

El funcionario federal fue cuestionado el 26 de enero de 2016 durante su participación en el foro Automotive Logistics México 2016 por un asistente al evento, quien enfocó su pregunta sobre qué era lo que contestaba el Secretario de Economía en reuniones de negocios con inversionistas de otros países, cuando se tocaba el tema de la inseguridad en puertos, aeropuertos, carreteras y corredores logísticos.

Guajardo continuó su explicación mencionando que en esos tres estados -aunque no precisó cuáles- existe debilidad institucional a nivel local y “donde

³¹ <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/crece-90-el-robo-con-violencia-a-transportistas.html>. Consultada 09 de abril de 2016.

por más esfuerzo que la cobertura federal pueda lograr, a veces es muy difícil cubrir toda la República en todos los frentes”. “Sin embargo, la gran mayoría de las entidades federativas tienen un clima bastante aceptable en materia de seguridad, y precisamente esto coincide con aquellas entidades que están creciendo rápidamente (y) que están recibiendo inversiones muy fuertes”, aseguró.

Ildefonso Guajardo aseguró a los asistentes al evento que se trabaja con la Policía Federal para ofrecer más respuestas al respecto, aunque la industria automotriz se encuentra instalada “en una parte con altas garantías en materia de seguridad”.

Roberto Michel, Director Comercial de ITT- Glovis México, quien realizó el cuestionamiento al funcionario federal, explicó que su motivo fue conocer la opinión de Guajardo ya que, en su experiencia, existen algunas rutas para transporte de cargas que “algunas empresas ofrecemos en México, concretamente en la zona de Lázaro Cárdenas (Michoacán) o de Tamaulipas, en donde los clientes se resisten a ocuparlas acusando problemas de inseguridad, de robo o de saqueos”.³²

El papel de Estado se encuentra relegado. No me fue posible acceder a información sobre la consideración del tema por parte de la inteligencia criminal, y menos sobre la estratégica nacional, pese a que la gravedad de los hechos por su análisis cuantitativo, niveles de violencia y otras consecuencias económicas, sociales y jurídicas lo justifican ampliamente. Su espacio ausente está siendo cubierto en sus funciones por organizaciones civiles, como A.M.S.I.R.I.A.

La Seguridad Privada³³

“La Asociación Mexicana de Seguridad Privada, Rastreo, Inteligencia Aplicada, asociación civil, surgió ante la incapacidad de la policía para ofrecer vasta seguridad”, asegura su presidente, Alberto Rivera, “está integrada por 70 compañías, 40 centros de monitoreo satelital y un ejército de 25 mil hombres motorizados”. La Asociación Mexicana de Seguridad Privada, Información, Rastreo e Inteligencia Aplicada (A.M.S.I.R.I.A) reportó en 2014 que en los tres años anteriores, las pérdidas ocasionadas por robo en carreteras tanto a unidades particulares (automóviles), como a camionetas, autobuses, camiones y establecimientos, suman más de 30 mil millones de pesos.

El alza de 38 por ciento en el robo a transporte con mercancía en 2013, evalúa, “se debió al aumento del parque vehicular, vanguardia tecnológica de los delincuentes y falta de acciones eficaces por parte de seguridad pública”.

“Empezamos a colaborar con la autoridad porque no tiene la capacidad de cubrir todas las necesidades del ciudadano. Hay grandes lagunas para cubrir toda la expectativa de la seguridad en México; por consiguiente, la seguridad privada tiene un crecimiento muy amplio en diferentes ámbitos”.

³² <http://t21.com.mx/logistica/2016/01/28/gobierno-minimiza-problema-inseguridad-transporte-logistica>. Consultada 09 de abril de 2016.

³³ <http://sipse.com/mexico/aumento-robo-transporte-carga-centro-mexico-cronicas-urbanas-101663.html>. Consultada 09 de abril de 2016.

“En 2014 ha crecido 25 por ciento el robo a transportes de mercancía en tránsito. Desde uno de los 40 centros de monitoreo satelital, en la colonia Del Valle, donde hay monitores y pantallas que muestran puntos y zonas de desplazamiento de camiones de carga en tiempo real, Rivera asegura que también en carreteras de Querétaro, Jalisco, Nuevo León, Michoacán y Veracruz prolifera ese delito, que durante los últimos tres años afectó a 3 millones de automotores pesados.

En el Distrito Federal, mientras tanto, los atracadores operan en franjas y horarios concretos. A partir de las nueve de la noche es cuando hay mayor delincuencia y robo al transporte.

“Se está viendo la incidencia en el robo de aparatos electrónicos, abarrotes, teléfonos celulares y algo de acero; alrededor de 10 atracos diarios. Lo que estamos haciendo es aportar tecnología a las autoridades para reportar en tiempo real este tipo de incidencias; estamos hablando de 32 segundos...”

“En los alrededores del DF se reportan hasta 10 atracos diarios y las pérdidas rondan 30 mil millones de pesos”.

“Nosotros colaboramos porque tenemos la información de primera mano, además de la tecnología; hemos invertido demasiado y por eso es que les estamos llevando esa información a su escritorio. En el Estado de México, incluso, hemos detectado bodegas de funcionarios públicos en algunos municipios como Tecámac —dice sorprendido—. Hay robos en Chalco, Ixtapaluca, Naucalpan, Ecatepec, Coacalco, Tultitán... Ahí hasta con la vista te roban. Hablamos de 3 millones de vehículos que han sido afectados... Estamos hablando solamente de carga. Este tipo de vehículos los está usando la misma delincuencia para robarse otras cajas o para venderlas o simplemente desaparecer la mercancía”.

El nuevo reto que ahora enfrentan, dice Rivera, es que la delincuencia ya utiliza tecnología de punta, por lo que tuvieron que diseñar un mapa virtual que identifica las rutas y los tramos donde más golpean.

“La delincuencia organizada también está equipada, informada; está operando en grupos de 6 a 12 personas en diferentes tipos de unidades; cuentan con los jammers o los que bloquean la señal de los sistemas de rastreo; y eso, de alguna manera, les permite ganar algo de tiempo. Nosotros, por supuesto, estamos a la vanguardia y en coordinación con la autoridad”.

“Cuando nos llega una alerta y verificamos que hay un robo en proceso; realizamos un protocolo y lo filtramos. Todo eso no nos va a llevar más de 5 minutos para poder identificarlo, y a partir de ahí se detona un operativo en coordinación con la autoridad, pues generamos una alerta; llega a la policía con las características y la fotografía de la unidad que está siendo afectada...”

“De 2013 a 2014 se llevan detenidas más de 100 personas a partir de cada evento; se detecta una bodega y se hacen las detenciones; en algún operativo, la policía ha llegado a detener hasta 16 personas. Los transportes cuentan hoy con tecnología básica: un botón de pánico que filtramos en un centro de monitoreo y verificamos que se esté llevando a cabo ese delito...”

“Tenemos mucho personal de supervisión, pero tenemos que ir de la mano de la autoridad porque es el brazo de la ley y tiene que estar presente.

Lo que nosotros estamos haciendo como empresarios, con esta información, es hacer el push para lograr que cumplan con este tipo de funciones”.

”Se vende mucha mercancía robada en la Ciudad de México, tanto en los mercados sobre ruedas y otros donde en plena madrugada se comercializan muchos productos. Hay medicinas, que es lo más complicado, porque están hasta pirateando ese producto”.

Tanto ha sido el auge de una serie de delitos que combaten, entre estos el robo a transporte de carga, comenta Alberto Rivera, que se unieron para formar la Agrupación de Seguridad por un México Estable.

”Uno de los desarrollos logrados por A.M.S.I.R.I.A. es el “Mapa Informativo México”, herramienta virtual que vía web indica tramos de riesgo en carreteras, zonas con alto índice delictivo, modus operandi, horarios, incluso nombres de organizaciones delictivas que afectan al transporte de carga, pasaje y particulares, es el mejor aliado en estas vacaciones, pues los clientes cuentan ante una emergencia, con atención profesional las 24 horas en cualquier parte del país”, comentó Mario Alberto Paredes Pacheco, vicepresidente de la A.M.S.I.R.I.A. A través de este formato, buscan reducir la incidencia delictiva en las vías federales, tanto para el transporte particular como para el movimiento de mercancías. Para las labores de protección privada, los más de 25 mil hombres de seguridad de la AMSIRIA se movilizan en más de 18 mil 500 motocicletas y 8 mil vehículos, asimismo utilizan más de 40 centros de monitoreo satelital.

Como aporte al desempeño de la Seguridad Privada en el marco mencionado, creo conveniente señalar dos aspectos que, considero, son de extrema importancia:

- 1. El avance del delito organizado y la falta de respuesta eficiente y orgánica por parte del Estado origina el desplazamiento del Estado en funciones inequívocamente propias e indelegables, con los gravísimos riesgos que esto implica.**
- 2. Estos espacios vacíos que pasa a ocupar la actividad privada como “supuesto derecho a la autoprotección” incursionan en áreas particularmente peligrosas, como la de la Inteligencia Criminal, y su uso discrecional.**

Información del Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y Justicia Penal A.C.³⁴

México está considerado por el Banco Mundial como un país de alto riesgo en materia de robos en transporte de carga, según información proporcionada por el Consejo Ciudadano, organismo no gubernamental.

Agrega también, que en 2013 se reportó un aumento de 38% de los robos a transporte de carga, de los cuáles un 18% fue con violencia en todo el país, con un total de unos 4.200 robos (3.664 en zonas urbanas, 547 en carreteras), de los cuales el 78% se cometieron en los Estados de México, Jalisco,

³⁴ <http://www.seguridadjusticiaypaz.org.mx/sala-de-prensa/1060-la-inseguridad-en-las-carreteras-de-mexico>. Consultada 24 de marzo de 2016.

Michoacán, Morelos y en el Distrito Federal. En 2014 sigue la misma tendencia con un alza de un 25% en lo que va del año. Los Transportistas reclaman la ineficiencia de la policía.

Los ilícitos en transporte de carga se dan prácticamente en todo México, en los tramos de Sinaloa-Jalisco, México-Puebla, Puebla-Veracruz, Michoacán-Jalisco, México-Querétaro, Querétaro-Guanajuato y Guanajuato-San Luis Potosí-Monterrey, además en los Estados de Nuevo León, Tamaulipas, Zacatecas y Chiapas. La ruta México-México-Puebla-Veracruz, es conocida por los transportistas y conductores como el “Triángulo de las Bermudas”, debido al gran número de camiones desaparecidos aparte de robos y secuestros.

Como carreteras más peligrosas del país para el transporte de carga por robos, violencia y secuestros figuran las de la “Rivereña”, que conectan Reynosa con Laredo, Monterrey-Tampico, Matamoros-San Fernando, Monte-Ciudad Victoria, y la de Hidalgo-Tampico.

Las intersecciones de carreteras nacionales señaladas como las más afectadas son entre Michoacán-Jalisco- Guanajuato, por la presencia de diferentes narco-cárteles.

Otros “focos rojos” resultan en la carretera de Morelia-Salamanca y de Pátzcuaro al Puerto de Lázaro Cárdenas.

El valor de la carga robada crece (desde 2004) en un 30% por año, en 2012 incluso ha rebasado la marca de 38%. Más de un 60% de los robos son llevados a cabo con agresión y violencia.

Las pérdidas para empresas transportistas sumaron en los primeros 9 meses de 2013 por robo de mercancía y de camiones (tráileres) unos 486 incidentes con un valor de 243 millones de pesos de pérdidas. Las mismas tendencias siguieron en términos generales en 2014.

Los robos a transporte de carga repercuten en toda la cadena logística del transporte y las consiguientes enormes pérdidas perjudican cada vez más a los transportistas y la economía del país.

Hoy en día muchas empresas transportistas aseguran las mercancías, pues el robo es el delito más cometido en las carreteras del país, que incluye además los crímenes de alto impacto como los homicidios, los secuestros y las extorsiones.

Los “Top 5 de Robos” constituyen las carreteras de acceso y salida del Distrito Federal, de los Estados de México, de Jalisco, de Nuevo León y de Puebla.

Entre las zonas de alto riesgo para el robo de transporte de carga se citan además los Estados de Querétaro, Hidalgo, Morelos, Tlaxcala, además de los Estados de México, Distrito Federal y Puebla.

El Distrito Federal es la zona más insegura para el transporte de mercancía, siendo sus áreas más inseguras la Delegación Gustavo A. Madero, todas las limítrofes con Ecatepec, Iztapalapa, y las salidas del que colindan con el estado de México.

Modus Operandi (según misma fuente anterior)

El modo más común de los delincuentes consiste en secuestrar a los conductores de los camiones, robar la mercancía o inclusive el tráiler completo.

En muchas de las veces 8 o 10 delincuentes armados obligan al chofer a detener su unidad, lo secuestran temporalmente para luego dejarlo en libertad en un paraje solitario.

En algunas ocasiones los delincuentes engañan a los conductores con retenes de policías falsos o vehículos militares camuflados. La falta de vigilancia en carretera por parte de las Policías Federal, estatal, etc., es un aliciente para el robo de carga de mercancía, particularmente en las noches y madrugadas.

En el noreste de México los “narco bloqueos” son comunes por parte de los cárteles que se dedican también al robo de mercancías, secuestros o cobro de cuotas de pasaje de los conductores. Un grupo de delincuentes se encarga de robar la mercancía y llevarla a un lugar seguro (bodegas preparadas con el equipo necesario, como para mantener congelado los productos). En la mayoría de los casos el tracto camión es encontrado en un lugar y la caja sin mercancía en otro lugar distante.

Otro agravante es que el crimen organizado opera ya con “tecnología de punta”. Según Asociaciones de Empresas de Seguridad Privada indican que el costo de la inseguridad en México sobrepasa el 15% del PIB Nacional, según el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado.

El Sector Empresario. Enfoque

De acuerdo a los empresarios más importantes del sector victimizado, el fenómeno se produce en todos los tipos de transportes terrestres, tanto viales carreteros, como ferroviarios.

Con motivo de los constantes robos producidos, “Las empresas destinan 25% de su costo logístico, en sistemas de seguridad”, señaló Leonardo Gómez, director general de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), que agrupa a empresas como Cemex, Femsas, Bimbo y Sabritas, entre otras.

Si bien las empresas ferroviarias y la autoridad pública se reservan sus cifras de robos de cargas, “por ahora la mayor parte de los ilícitos se da en la zona del Bajío”, reveló Jesús Francisco López Molina, presidente de la Comisión de Transporte de la CA.IN.TRA. (Cámara de la Industria de la Transformación) de Nuevo León. Asimismo, agregó que: “Según nuestros afiliados, entre 2014 y 2015 aumentó 5% el robo a las cargas”, dijo durante la XV edición Expo Rail, Exhibición y Reunión Internacional de Negocios de la Industria Ferroviaria, realizada en la ciudad de Acapulco.

En los años 2014 y 2015, empresas como Ferromex (que realizan transportes de carga por vías férreas), destinan 5% de su inversión anual en sistemas de seguridad, y contratación de 2.000 guardias de seguridad privada.

“Se hacen los esfuerzos, hemos disminuido los incidentes en una labor conjunta con las dependencias policiacas”, señaló José Zozaya, presidente de la también ferroviaria, Kansas City Southern México (KCSM).

“Ahora, las empresas tienen que invertir en mayor equipo y tecnología dirigida a la prevención del delito”, agregó Gómez, “basta recordar que en México se utiliza más el sistemas GPS como una medida de seguridad, que para los procesos logísticos, que es su principal función”.

Los industriales han reportado casos de robo de carros completos de ferrocarril cargados de granos, de cemento o de chatarra, unas 60 o 70 toneladas, que son descargadas con palas y maquinaria para trasladarlas a camionetas. “Estamos hablando de bandas organizadas, que amenazan el ferrocarril y a la población”, dijo López Molina.

“Además del impacto que causa en las empresas el robo, todavía los mismos productos que se roban, compite contra la empresa, pues se venden por debajo de sus precios en mercados sobre ruedas”, resaltó Gómez de la ANTP.³⁵ En efecto, la modalidad de la “comercialización” de los bienes mal habidos, es su distribución mediante los mismos camiones robados u otros similares, en los barrios más humildes, a un precio muy por debajo del valor del mismo producto en el circuito legal, con lo cual genera una pérdida adicional a la empresa víctima, ya que compite en desventaja contra ella misma.

³⁵ <http://t21.com.mx/logistica/2016/01/28/gobierno-minimiza-problema-inseguridad-transporte-logistica>, consultada 09 de abril de 2016.

Conclusiones del Estado del Arte Internacional

1. Lejos de ser un fenómeno estrictamente local, las acciones delictivas contra la logística en general son generalizadas en el mundo, incluso aún, y con marcada intensidad, en los países más desarrollados.
2. Sin embargo, cada caso en particular, reviste aristas distintas, cuya distinción caracteriza al fenómeno en la afectación local.
3. La Inteligencia Estratégica de los estados se encuentra presente en el tratamiento y evolución de la modalidad delictiva en la gran mayoría de los casos, a veces con estructura formal específica, y en otros casos como anexa de otras tareas coadyuvantes.
4. La ausencia de los estados en este tema, impone que su espacio sea ocupado por otros actores no deseados, impulsado esto por la férrea necesidad de evitar grandes perjuicios comerciales por parte de los privados.
5. Por último, se debe considerar que si los países más afectados al flagelo han recurrido a la Inteligencia Estratégica Nacional, debe ser una cuestión importante plantearse en nuestro país, si no ha llegado el momento de darle la participación necesaria para poder adoptar las políticas y decisiones más efectivas y coordinadas.

La Normalización Internacional

Algunos Conceptos de Gestión Necesarios

Las normas internacionales, y particularmente las que voy a hacer referencia en este desarrollo, requieren definir algunos conceptos básicos que son utilizados en ellas y, por ello, deben quedar aclarados en forma previa. En esa intención, desarrollaré la Gestión de Calidad Total, y el Ciclo de Mejora Continua de Deming.

Gestión de Calidad Total. Ciclo de Mejora Continua de Deming ³⁶

Con auge en la década de 1990, el sector empresario internacional, plantea un sistema de gestión denominado TQM (Total Quality Management), basado en los aportes de Edwards Deming, con su famoso ciclo PDCA, y sus principios de Administración a aplicar por la Alta Gerencia.

Edwards Deming nació en Sioux City, se formó en la Universidad de Wyoming, donde terminó la carrera en 1921 con un B.S. en ingeniería eléctrica, en 1925 obtuvo la maestría en Física y Matemáticas en la Universidad de Colorado y en 1928 obtuvo el Doctorado por la Universidad de Yale en Física. Luego, en Japón, desarrolla su tarea basada en el control estadístico de los procesos y la mejora continua, perfeccionando el ciclo “**PDCA**”, planear (**Plan**), hacer (**Do**), verificar (**Check**), actuar (**Action**), o “Ciclo de Deming” indistintamente.

El método consiste en aplicar 4 pasos perfectamente definidos, toda vez que se quiera llevar adelante y, fundamentalmente, “completar” un proyecto (es decir llegar al final inexorablemente y asegurarse de arribar al objetivo definido en su planteo inicial).

Estos 4 pasos, simplemente aseguran para el proyecto:

- Organización lógica del trabajo. **Planear**
- Correcta realización de las tareas necesarias y planificadas. **Hacer.**
- La comprobación de los logros obtenidos. **Chequear.**
- La posibilidad de aprovechar y extender aprendizajes y experiencias adquiridas a otros casos. **Actuar.**

El ciclo no cesa nunca, ya que se debe producir su retroalimentación, orientándose de esta forma a la mejora continua de la Alta Dirección, siguiendo el espíritu del modelo que propone el TQM (Total Quality Management) a partir de la filosofía expuesta por Deming para provocar el necesario cambio cultural en el gerenciamiento de las empresas y organizaciones.

Posteriormente, estos conceptos fueron desarrollados y perfeccionados mediante la implementación de normas de calidad internacionales (principalmente la Norma de Calidad ISO 9001 en sus distintas y sucesivas versiones), susceptibles de verificar y certificar a través de organismos externos e independientes como ISO, aplicables a distintos casos o sectores de

³⁶ WALTON, Mary, *The Deming Management Method*, The Putnam Publishing Group. (1986).

la actividad comercial. En desarrollo posterior, trataré el caso específico del sector logístico y su normativa internacional.

El concepto de Seguridad, cuando hablamos de la misma en la logística, es un concepto amplio, que incluye varias cuestiones. En tal sentido, y de acuerdo a la referencia realizada en el Marco Teórico, utilizaré solamente la parte de este concepto que hace referencia a la seguridad de la mercadería en la cadena de distribución, amenazada por hechos delictivos.

El desarrollo en tecnología, comunicaciones y optimización de recursos, también es experimentado por la actividad delictiva, la cual, también se perfecciona en sus modalidades y medios, traspone las fronteras geográficas y políticas, dando paso a organizaciones complejas de crimen internacional, con numerosos y variados “negocios”.

En lo que hace a los temas que me ocupan en esta Tesis, o sea el accionar ilegal e ilegítimo contra las mercaderías en la cadena de suministro, es apreciado, dentro de la opinión del común de la gente, como un fenómeno limitado en forma casi excluyente, a los países emergentes o de la periferia. Los países centrales, en esa limitada cosmovisión, estarían exentos de este problema.

Contrariamente a esa visión acotada, la acción delictiva, es justo destacar, no se produce en forma exclusiva en nuestro país ni sólo en los países emergentes, sino que es causa de preocupación en numerosos países, incluido EEUU. Esta visible inquietud, se ha visto y se ve reflejada en la elaboración, desarrollo y puesta en marcha de normativas y estándares internacionales que realizan recomendaciones sobre la seguridad e integridad de las cargas transportadas. A continuación desarrollare brevemente las más importantes de ellas, como comprobación de la globalización de la preocupación.

La Normalización. Beneficios de la certificación de Normas Internacionales de Calidad

Según el IRAM, Instituto Argentino de Normalización y Certificación, la certificación es la “demostración objetiva de conformidad con normas de calidad, seguridad, eficiencia, desempeño, gestión de las organizaciones y buenas prácticas de manufactura y comerciales. Contribuye al desarrollo tecnológico de las organizaciones, genera un mejor posicionamiento y facilita la apertura de nuevos mercados.”³⁷

Asimismo, a continuación, considera también que la Certificación de Normas es importante porque:

- Permite acceder a mercados que exigen normas internacionales de calidad.

³⁷ <http://www.iram.org.ar/index.php?IDM=57&IDN=35&alias=Beneficios-de-la-certificacion-IRAM>, consultada el 13 de marzo de 2016.

- Ganar mercados, a partir de la confianza que genera la certificación en los consumidores.
- Aumentar las oportunidades de negocios, a través de la confianza que genera en su cliente con referencia a la seguridad y calidad de sus productos.
- Mejorar la imagen de los productos o servicios ofrecidos.
- Eliminar múltiples auditorías, lo cual ahorra costos.
- Toma de decisiones basada en hechos objetivos.
- Beneficiar las relaciones mutuas con proveedores.
- Asegurar la eficacia y eficiencia de los procesos.

Asociaciones Internacionales de Normalización General: I.S.O. **(International Standards Organization)**

ISO es un organismo encargado del desarrollo de normas internacionales de fabricación (tanto de productos como de servicios), comercio y comunicación para todas las ramas industriales. Su función principal es la de buscar la estandarización de normas de productos, servicios y seguridad para las empresas u organizaciones (públicas o privadas) a nivel internacional.

La ISO es una red de institutos de normas nacionales de 163 países, sobre la base de un miembro por país, con una Secretaría Central en Ginebra (Suiza) que coordina el sistema. Está compuesta por delegaciones gubernamentales y no gubernamentales subdivididos en una serie de subcomités encargados de desarrollar las guías que contribuirán al mejoramiento.

Las normas desarrolladas por ISO son voluntarias, comprendiendo que ISO es un organismo no gubernamental y no depende de ningún otro organismo internacional, y no tiene autoridad “per se” para imponer sus normas a ningún país.

La ISO es organismo consultivo de la Organización de Naciones Unidas. La Organización está compuesta por representantes de los organismos de normalización (ON) nacionales, que produce diferentes normas internacionales industriales y comerciales. Dichas normas se conocen como «Normas ISO» y su finalidad es la coordinación de las normas nacionales, en consonancia con el Acta Final de la Organización Mundial del Comercio, con el propósito de facilitar el comercio, el intercambio de información y contribuir con normas comunes al desarrollo y a la transferencia de tecnologías.

ISO brinda Certificaciones Internacionales de cumplimiento de la Norma sobre aquellas Normas que sean determinadas como certificables, mediante auditorías internas y externas que comprueben el cumplimiento del standard, en forma periódica y en procesos de mejora continua.

Estas Normas se agrupan en “familias” que se denominan, de acuerdo al ámbito o tema que abarquen, con un número múltiplo de mil. Cada familia contiene distintas normas que se denominan con el numero siguiente al de la familia general, con el año en el que se publicó e hizo efectiva. En nuestro caso, la “familia “ es la de las Normas 28000, que especifica los requisitos de

un sistema de gestión de la seguridad de la cadena de suministro, basada en la gestión del riesgo y el ciclo de mejora continua de Demming.

Cadena de suministro es, de acuerdo a la definición propia de la Norma 28000/2007, entendida como “Conjunto relacionado de recursos y procesos que comienza con la provisión de materias primas y se extiende hasta la entrega de productos o servicios al usuario final a través de los medios de transporte”. La cadena de suministro, también según la Norma, debe tener un concepto inclusivo e integrador, y debe incluir vendedores, instalaciones de manufactura, proveedores de logística, centros de distribución interna, distribuidores, mayoristas y otras entidades que conducen al usuario final. Se desprende de esta definición, que no se trata sólo del transporte, sino de varias tareas encadenadas, tanto previas como posteriores.

Integrable con otros sistemas de gestión (calidad, medio ambiente, etc.), y de aplicación a organizaciones de cualquier tamaño, en:

- La fabricación
- El servicio
- El almacenaje
- El transporte
- En cualquier etapa de la cadena de producción o suministro.

Está compuesta por las siguientes Normas:

ISO 28000:2007: Define los requisitos de un sistema de gestión de seguridad. Es la norma certificable.

ISO 28001:2007: Mejores prácticas para implementar evaluaciones y planes de seguridad.

ISO 28003:2007: Requisitos para entidades de auditoría y certificación

ISO 28004:2007: Guía para la implementación de ISO 28000.

ISO/PAS 28005:2009: Aplicaciones informáticas para el despacho de aduanas. Contiene las especificaciones técnicas para el correcto intercambio de información entre la embarcación, el puesto y las autoridades costeras.

ISO 28000. Normas Relacionables

ISO 20858:2007: Evaluaciones y Plan de Seguridad de la instalación Marítima y Portuaria.

BS 25999-2:2007: Gestión de la Continuidad de Negocio.

ISO/IEC 27001:2005: Gestión de la Seguridad de la Información.

Además de sistemas de gestión de calidad y medio ambiente

ISO 28000:2007

Generalidades

Es una Norma Internacional que especifica los requisitos de un sistema de gestión de la seguridad de la cadena de suministro, basada en:

- La gestión del riesgo
- El ciclo de mejora continua de Demming.

Ha sido desarrollada en respuesta a la exigencia de la industria de una norma de gestión de la seguridad. Su objetivo esencial es mejorar la seguridad de las cadenas de suministro. Esta es una norma de gestión de alto nivel que posibilita a una organización establecer un sistema de gestión de la seguridad de la cadena de suministro en general. Es aplicable a organizaciones de cualquier tamaño, en las etapas de:

- Fabricación
- Servicio
- Almacenaje
- Transporte
- Cualquier etapa de la cadena de producción o suministro.

Exige a la organización evaluar el ambiente de seguridad en el que opera y determinar si se han implementado medidas de seguridad adecuadas y si ya existen otros requisitos de reglamentación que la organización cumple. Si se identifican necesidades de seguridad mediante este proceso, la organización debería implementar mecanismos y procesos para satisfacerlas. Puesto que las cadenas de suministro son dinámicas por naturaleza, algunas organizaciones que manejan múltiples cadenas de suministro pueden buscar que sus proveedores de servicios cumplan las normas ISO de seguridad para la cadena de suministro o las normas gubernamentales relacionadas, como condición para ser incluidos en dicha cadena de suministro a fin de simplificar la gestión de la seguridad.

Definiciones importantes incluidas en la Norma:

Para los propósitos de esta norma se aplican los términos y definiciones siguientes:

Seguridad: la seguridad está entendida en esta norma como la “Resistencia a actos intencionales, sin autorización, destinados a causar perjuicio o daño a, o mediante, a la cadena de suministro”³⁸. Creo conveniente agregar que también debe incluir a los actos no intencionales, ya que también producen una afectación patrimonial que debe preverse. No obstante, esta omisión permite determinar la concreta orientación de la norma contra el accionar delictivo.

³⁸ ISO 28000: 2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro. Definiciones
3.2. Seguridad.

Gestión de la seguridad: concebida como las “Actividades y prácticas sistemáticas y coordinadas por medio de las cuales una organización maneja óptimamente sus riesgos y las amenazas e impactos potenciales asociados derivados de ellos.”³⁹

Objetivo de gestión de la seguridad: “Resultado o logro específico de seguridad requerido a fin de cumplir la política de gestión de la seguridad. **Es esencial que dichos resultados se relacionen directa o indirectamente con la entrega de productos, suministros o servicios prestados por la totalidad de la empresa a sus clientes o usuarios finales.**”⁴⁰ La negrita es mía, con la finalidad de resaltar la orientación puntual de la norma.

Parte involucrada: “Persona o entidad con un interés establecido en el desempeño de la organización, su éxito o el impacto de sus actividades.”⁴¹ Son ejemplos: los clientes, accionistas, entidades financieras, aseguradoras, organismos estatutarios, empleados, contratistas, proveedores, agremiaciones laborales, o la sociedad.

La Gestión del Riesgo⁴²

La Norma dedica su Anexo B al otro de sus basamentos: la Gestión del Riesgo. En forma sintética, creo conveniente consignar que en este Anexo, se desarrollan principalmente las siguientes acciones que comprende una completa Gestión de Riesgos, a saber:

- Identificar las actividades definidas en el alcance.
- Identificar controles de seguridad presentes.
- Identificar escenarios de amenazas.
- Determinar impacto del escenario.
- Determinar probabilidad de ocurrencia del escenario.
- Determinar si las medidas de seguridad son adecuadas.
- Desarrollar medidas adicionales de seguridad.

Asimismo, y de acuerdo al espíritu de la Norma, en consonancia con mi desarrollo, es de fundamental importancia identificar que la orientación de las acciones es la acción delictiva intencional sobre los bienes protegidos.

Asociaciones Internacionales de Normalización Específica: T.A.P.A.

La asociación internacional empresaria específica más importante de esta actividad es la **T.A.P.A. (“Transported Asset Protection Association”, Asociación de Protección de Activos Transportados)**, cuya especialización

³⁹ ISO 28000: 2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro. Definiciones 3.3. Gestión de Seguridad.

⁴⁰ ISO 28000: 2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro. Definiciones 3.4. Objetivo de la Gestión de Seguridad.

⁴¹ ISO 28000: 2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro. Definiciones 3.8. Parte Involucrada.

⁴² ISO 28000:2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro, Anexo B. Metodología de Análisis y Gestión de Riesgos.

es la elaboración y certificación de normas para protección de cargas de transporte automotor contra robos. T.A.P.A. se ha constituido en forma similar a ISO, en un organismo generador y certificador de normas y estándares internacionales de seguridad en el transporte y logística, contra robos. Asimismo, realiza tareas en conjunto con los organismos gubernamentales de cada uno de los países. T.A.P.A. AMÉRICAS representa una de las tres ramas principales de la T.A.P.A. en todo el mundo – los otros dos son T.A.P.A. EMEA (Europa y África) y T.A.P.A. APAC (Asia / Pacífico). Estas ramas incluyen capítulos en Sudáfrica y México, con nuevos capítulos en desarrollo en otros países plagados por el crimen de carga. Cada rama TAPA o capítulo participa en la organización de todo el mundo y al mismo tiempo hace frente a las necesidades de sus propios miembros regionales. No obstante, nuestro país aún no ha participado.

Conclusiones de la Normalización Internacional

La Normalización Internacional como generadora de estándares a cumplir como requisito, certificaciones que acreditan el cumplimiento de dichos estándares, y procesos que incluyen oportunidades de mejora, en un contexto de Calidad Total, reflejan la gran preocupación del sector privado por las graves pérdidas que ocasiona, y la irrenunciable aspiración de lograr una disminución constante en las pérdidas sufridas. En efecto, la Normalización puede, a mi juicio, ser vista como un elemento de mejora de nivel estratégico, dado su alcance global.

Subproblema 2:
Características propias
de nuestro país

SUBPROBLEMA 2:

Características propias de nuestro país. **Nociones básicas de seguridad en el transporte** **de mercaderías, aspectos tecnológicos.** **Organización de las bandas,** **“departamentalización”. Materialización del** **fenómeno desde el punto de vista operativo** **hasta el estratégico: desde el inicio del accionar** **delictivo, hasta su efecto final**

Características propias de nuestro país, en **relación al fenómeno de estudio**

Para encarar un análisis de las circunstancias propias de nuestro país, relacionadas, obviamente, con el tema de esta Tesis, debemos recurrir a distintos enfoques de una realidad compleja, para poder apreciarla en su conjunto. En tal sentido, dividiré el análisis en distintos estamentos de nuestra realidad.

Entorno histórico - geográfico

Hace ya más de dos siglos que muchas de las actuales naciones de la América Latina, empezaron el camino de la emancipación, básicamente de los dominios españoles y portugueses.

Sin embargo, en términos de desarrollo, no hemos podido independizarnos de las viejas matrices que limitan nuestro comercio exterior, reformulándonos y abriendo nuestro comercio al mundo. En efecto, iniciado el siglo XXI, muchos de los estados americanos mantienen casi intactos los modelos de conectividad que emplearon quienes fueron los conquistadores, en nuestro caso los españoles, entre los siglos XVI y XVII. Este modelo era copiado de la Metrópoli, la Madre Patria. En efecto, Centros de Producción mediterráneos, alejados de las costas, y un único flujo de comercio con la península a través del puerto de Cádiz, un modelo completamente obsoleto, que, no obstante, aún no se ha podido revertir. Era un modelo evidentemente útil para quien lo utilizaba, sin interés en el desarrollo local, sino solamente orientado a la salida de la materia prima en dirección a la península. En cierta

forma, nuestra economía presente se vio y ve condicionada a repetir el mismo modelo de exportador de materia prima.⁴³

Los caminos también son una consecuencia de este modelo no reformulado. En efecto, antiguos “caminos reales” atraviesan todavía, bajo el asfalto de contemporáneas carreteras, a regiones enteras. Este modelo tenía y tiene como principal referente al puerto de nuestra gran Ciudad.⁴⁴ Puerto que, sabemos, es de alto costo debido a su elevado mantenimiento (traducido en el dragado diario, y la escasa profundidad de sus aguas para naves de gran calado). Esta distribución geográfica central indica que se debe atravesar, cualquiera sea la dirección desde la que se llega, casi media ciudad de Buenos Aires para acceder al puerto.



45

Red de tránsito pesado en Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En Argentina la red de caminos es radial y la mayor concentración de cargas se genera en el eje Rosario-Buenos Aires. Esta congestión de tránsito de camiones, sumado a la falta de infraestructura de accesos a las zonas de congestión (por ejemplo el puerto de Buenos Aires), torna complicado el ingreso provocando pérdidas de tiempo muy importantes. Por otro lado, debemos sumarle a esto que el parque de automóviles crece año a año, aumentando los ingresos vehiculares a la gran ciudad, de acuerdo al siguiente gráfico:

⁴³ SANCHEZ ZINNY, Martín, *Pensando el Transporte*, Ed. Dunken, Bs.As. 2012.

⁴⁴ SANCHEZ ZINNY, Martín, *Pensando el Transporte*, Ed. Dunken, Bs.As. 2012.

⁴⁵ <http://www.ikimap.com/map/red-transito-pesado-caba>. Disponible 17 de octubre de 2016.



46

Esa posición central del puerto, destino final del transporte automotor terrestre, implica circular a bajas velocidades, en zonas de fácil ocultamiento de las mercaderías robadas y, además, muy próximos a los lugares de venta del fruto del ilícito. Esto es aplicativo en ambos sentidos, cuando se trata de mercadería importada por parte de nuestro país, y viaja al interior, o dentro mismo de la ciudad.

Durante el siglo XX, el transporte terrestre de cargas en el mundo tuvo dos actores fundamentales: hasta las primeras décadas fue el modo ferroviario el que tuvo absoluta preponderancia y, a partir de la década del treinta, comenzó a ocupar espacios el transporte automotor para luego consolidarse como el principal responsable del desplazamiento de las cargas.

Nuestro país no fue ajeno a ese desarrollo, influyendo, además, la notoria disminución de la operatividad ferroviaria registrada desde mediados de la década del cincuenta.

Por otra parte, la construcción de carreteras acompañó y fue el sustento indispensable para el avance del sector. Estos factores hicieron que, en la actualidad, el camión se haya convertido en el símbolo del transporte de cargas en la Argentina.⁴⁷

Es importante consignar que, a partir de la década de 1990, se produce un auge en el aumento del transporte automotor, siempre en mismo sentido y dirección, como resultado de la instalación del pacto de libre comercio del Mercosur⁴⁸. Ese incremento del transporte terrestre automotor, no se vio acompañado por un aumento del transporte por vía ferroviaria (a todas luces más económico en grandes distancias, más eficiente para grandes volúmenes

⁴⁶ <http://www.cedol.org.ar/down/libro-cedol-2016.pdf> "Los Costos Ocultos y Contingentes de la Actividad Logística" disponible el 19 de octubre de 2016.

⁴⁷ V Congreso Internacional de Transporte de Cargas. Buenos Aires, 2003 / 2005. Fundación para la Formación Profesional en el Transporte.

⁴⁸ CLEMENTI LUIS, Logística en el MERCOSUR. Infraestructura básica, V Congreso Internacional de Transporte de Cargas. Buenos Aires, 2003 / 2005, Buenos Aires, 2005.

de materia prima, además de ser más seguros tanto en el aspecto vial como en el de la seguridad de las cargas transportadas contra los robos), sino que además hubo un retroceso del mismo en beneficio del transporte automotor.⁴⁹

Esto se ve claramente reflejado en los gráficos que se agregan más abajo, originarios del año 2005, en una tendencia que se mantiene actualmente en iguales porcentajes:

Modo de transporte	Toneladas	Toneladas - km
Carretero	97,1%	95,0%
Ferrovionario	2,7%	4,0%
Fluvial y Marítimo	0,2%	0,9%
Aéreo	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%

Sectores	Ferrocarril		Camión	
	Toneladas	Ton - km	Toneladas	Ton - km
Agropecuario y pesca	3,4%	5,2%	96,6%	94,8%
Minería	2,2%	5,1%	97,8%	94,9%
Industria	4,1%	4,0%	95,9%	96,0%
Total	3,6%	4,4%	96,4%	95,6%

50

Como era previsible también, se va a producir un incremento notable en los robos de las mercaderías transportadas, no sólo como consecuencia de este incremento de transporte, sino también como consecuencia de la aparición fulgurante y en pleno desarrollo hasta nuestros días, de las ferias clandestinas o semi clandestinas. Podemos sostener que el desarrollo y auge como modalidad delictiva compleja del robo de las mercaderías transportadas, se origina en este período, sin visas de detenerse.

Los camioneros cerca del Puerto. Visión de un fenómeno social

Es muy interesante la visión social sobre la situación de los camioneros que desarrollan su tareas desde y hasta el Puerto de la gran ciudad. En efecto, extraigo algunos párrafos ilustrativos del DIARIO CLARIN, Zona, del 14 de febrero de 2016:

“Justo donde está la célebre escultura de la tucumana Lola Mora comienza, hacia el centro, el paseo de Costanera Sur. Es la zona que hoy convoca a muchísimas familias cada fin de semana. De Las Nereidas hacia el sur, sin embargo, no se le ocurre venir a nadie que no lo necesite.

⁴⁹ CIMOP. Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas de la República Argentina. Una visión estratégica del Transporte en la Argentina Horizonte 2010. Buenos Aires, 2010.

⁵⁰ UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL, El Transporte Automotor de Cargas en la República Argentina, 2005.

“Este es otro mundo”, se ríe Rubén, un camionero paraguayo grandote, mientras trata de partir un bloque de hielo del tamaño de una botella de un litro y medio, que acaba de comprar por cinco pesos en la villa Rodrigo Bueno. Unos metros más allá descansa su esposa, Cristina, que lo acompañó en el viaje en camión desde Asunción. Rubén y Cristina llevan varios días viviendo en su camión de casi 20 metros de largo y 15 toneladas de peso. Llegaron a Buenos Aires la semana pasada, con un cargamento de 30.000 kilos de bananas. Lo descargaron en el Mercado Central y fueron a estacionar a la avenida España. Quedaron a la espera de que lo llamara algún exportador que necesitara un servicio de flete hacia el Paraguay, para de no volver con el camión vacío y no perder dinero.”

“Son cientos los choferes de provincias argentinas o de países limítrofes que esperan viviendo junto a sus camiones en la Costanera Sur –a veces con sus familias-, hasta que aparezca una carga que les permita justificar el viaje de regreso hasta el lugar de origen. Puede tardar días o semanas.”

“Se cuentan historias de choferes que han vivido más de un mes sobre la avenida España, que es un gigantesco playón de unos 100 metros de ancho por 700 de largo. Alguien asegura que una vez contó cerca de mil camiones estacionados en este lugar. Tal vez exagera, pero lo concreto es que hay días que sólo quedan dos carriles libres para el escaso tránsito de la avenida. Sólo la usan aquellos que van o vuelven de los astilleros Tandanor o de la usina eléctrica Central Costanera, en los confines de la Ciudad, casi donde el Río de la Plata se junta con la desembocadura del Riachuelo.”

“Los cubiertos son míos, pero esto lo pone la empresa”, me explica Nelson, otro camionero paraguayo, mientras abre la caja con una cocinita, conectada a una garrafa de gas, que está debajo del acoplado del camión. “Me dan un viático de 100 pesos por día”, me informa, aunque aclara que la comida no es el único gasto de la estadía: cinco pesos cobran por permitir a los camioneros utilizar un baño en la villa Rodrigo Bueno, aunque la tarifa se eleva a quince si se pretende una ducha. “Moyano -me cuenta José Luis, un camionero mendocino- nos había prometido que nos iba a conseguir un playón con baño, vestuarios y lugares para comer cerca de una de las terminales del puerto. Hace años de esto”.

“Cuando a los camioneros les toca ir a Brasil –me dice Rubén, el paraguayo grandote- la historia es distinta: “En los surtidores tenemos baños y restaurantes. Por abastecer combustible, te dan un vale para comer. Y vienen médicos a hacernos chequeos. Te miden el colesterol, los triglicéridos y te avisan si tenés que hacer algún tratamiento”.

“A la avenida España de Buenos Aires, en cambio, no llegan el Estado ni las empresas; solamente, la solidaridad entre camioneros. Camioneros y habitantes de la villa conviven días y noches sobre la avenida España, pero no

parecen prestarse demasiada atención. “Nosotros no nos metemos con ellos y ellos no se meten con nosotros”, resume Carlos, un camionero chileno.”⁵¹

La conclusión de esta situación social es: Ausencia total y absoluta del Estado en todos sus niveles y formas.

Las villas en la Ciudad de Buenos Aires



- | | | |
|--------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1- Villa 31-31 bis (Retiro) | 8- Villa 13 | 15- Calacita |
| 2- Villa Rodrigo Bueno | 9- Villa Dulce | 16- Villa 6 (Cildañez) |
| 3- Asentamiento Lamadrid | 10- Ex AU 7 | 17- Villa 19 |
| 4- Villa 26 | 11- Villa 20 (Lugano) | 18- Villa 17 |
| 5- Villa 21-24 (Barracas) | 12- Piletones | 19- Villa 15 |
| 6- NHT Zavaleta | 13- Villa 3 | 20- NHT Av. del Trabajo |
| 7- Villa 1-11-14 (Bajo Flores) | 14- Carrillo | 21- Ex Fábrica Morixe |

52

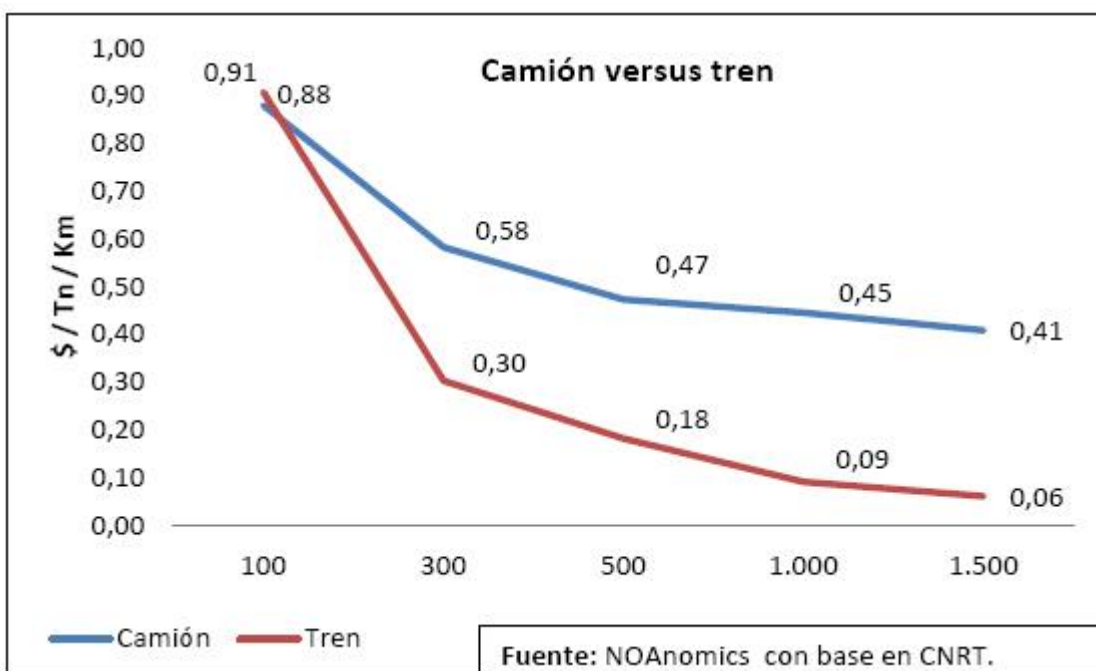
Los Costos del Transporte en Argentina

En un país tan extenso como la Argentina el costo de transporte adquiere una importancia fundamental e incide fuertemente en la competitividad de

⁵¹ DIARIO CLARIN, Zona, del 14 de febrero de 2016, disponible 23 de octubre de 2016 en http://www.clarin.com/opinion/Costanera_Sur-camioneros-puerto-villa_Rodrigo_Bueno_0_1522647778.html

⁵² Dirección general de Estadísticas y Censos de la ciudad de Buenos Aires. Informe 2015.

nuestra economía, sobre todo en las economías regionales más alejadas de los puertos de salida de nuestras exportaciones. Tal como otros componentes del costo argentino, el de transporte ha sufrido importantes subas en dólares en los últimos años. Si bien en pesos constantes el costo de transporte creció levemente por encima de la inflación (entre 2012 y 2005 el costo en pesos constantes sólo aumentó un 2%), al ser la trayectoria de devaluación mucho menor que la de los precios internos se arriba a este deterioro progresivo en dólares. Por ejemplo, para una distancia de 500 kilómetros la tarifa de US\$ / Tn del camión se duplicó entre 2012 y 2005, expandiéndose un 130% para el caso del tren. De acuerdo al gráfico siguiente, en eje “y” vemos precio por tonelada por kilómetro recorrido, mientras que en el eje horizontal, vemos cantidad de kilómetros de viaje de las cargas: ⁵³



Esta situación se ve agravada por el hecho de que la producción se transporta en su mayor parte en el modo más caro, el camión. Mientras que en naciones como Canadá (64%), EEUU (53%) y Australia (53%) más de la mitad de la carga general se traslada por ferrocarril, en Argentina ese porcentaje resulta del 5%. En la última década la carga por tren oscila alrededor de las 24 millones de toneladas anuales (22 millones para 2012) cuando nuestra producción agrícola creció un 25% desde 84 millones de Tn en 2005 a 105 millones estimadas para 2013. Es decir que usamos en una porción ínfima el modo más barato, el tren. Como los costos fijos del tren son elevados, para distancias menores de 300 kilómetros el camión puede resultar atractivo por su

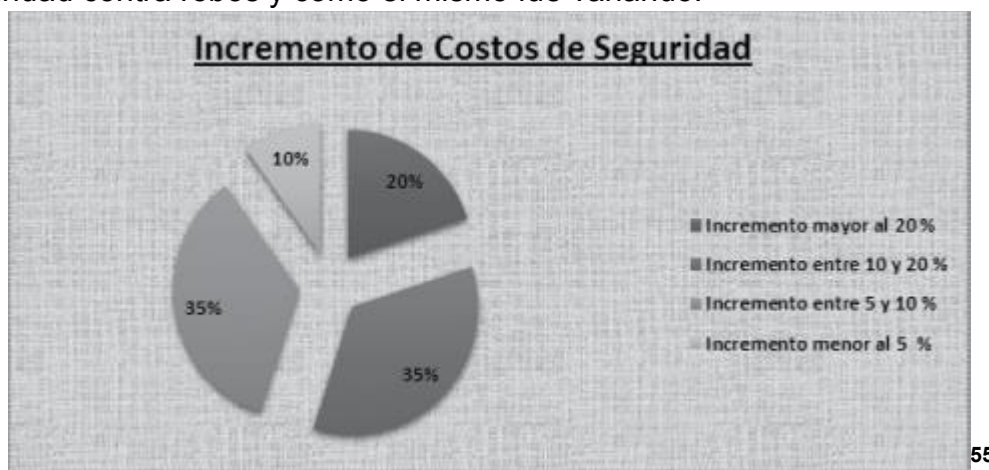
⁵³ <http://www.noanomics.com/p/informes.html> Nota del 18/02/2016. En el caso del tren, volvamos a la década del 40. Disponible por suscripción el 14-10-2016.

flexibilidad, pero para distancias mayores los ahorros del tren son más evidentes y se acrecientan progresivamente. Por ejemplo, en 2012 para una distancia de 500 km el costo de transportar una tonelada a lo largo de un kilómetro (\$/Tn/Km) era de \$ 0,47 para el camión versus \$ 0,18 del tren, es decir una diferencia del 62%. Para un recorrido de 1.000 kilómetros el tren es un 80% más barato que el camión, siendo 85% menos costoso para 1.500 kilómetros.

El tren es muy eficiente para distancias largas y para bienes de mucho volumen y bajo precio unitario como granos y minerales. Si bien el 40% de la carga de nuestros ferrocarriles corresponde a los granos, sólo se traslada por este medio el 10% de nuestra producción de granos total (cosecha fina y gruesa) ⁵⁴.

A estos costos operativos del transporte automotor, y como importante para esta tesis, se debe agregar el costo de las distintas modalidades delictivas contra las cargas transportadas que, si bien también lo tienen las que son transportadas por vía ferrocarril, el impacto es mucho menor. En efecto, es mucho más difícil y requiere mucha más logística y medios robar un tren que un camión, además que los bienes transportados por camiones suelen ser más apetecibles para los delincuentes, por sus características propias.

En tal sentido, agrego a continuación un cuadro estadístico elaborado por CEDOL (Cámara Empresaria de Operadores Logísticos), fruto de una encuesta llevada a cabo entre sus asociados, abarcando el período 2005 – 2015, cuyo objetivo era relevar los gastos realizados por las empresas en el rubro seguridad contra robos y cómo el mismo fue variando:



La Explosión de la Informalidad Comercial ^{56 57}

⁵⁴ <http://opinion.infobae.com/felix-piacentini/2013/12/15/mas-ferrocarril-mejora-nuestro-tipo-de-cambio-real/> Disponible el 14 de octubre de 2016.

⁵⁵ <http://www.cedol.org.ar/down/libro-cedol-2016.pdf> “Los Costos Ocultos y Contingentes de la Actividad Logística” disponible el 19 de octubre de 2016.

⁵⁶ FELDMAN, Silvio y MURMIS, Miguel (2002): “Las ocupaciones informales y sus formas de sociabilidad: apicultores, albañiles y feriantes”, en Becaria, L. y otros Sociedad y sociabilidad en la Argentina de los 90, Editorial Biblos, Buenos Aires, 2002.

Los orígenes de la Feria La Salada⁵⁸ datan de 1991, cuando un grupo de personas, muchos de ellos de origen boliviano, se instalaron en el barrio lomense de Ingeniero Budge (Pcia de Buenos Aires) en unos terrenos que en tiempos de Perón estaban acondicionados como balnearios privados y que fueron abandonados al cerrarse dicho emprendimiento. En un principio montaron sus propios puestos rudimentarios y vendían distintos tipos de productos, ya sean confeccionados por ellos o importados. Cuando comenzaron a crecer reunieron a sus familias, y luego establecieron una sociedad: Urkupiña S.A., que luego se dividió en Cooperativa Ocean y Punta Mogote S.A.

Con el avance de los años 1990 también comenzaron a venderse productos traídos sobre todo de Paraguay. Esto se explica debido a la política monetaria, ya que la diferencia cambiaria permitía adquirir productos del país vecino a precios realmente bajos, y venderlos en Argentina dejaba buenas ganancias. Durante la década de 1990 el crecimiento fue lento pero constante.

Uno de los grandes saltos en el crecimiento de la feria, se dio sobre todo a finales del 2001 y el 2002. Esto se explica claramente remitiéndonos al estallido socioeconómico de la sociedad argentina en ese periodo. Miles de personas habían sido arrojadas al desempleo y a la marginalidad, y por eso el informalismo era una situación económica atrayente y necesaria.

De ese modo miles de argentinos de clase media se volcaron a la feria para acceder a los bajos precios e hicieron de este su medio de vida revendiendo sus productos, tanto en el Gran Buenos Aires como en el Interior del país. Esta modalidad de comercio preocupa a los gobiernos municipales, provinciales y nacionales por la enorme evasión de impuestos que representa.



Tomo esta “Feria” como ejemplo por ser la primera, pero la realidad actual es que, no solo se ha expandido territorialmente ella misma, sino que este “modelo” ha sido copiado y multiplicado en todo nuestro territorio nacional. No

⁵⁷ QUIJANO, Aníbal, La economía Popular y sus caminos en América Latina, Edit. Mosca Azul, Lima, 1998.

⁵⁸ http://www.puntamogote.com/como_llegar.html. Web de la feria Punta Mogotes, principal del complejo “La Salada”.

⁵⁹ http://www.puntamogote.com/como_llegar.html. Web de la feria Punta Mogotes, principal del complejo “La Salada”.

se trata de que el origen de lo que allí se vende sea todo robado sino que, por su propia informalidad, constituye uno de los lugares ideales para reciclar las mercaderías robadas, mezclándolas con las de origen legal.

Asimismo, no se puede dejar de mencionar que, gran cantidad de los productos sustraídos vuelven al circuito formal para ser vendidos por comerciantes y empresarios inescrupulosos que los han “encargado” a los delincuentes, tema al que sólo hago referencia, ya que va a ser desarrollado en detalle más adelante.

Además, ha quedado en evidencia mediante hechos gravísimos de violencia ocurridos en esos lugares, las luchas por “espacios de influencia” de distintas bandas, a desarrollar más adelante.⁶⁰

Actores no gubernamentales a tener en cuenta

El accionar delictivo contra las cargas en la cadena logística afecta a múltiples sectores, tanto públicos como privados. Todos ellos van a ser objeto de análisis durante esta Tesis. No obstante, decidí incluir dentro de este punto de desarrollo algunos actores indispensables ahora, ya que mucho del desarrollo posterior va a tener que ver con ellos, y deben ser presentados con anterioridad para poder valorar su participación. Algunos de ellos:

Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones⁶¹



PIRATERIA DE CAMIONES.com.ar

En el 2007 se crea la “**Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones**” como iniciativa del Estudio Jurídico de los abogados Gabriel Iezzi y Víctor Varone, abogados penalistas de distintas empresas. En la citada mesa, que realiza reuniones periódicas, participan las empresas integrantes de la

⁶⁰ Diario Clarín, Policiales 18/04/15 “Barrabravas contra piratas del asfalto, la pelea territorial en La Salada”

⁶¹ <http://pirateriadecamiones.com.ar/quienes-somos/>. Disponible 16 de octubre de 2016.

cadena logística y vinculadas al tema, dentro de las cuales están presentes dadores de carga, transportistas, aseguradores, brokers, supermercadistas, postales, gerentes de seguridad y logística, etc.

También ha logrado que concurran a las citadas reuniones, diversos altos funcionarios con responsabilidad de la seguridad, tanto del ámbito nacional, como provincial. Con el apoyo del Estado ha logrado algunos cambios importantes en la prevención y sanción de los hechos de robos de mercaderías en la cadena logística, tales como la creación de las Fiscalías especializadas, y por llevar a cabo un importante relevamiento estadístico sobre los hechos delictivos, único en nuestro país, que más adelante se desarrollará en profundidad.

Tiene la particularidad de haber generado un espacio de intercambio de experiencias de actores involucrados en la temática, compartiendo las diversas modalidades en que se van cometiendo los ilícitos, como van variando, proponiendo y compartiendo medidas de protección.

Actualmente divulga sus experiencias y conocimientos, a través de distintos medios de comunicación, tanto gráficos, como radiales y televisivos, si bien el acceso a su portal de internet con la información completa es exclusivo para los clientes del Estudio⁶². En virtud de ser conocido de ambos abogados, recibí autorización para poder utilizar los datos a los que me dieron acceso, a sólo efecto de su uso en esta tesis.

Fed. Argentina Entidades Empresarias Autotransporte Cargas (FADEEAC)



Fundada en el año 1967, es la Federación que agrupa a las entidades empresarias del sector de Autotransporte de Cargas de todo el país. Realiza una intensa actividad en defensa de los intereses de las empresas del sector, teniendo como dato importante la creación, como un ente independiente, del CCP (Centro de Capacitación Profesional del Transporte), en el marco de la Fundación Profesional para el Transporte (FPT). La Fundación para la Formación Profesional en el Transporte (FPT), fue creada por decisión de la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), el 27 de octubre de 1992, luego que un grupo de dirigentes empresarios llevaran a cabo, desde 1988, contactos y visitas con pares de

⁶² www.pirateriadecamiones.com.ar Disponible 17 de octubre de 2016.

Europa, sobre todo de Francia, con quien se convino un acuerdo de cooperación entre ambos Estados.

Desde su creación, la FPT dicta cursos y programas para todos los niveles del sector de transporte de cargas y logística, destacándose su Programa de Conducción Racional dictado a partir de 1994 en Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza.

Desde 1999 forma parte de los institutos habilitados por el Estado Nacional, para el dictado de los cursos obligatorios para conductores de camiones que transportan cargas y residuos peligrosos en la jurisdicción nacional en vista a la obtención de la Licencia Nacional Habilitante en la materia; los que son impartidos hasta la fecha con la certificación lograda en abril de 2008 por la Academia de la International RoadsTransport Union (IRU), con sede en Ginebra.

Desde el año 2001, la FPT comienza a gestionar con el Estado Nacional, la necesidad de crear la obligatoriedad de los cursos para choferes de cargas generales. La Comisión Nacional de la Regulación del Transporte –CNRT– diseña y llama a Concurso Público Nacional para la formación profesional de choferes como condición para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante en materia de cargas generales, presentándose la FPT al mismo, siendo evaluada y adjudicada durante la primavera de 2003.⁶³

A partir de 2008, la FPT cuenta con la única plataforma de educación a distancia en español, para programas de Logística y Transporte y ese mismo año se hizo cargo del relevamiento de 105.000 km de rutas nacionales y provinciales, colocando el resultado de dicho trabajo a disposición de las autoridades correspondientes.

En el mes de junio de 2011, la FPT ha renovado, por Concurso Público Nacional (CNRT 3/2010), su prestación para los cursos obligatorios de choferes de cargas generales. A la fecha se han capacitado por las 202 aulas y talleres de la FPT, más de 1.600.000 inscriptos, con una media mensual que supera los 20.000 alumnos en los últimos 36 meses.

ARLOG⁶⁴



La fundación de la Asociación Argentina de Logística Empresarial, el 31 de octubre de 1990, fue el resultado de la confluencia de una serie de circunstancias que estaban impulsando el surgimiento de la logística integrada en el país, y de la iniciativa de un grupo de profesionales y empresarios que tomaron en ese momento la determinación de establecer un ámbito institucional para la actividad.

⁶³ <http://ccptransporte.org.ar/institucional/> Disponible 17 de octubre de 2016.

⁶⁴ <http://arlog.org/institucional/nuestra-historia/> Disponible 17 de octubre de 2016.

La idea de crear una entidad para facilitar la profesionalización de la logística surgió en el seno de IDEA -Instituto para el Desarrollo de Ejecutivos en Argentina- como consecuencia del trabajo de las comisiones de transporte y de palletización. En aquellos momentos -un período de alta inflación y costos cambiantes-, las empresas locales comenzaban a estudiar algunas cuestiones, y la necesidad de introducir mejoras en la cadena de abastecimiento había llevado a un grupo de profesionales y representantes de empresas a estudiar la implementación del uso de ciertas herramientas y auxiliares logísticos, como el código de barras y el pallet normalizado para el intercambio de productos de consumo masivo.

La Asociación Argentina de Logística Empresaria se concibió como “una institución sin fines de lucro y fue creada con el fin de promover la comprensión de la gestión logística dentro y fuera de las empresas, servir como foro de intercambio de experiencias e impulsar la capacitación, desarrollo y formación de profesionales en todas las áreas vinculadas.

Los Desayunos de Trabajo, una de las primeras actividades organizadas con periodicidad mensual, establecieron un espacio para el adelanto de nuevas ideas, el debate de temas de interés sectorial o la presentación de trabajos que constituyen un aporte a la logística en el país.

ARLOG agrupa a todos los profesionales de la Logística, distintos niveles desde profesionales “Junior” hasta “Senior”, del ámbito industrial de las empresas dadoras de carga, entre los socios encontramos Gerentes de Logística, Directores de Supply Chain, Jefes de Centros de Distribución, Jefes de Planeamiento de la producción, Profesionales del Comercio exterior, etc.

También agrupa a profesionales que trabajan en Operadores Logísticos, Consultores, Docentes y otros profesionales que de alguna manera se relacionan con la Logística, como gente de sistemas, inmobiliarias, etc.⁶⁵

CEDOL (Cámara Empresaria de Operadores Logísticos de la Rep. Argentina)⁶⁶



⁶⁵ <http://arlog.org/institucional/nuestra-historia/> Disponible 17 de octubre de 2016.

⁶⁶ <http://www.cedol.org.ar/camara-de-operadores-logisticos.html> disponible el 19 de octubre de 2016.

CEDOL es la entidad gremial empresaria dedicada a la representación institucional del sector de los operadores logísticos, o sea: aquellas empresas cuya principal actividad es diseñar, implementar, gerenciar, ejecutar y controlar los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, almacenaje, distribución, transporte e incluso algunas actividades de terminación del proceso productivo), empleando para ello recursos humanos y físicos, tecnologías, medios de transporte y sistemas de información, propios o de terceros, a efectos de llegar al cliente final con los niveles de servicio acordados y al mejor costo compatible, respondiendo ante su cliente por las prestaciones brindadas como su interlocutor directo. Asimismo, realiza una muy importante contribución doctrinaria al sector, a través de numerosos libros y documentos disponibles al público en general por vía internet, algunos de los cuales fueron utilizados en esta tesis.

Si bien CEDOL nuclea y agrupa en calidad de Socio Activo a las empresas cuya actividad principal constituye la prestación de Operaciones Logísticas, también reúne en calidad de Socio Adherente a aquellas empresas proveedoras del sistema logístico o que operan procesos logísticos pero aún no llegan a ser Socios Activos o relacionadas conceptualmente con el flujo de operaciones logísticas.

CEDOL es miembro activo de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, FADEEAC, y como tal, participa de su Consejo Federal.

Confederación Argentina para la Mediana Empresa



En julio del año 1956 se crea la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) para la discusión de las convenciones colectivas de trabajo del sector mercantil. Hoy, la CAME es una entidad gremial empresaria que representa a 1544 federaciones, cámaras, centros y uniones de la industria, la construcción, el comercio, la producción, el turismo y los jóvenes y mujeres empresarias de todo el país, que agrupan a más de 520.000 empresas PYMES y dan trabajo a 5.300.000 personas.

Ha sido y es, la entidad pionera, por excelencia en relevamiento de la actividad comercial, formal e informal, como protección y desarrollo de sus asociados.⁶⁷

⁶⁷ <http://www.redcame.org.ar/seccion/definicion> Disponible 17 de octubre de 2016.

Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas⁶⁸



El 6 de enero de 1954, tras la realización de la Asamblea General Constitutiva se cristaliza la fundación de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas C.A.T.A.C.

Las Entidades de Base iniciaron un proceso de unificación a nivel nacional determinando como objetivo fundamental y estatutario: fomentar y estimular el sentimiento de unidad nacional del gremio de propietarios de camiones de la República Argentina y la defensa de sus intereses en el orden económico, técnico y social.

A lo largo de estos 58 años de gestión todas las obras y acciones de gobierno de C.A.T.A.C. han tenido como principal destinatario al transportista que integra nuestra comunidad y fueron divulgadas a través de la Revista C.A.T.A.C., publicación bimestral de amplia distribución.

C.A.T.A.C. agremia en sus filas a entidades de transporte de todo el país y como único representante del transporte automotor de granos, desarrolló la tarifa del sector, la cual es reconocida por el sector público y el sector privado. La Tarifa C.A.T.A.C. es referente para propios y ajenos, resoluciones del poder ejecutivo, a lo largo de los años, han tomado como referencia los costos indicativos establecidos por la Entidad; operaciones granarías a nivel local e internacional contemplan la Tarifa C.A.T.A.C.

En los últimos años, C.A.T.A.C. impulsó las FISCALIAS TEMATICAS en piratería del asfalto con miras a profundizar la persecución de dicho delito. Desde el Ministerio de Justicia y Seguridad de la Provincia de Buenos Aires, a partir de una iniciativa de C.A.T.A.C., se crearon las fiscalías para la prevención del delito de piratas del asfalto en las localidades de San Martín y de Zárate-Campana. La lucha contra este flagelo continúa y en poco tiempo más se logrará la especialización de más fiscalías; principalmente en los tres partidos del conurbano que presentan la mayor cantidad de casos de piratería del asfalto, a saber: Lomas de Zamora, Matanza y Morón.

Por otra parte, C.A.T.A.C. apoya el proyecto de ley del Senador Artaza eximiendo de responsabilidad al transportista frente al robo de la carga.⁶⁹

Idiosincracia nacional

Pero lo más importante que, entiendo, se debe considerar, son las causas que determinan el desarrollo de este fenómeno, buscándolas en profundas

⁶⁸ <http://www.catac.org.ar/quienes.aspx> Disponible 29 de octubre de 2016.

⁶⁹ <http://www.catac.org.ar/quienes.aspx> Disponible 29 de octubre de 2016.

consideraciones sobre la particularidad de nuestra idiosincrasia nacional. En efecto, existe una arraigada visión de nuestra sociedad, de pensamiento individualista y “ventajero” aunque, para ser realmente justos, es una idiosincrasia presente mayoritariamente en las grandes urbes.⁷⁰ El vulgar lugar común lo denomina “picardía o viveza criolla”, y se caracteriza por creerse que la persona que la posee es más astuta y hábil que los demás cuando, en realidad, su proceder no respeta las normas vigentes, y obra con un sentido ético dudoso, en el mejor de los casos⁷¹. Definida esta tendencia en forma extraordinaria por Marcos Aguinis: *“Tiene un efecto antisocial, segrega resentimiento y envenena el respeto mutuo... Los demás humanos -seres estúpidos que sufren las estocadas del vivo o le responden con impericia- se llaman zonzos o giles. El considerado “vivo” se siente el centro del mundo; si las cosas le salen mal, la culpa la tiene otro. Proclama que todo lo sabe y todo lo puede... El vivo aparenta inteligencia, conocimientos, brillo y ejerce seducción. Pero se basa en la mala fe, el engaño y la inmoralidad. Es un maestro del fraude, que empaqueta en fina seducción. Un rasgo básico es que el vivo no cree en la justicia. La viveza criolla consiste, precisamente, en atacar sin importar la ley y sin que la víctima pueda devolver el golpe. Desprecia la ley. Más aún: la ley es un obstáculo que se debe saltar... o burlar. ¡Siempre! El fraude jamás lo escandaliza, porque constituye uno de sus recursos más frecuentes. Para el vivo, la honestidad es una palabra hueca, ingenua, arcaica”*.⁷²

Esta supuesta “viveza criolla” es la que le da vigoroso impulso a la informalidad, comprando barato sin preocuparse en absoluto por el origen, tanto para revender (formal o informalmente), como para el propio consumo.

Dicotomías Profundas que obstaculizan la coordinación

Asimismo, es también una característica nacional propia, nuestras profundas diferencias y dicotomías que nos han acompañado desde nuestros mismos orígenes. En efecto, siempre hubo en nuestra evolución como nación, importantes diferencias que dividieron a nuestra sociedad, las cuales prevalecieron muchas veces sobre las razones que nos unían. Siempre hay presente un: “A favor o en contra del 1er gobierno patrio”; “Unitarios vs Federales”; “Federación versus Buenos Aires”; “Sarmiento vs Rosas”; “Boca vs River”; y podría citar muchas más. Incluso, muchas de ellas, pese a ser de larga data, no se encuentran superadas totalmente. Decía el gran filósofo español Julián Marías, refiriéndose a nosotros los argentinos: *“...¡¡¡No discutáis con ellos jamás!!! ¡¡¡Los argentinos nacen con sabiduría!!! ¡¡¡Saben y opinan de todo!!! ... Individualmente, se caracterizan por su simpatía y su inteligencia. En*

⁷⁰ GIAQUINTA Carmelo Mons., Arzobispo de Resistencia – Documento Pastoral “Para que Renazca el País” - 12 de mayo de 2002.

⁷¹ MAFUD JULIO, Psicología de la viveza criolla, Paidós, Buenos Aires. 1992

⁷² AGUINIS Marcos, El Atroz Encanto de ser Argentinos, Ed Planeta, Buenos Aires, 2001.

grupo son insoportables por su griterío y apasionamiento. Cada uno es un genio y los genios no se llevan bien entre ellos; por eso es fácil reunirlos, pero unirlos... imposible. Un argentino es capaz de lograr todo en el mundo, menos el aplauso de otro argentino...Van de un extremo a otro con sus opiniones y sus acciones. Cuando discuten no dicen: no estoy de acuerdo, sino: Usted está absolutamente equivocado!"⁷³

Estas divisiones, en muchas oportunidades, nos han llevado a la discusión permanente y estéril en muchos aspectos que necesitaban de soluciones consensuadas y urgentes, producto del resquemor, desconfianza y tendencia a imponer soluciones sin aceptar otras opciones compartidas que podrían haber sido superadoras.

A nuestro favor juega disponer de un capital humano individual de probada capacidad e idoneidad, reconocida mundialmente. El desafío es poder trabajar juntos.

Esas dificultades de coordinación y de aunar esfuerzos, llevada al plano de los sucesivos gobiernos nacionales, provinciales y municipales, las fuerzas de seguridad y policiales, los distintos fueros y estamentos judiciales, los actores privados y la sociedad en general, nos privan de poder dar una respuesta adecuada y estratégica al fenómeno motivo de esta tesis.

Para terminar con el desarrollo de nuestra idiosincrasia, y nuestra particular dificultad para coordinar nuestros esfuerzos, cito a alguien que nos conoció y amó profundamente como el gran filósofo español Ortega y Gasset: *"¡Argentinos, a las cosas, a las cosas! Déjense de cuestiones previas personales, de suspicacias, de narcisismos. No presumen ustedes el brinco magnífico que daría este país el día que sus hombres se resuelvan de una vez, bravamente, a abrirse el pecho a las cosas, a ocuparse y preocuparse de ellas directamente y sin más, en vez de vivir a la defensiva, de tener trabadas y paralizadas sus potencias espirituales, que son egregias, su curiosidad, su perspicacia, su claridad mental secuestradas por los complejos de lo personal".⁷⁴*

Nociones básicas de seguridad en el transporte de mercaderías, aspectos tecnológicos

Antes de poder adentrarnos en el detalle del accionar delictivo, es fundamental tener una base de conocimientos en conceptos de seguridad

⁷³ MARIAS JULIAN, Reportaje brindado a la Televisión Española, en abril de 1990, publicado en extracto en infinidad de medios.

⁷⁴ ORTEGA Y GASSET, JOSE, Conferencia brindada en la Ciudad de La Plata, 1939.

electrónica, los cuales nos van a poder ayudar a comprender y valorar de mejor forma las distintas acciones delictivas sobre los activos, sean transportados, o en cualquiera de las ubicaciones en la cadena logística.

GPS⁷⁵:

El Global Positioning System (GPS) o Sistema de Posicionamiento Global (más conocido con las siglas GPS, aunque su nombre correcto es NAVSTAR-GPS) es un Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS) que permite determinar en todo el mundo la posición de un objeto, una persona, un vehículo o una nave, con una precisión hasta de centímetros, usando GPS diferencial, aunque lo habitual son unos pocos metros. Aunque su invención se atribuye a los gobiernos francés y belga, el sistema fue desarrollado e instalado, y actualmente es operado, por el Departamento de Defensa de los Estados Unidos.⁷⁶

El GPS funciona mediante una red de 27 satélites (24 operativos y 3 de respaldo) en órbita sobre el globo, a 20.200 km, con trayectorias sincronizadas para cubrir toda la superficie de la Tierra. Cuando se desea determinar la posición, el receptor que se utiliza para ello localiza automáticamente como mínimo tres satélites de la red, de los que recibe unas señales indicando la posición y el reloj de cada uno de ellos. Con base en estas señales, el aparato sincroniza el reloj del GPS y calcula el retraso de las señales; es decir, la distancia al satélite. Por "triangulación" calcula la posición en que éste se encuentra. La triangulación en el caso del GPS, a diferencia del caso 2-D que consiste en averiguar el ángulo respecto de puntos conocidos, se basa en determinar la distancia de cada satélite respecto al punto de medición. Conocidas las distancias, se determina fácilmente la propia posición relativa respecto a los tres satélites. Conociendo además las coordenadas o posición de cada uno de ellos por la señal que emiten, se obtiene la posición absoluta o coordenadas reales del punto de medición. También se consigue una exactitud extrema en el reloj del GPS, similar a la de los relojes atómicos que llevan a bordo cada uno de los satélites.⁷⁷

El sistema GPS está compuesto no sólo por el conjunto de satélites antes mencionados (cuya transmisión, recepción y ajuste nos permiten obtener nuestra posición terrestre en coordenadas geográficas), sino que además debe poseer los mapas del lugar donde nos encontramos (para poder traducir y

⁷⁵ RIZOS, CHRIS. University of New South Wales. GPS Satellite Signals. 1999.

⁷⁶ GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS, Portal Oficial de información relativa al Sistema de Posicionamiento Global y temas afines, disponible en <http://www.gps.gov/spanish.php>. Consultado el 10 de octubre de 2016.

⁷⁷ GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS, Portal Oficial de información relativa al Sistema de Posicionamiento Global y temas afines, disponible en <http://www.gps.gov/spanish.php>. Consultado el 10 de octubre de 2016.

volcar esa información de coordenadas geográficas a ubicaciones terrestres conocidas y referenciadas), y, por último, debe constar con un sistema de navegación que me guíe y permita facilitar el acceso a la ubicación de destino, eligiendo los caminos adecuados y brindándome ayudas para el trayecto, tanto de seguridad como de ubicación.

Algunos teléfonos móviles pueden vincularse a un receptor GPS diseñado a tal efecto. Suelen ser módulos independientes del teléfono que se comunican vía inalámbrica bluetooth, o implementados en el mismo terminal móvil, y que le proporcionan los datos de posicionamiento que son interpretados por un programa de navegación. Esta aplicación del GPS está particularmente extendida en los teléfonos móviles que operan con el sistema operativo Symbian, y PDAs con el sistema operativo Windows Mobile, aunque varias marcas han lanzado modelos con un módulo gps integrado con software GNU/Linux.

En nuestro caso de la seguridad electrónica de las cargas transportadas y los vehículos que las llevan, el GPS no se encuentra presente como estamos acostumbrados en nuestra vida normal, con una pantalla de led de 7". Como integrante del sistema de seguridad electrónica, se encuentra presente en otro formato denominado Tracker, e integrado al sistema A.V.L. que, más adelante voy a desarrollar. Por último, es deseable destacar que la parte del sistema GPS en poder del usuario final, solamente se comporta como un receptor de señal, no realiza transmisión de ningún tipo.

GSM⁷⁸

Las siglas GSM se derivan del término inglés Global System for Mobile communications, y no es más que un programa estándar de telefonía móvil, establecido por medio de una combinación de antenas terrestres y satélites. Las personas que utilizan este sistema tienen la posibilidad de tener conexión desde su teléfono móvil con su computador, y realizar envíos de mensajes por correo electrónico, navegar por internet, además de utilizar otras funciones de transmisión de datos de forma digital, el cual abarca el envío de mensajes de texto. Originalmente GSM surge en Francia por el Groupe Spécial Mobile.

Aunque su función básica era la de telefonía, de la misma manera como anteriormente se podía emplear la línea telefónica para el modem, igualmente el GSM hace posible la transmisión de datos a través de sus canales, siempre que estos se encuentren libres. Al ser un sistema estándar, es posible su uso en cualquier sitio que tenga cobertura, inclusive en un contexto internacional.

Los teléfonos móviles con tecnología GSM, son conocidos como móviles 2G o de segunda generación, sin embargo en la actualidad están siendo reemplazados por otros de tecnologías más avanzadas como las de tercera y cuarta generación (3G) (4G), que emplean el estándar UMTS el cual brinda mayor rapidez.

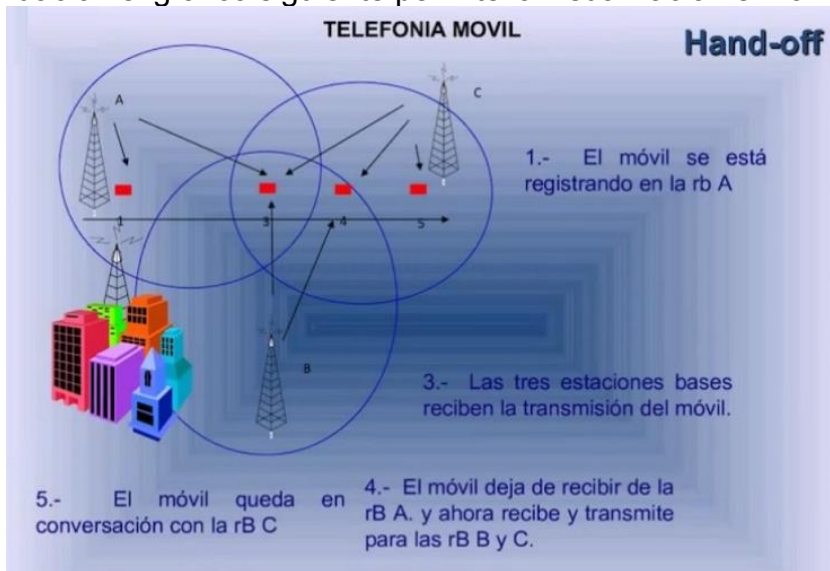
⁷⁸ REDL SIEGMUND M., WEBER MATTHIAS K.: An Introduction to GSM, Artech House, March 1995.

Sin embargo la introducción de estos nuevos sistemas, no ha desplazado de un todo a las redes 2G, sino que más bien coexisten y son compatibles con ellas. La mayoría de estos nuevos móviles permiten poder usar ambas redes, de tal modo que si en un lugar no hay cobertura 3G es posible usar la red 2G (GSM), sin ningún inconveniente. Esto ocurre porque las infraestructuras 3G y 4G se han diseñado sobre las de 2G que ya existían, siguiendo estas últimas en funcionamiento.

La tecnología GSM vino a innovar las plataformas móviles del mundo, logrando que muchas personas, no solamente puedan comunicarse desde cualquier sitio, sino que también es innecesario el uso de un terminal fijo para poder servirse de cualquier información que se encuentre en la red. Muchas de sus aplicaciones han sido grandiosas, y seguramente continuarán brindando muchas novedades tecnológicas a los usuarios durante mucho tiempo.⁷⁹

Esta tecnología, en nuestro caso puntual, es la que nos va a permitir el enlace entre el vehículo que transporta la carga, o bien el depósito en el cual la misma se encuentra, con nuestra Central de Monitoreo.

En líneas generales, funciona con un entramado de antenas de recepción-transmisión, donde cada una de ellas tiene un radio de alcance (denominado celda), normalmente superpuesto o con una intersección con las antenas más próximas. De esta forma, en sus desplazamientos, el receptor puede recibir y transmitir a través de una celda hasta ser transferido a la siguiente cuando abandona el alcance o celda anterior. Este sistema se denomina hand-off, o sea “sin manos”, haciendo referencia a que la transferencia es automática, sin intervención de persona alguna. A continuación el gráfico siguiente permite la visualización en forma más clara.⁸⁰



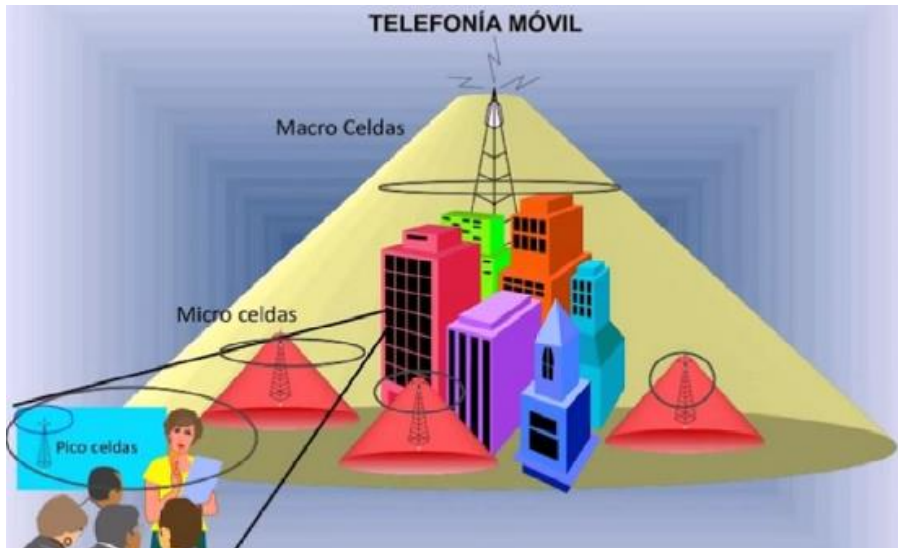
⁷⁹ REDL SIEGMUND M., WEBER MATTHIAS K., GSM and Personal Communications Handbook, Artech House, May 1998.

⁸⁰ Ing. AMAYA CARLOS, “Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto”, conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com.

⁸¹ http://keepontouch-en.blogspot.com.ar/2011/05/introduction-to-cellular-communications_06.html Disponible el 17 de octubre de 2016.

Puede ocurrir que, en lugares aislados o con muy pocos usuarios, no haya celda o antena que contenga al usuario, estos son los casos en donde “no hay señal”, vulgarmente conocidos.

En un poco más de detalle, dentro de la misma celda, puede haber lugares donde la señal se pierda, por lo cual existen antenas de jerarquía inferior, para llegar a proporcionar la señal requerida. Son los Micro Celdas, y por debajo de ellas, las Pico Celdas, de acuerdo al gráfico siguiente:



82

GPRS:

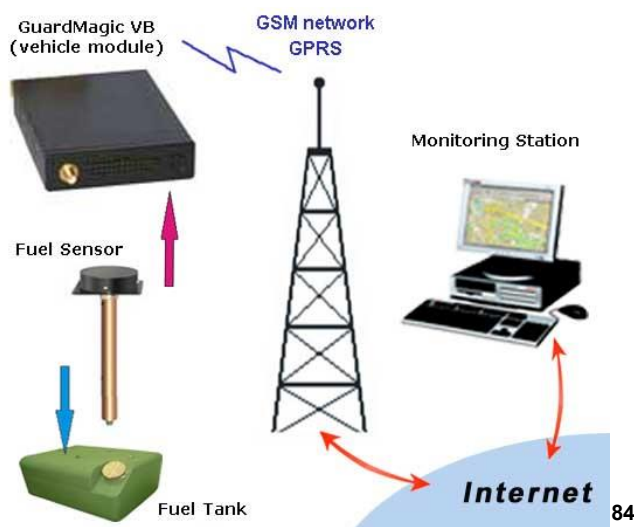
General Packet Radio Service (GPRS) es un servicio de datos móvil orientado a paquetes. Está disponible para los usuarios del Sistema Global para Comunicaciones Móviles (Global System for Mobile Communications o GSM), así como para los teléfonos móviles que incluyen el sistema IS-136. Permite velocidades de transferencia de 56 a 114 kbps.

GPRS se puede utilizar para servicios tales como Wireless Application Protocol (WAP), servicio de mensajes cortos (SMS), servicio de mensajería multimedia (MMS), Internet y para los servicios de comunicación, como el correo electrónico y la World Wide Web (WWW). La transferencia de datos de GPRS se cobra por megabyte de capacidad, mientras que la comunicación de datos a través de conmutación de circuitos tradicionales se factura por minuto de tiempo de conexión, independiente de si el usuario utiliza la capacidad o está en un estado de inactividad. GPRS da mejor rendimiento a la conmutación de paquetes de servicios, en contraposición a la conmutación de circuitos, donde una cierta calidad de servicio (QoS) está garantizado durante la conexión para los usuarios de móviles.⁸³

⁸² <http://www.antenas3g.com.br/repetidores.html> Disponible 17 de octubre de 2016.

⁸³ Ing. MATTIUZZI RICARDO, Apuntes de Seguridad Electrónica Unidad 2, 3er Año, Licenciatura en Seguridad, Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 2010.

Este sistema es el que permite el envío y recepción de mandatos o instrucciones que luego, a través de interfaces analógicas o digitales, se transforman en mandatos para los dispositivos de seguridad presentes en nuestras unidades vehiculares custodiadas, o bien reportes de dichos dispositivos informando distintas anomalías que pueden traducirse en alertas. Este “paquete de datos” viaja a través de la misma tecnología de comunicación vía celular GSM, como un canal dentro de otro canal.



AVL / MML⁸⁵

El Módulo Móvil de Posicionamiento (MMP) o AVL, es el equipo instalado directamente en el vehículo, el cual se encarga de procesar, enviar y recibir la información de posición, estados y mensajería del sistema mediante el servicio contratado. Está compuesto de un GPS con su antena del cual obtiene la posición y la retransmite por el equipo Transceptor que varía de acuerdo al tipo de comunicación utilizada.

Los equipos AVL poseen salidas analógicas y digitales con capacidad para soportar dispositivos externos para el sensado y la comunicación, y se comunican por vía GSM (la más utilizada), o bien por radiofrecuencia (no tan utilizada). En nuestro país, los dispositivos AVL por radiofrecuencia tienen radio de cobertura en Capital y conurbano bonaerense, exclusivamente, y son prestados por una sola empresa de origen francés, con tecnología israelí).

⁸⁴ http://guardmagic.com/01-engl/01e-shortly/4-storage-tank-monitoring/0e-storage_tank_monitoring.htm Disponible 17 de octubre de 2016.

⁸⁵ Ing. MATTIUZZI RICARDO, Apuntes de Seguridad Electrónica Unidad 2, 3er Año, Licenciatura en Seguridad, Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 2010.

Los equipos AVL están contruidos de manera compacta y robusta facilitando la tarea de instalación sin descuidar el aspecto clave de la seguridad.

Una avanzada gama de dispositivos son destinados a cubrir las necesidades de seguridad y logística de la flota. Los mismos pueden ser programados con el fin de obtener:

- Emergencias y eventos en tiempo real. • Comando a distancia.
- Eventos grabados para análisis. • Comunicación móvil / base.

Las señales de emergencias pueden ser generadas a través de los botones de pánico instalados a tal efecto o de distintos sensores, por ejemplo:

Exceso de velocidad máxima autorizada.

Desenganche.

Apertura de puerta no autorizada.

Temperatura.

Apertura de esclusas en zona no autorizada. Etc.

Las informaciones de eventos pueden ser generadas a través de distintos sensores, por ejemplo:

Sensor de encendido del vehículo.

Sensor de Caudalímetro.

Sensor de detección de movimiento de herramientas especiales: Ej. Grúas.

Cambios de variables estándares de maquinarias especiales.

Puesta en marcha de motores auxiliares.



86

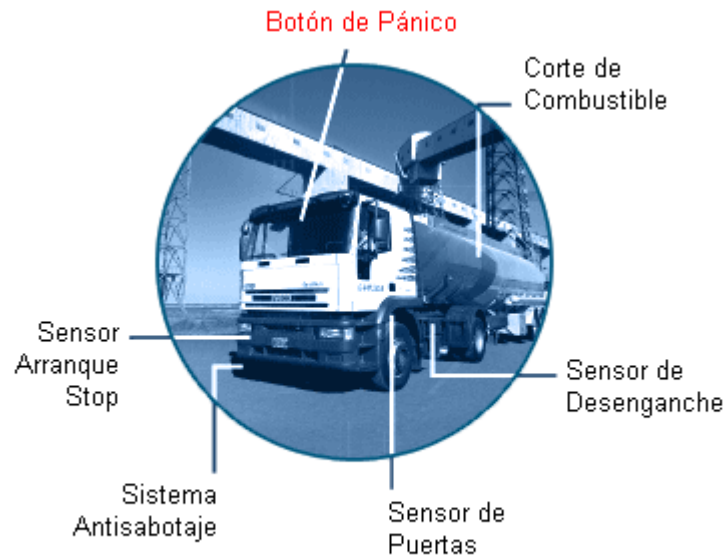
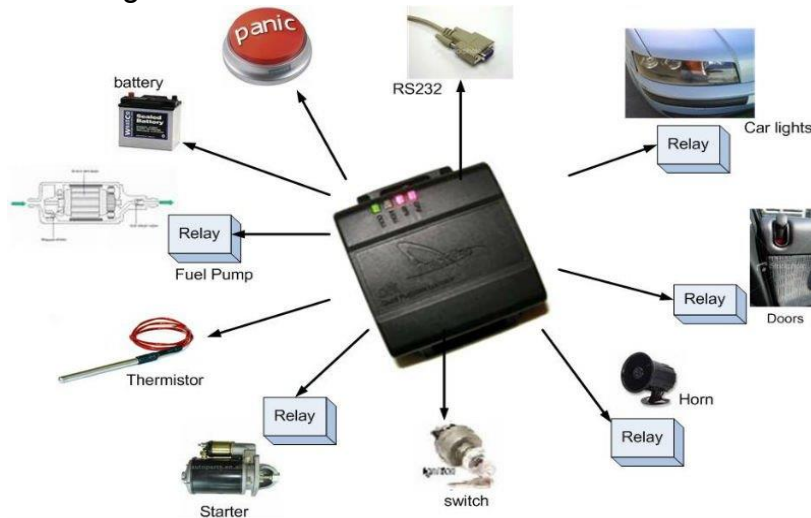
⁸⁶ <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/control-a-velocidad-abre-negocios.html>.
Disponible 17 de octubre de 2016.

Los equipos AVL admiten el comando a distancia de distintos dispositivos que son controlados remotamente desde la Estación Central de Control.

Corta combustible del vehículo.

Activación de Sirenas.

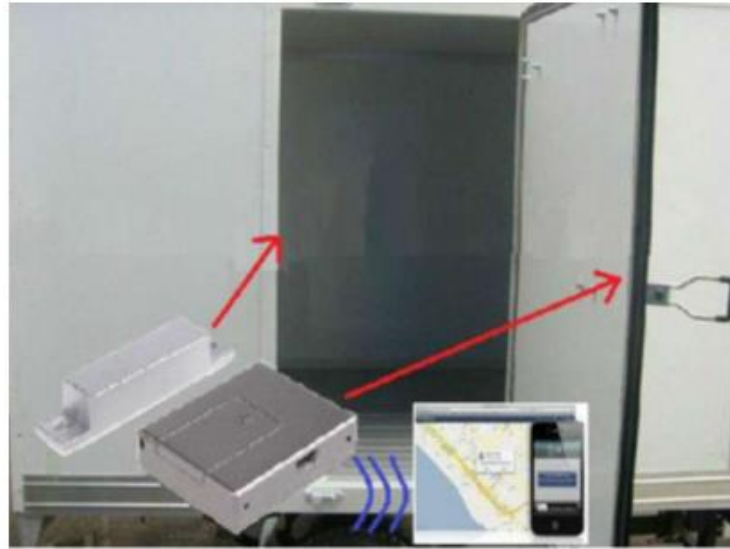
Luces de Emergencia.



87

⁸⁷ Imagen obtenida de la página de la citada empresa, sin fines promocionales de mi parte. No es la única que ofrece estos servicios, <http://www.lojack.com.ar/ar/empresas-cargas.php> disponible 24 de octubre de 2016.

Sensor de apertura de cierre/apertura de puerta posterior.



88

Los equipos AVL admiten dispositivos de lecto-escritura que permiten comunicación bidireccional entre: Vehículos, Estación Central de Control MovSat y la Base operativa de la empresa usuaria.

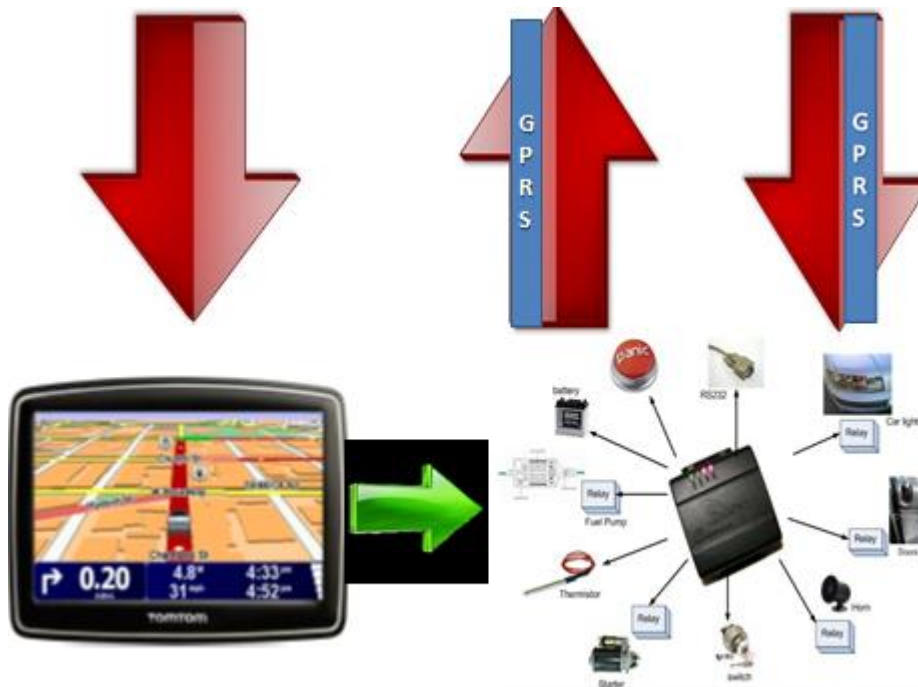
Como uno de los últimos adelantos, se han agregado sensores de cansancio para los conductores, a efectos de evitar accidentes por esa causa.



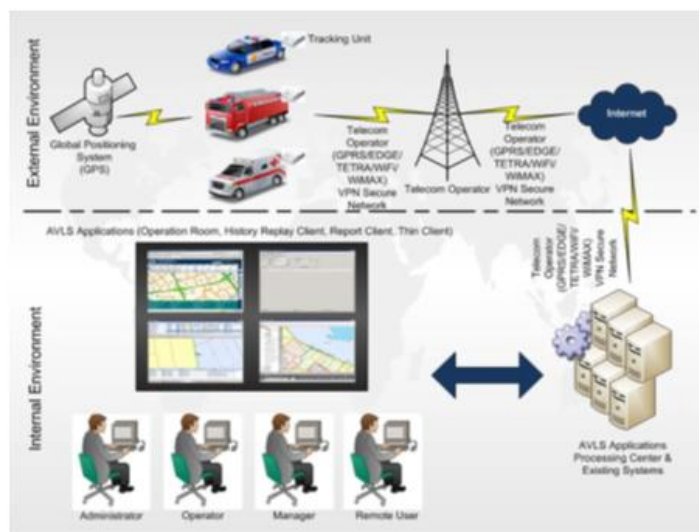
89

⁸⁸ Imagen obtenida de esta página. <http://www.milanunciostop.com/anuncio/alarma-para-camion-puerta-coche-061edf39e48dbad2>. Disponible 17 de octubre de 2016.

Representado gráficamente los dispositivos de seguridad presentes en el vehículo, se verán de la siguiente manera, teniendo en cuenta que las flechas indican la dirección y sentido de las comunicaciones.



El sistema completo está integrado de la siguiente forma:



Así ven los operadores de monitoreo la flota controlada:

⁸⁹ Imagen obtenida de esta página. <http://www.satnetcom.com/Safety/iview.html> Disponible 17 de octubre de 2016



Es muy importante tener claro que, si bien estoy desarrollando el monitoreo desde el punto de vista de la seguridad, estos sistemas, en su origen, no eran de seguridad, sino de gestión de flota. En efecto, su uso principal es de gestión, mantenimiento programado, regulación de consumos, y otras actividades inherentes a la eficiente utilización y mantenimiento de los recursos.

Inhibidores de señal.⁹¹



⁹⁰ Imagen obtenida de esta página, sin fines promocionales. <http://geroundtable.com/i2e-gps-tracker-setting-tool-tk103/>. Disponible 17 de octubre de 2016.

⁹¹ Ing. AMAYA CARLOS, "Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto", conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com.

A simple vista, parece un artefacto electrónico rudimentario. En realidad, es un sofisticado inhibidor artesanal de señales satelitales, que corta todo contacto entre un camión robado con la central que ejecuta su rastreo. De esta forma, los piratas del asfalto sacan el camión de su ruta, y se llevan el cargamento, sin ser detectados. “La Máquina”, tal como la denominan en la jerga delictiva, funciona como un jammer, es decir, el bloqueador de teléfonos celulares que utilizan algunos Casinos, Bancos y Cines.

Las empresas de rastreo satelital combinan diversas tecnologías para asegurar a sus clientes una mayor seguridad. De hecho más arriba expliqué los conceptos técnicos referidos al GPS; GPRS y AVL. “La Máquina” no sólo deja a ciegas a la empresa de rastreo que monitorea desde la Central, sino que, además, la deja sin la posibilidad de accionar los dispositivos de seguridad. El camión desaparece de la pantalla de la computadora, se transforma en un fantasma. Así, los delincuentes ganan el tiempo necesario para hacerse con la carga, sin correr peligro de que la policía los atrape en ese momento. Las empresas, han comenzado a desarrollar tecnologías alternativas para evitar esta modalidad. Una de ellas es resultante de combinar los sistemas de GPS y GPRS con Radiofrecuencia, la cual no sería inhibida por “La Máquina”.

Los ladrones tienen dos formas de inhibir las señales satelitales: con “Máquinas” potentes de gran alcance pueden hacerlo desde un auto siguiendo de cerca al camión. Con inhibidores menores tienen que subirse al camión para lograr cortarla.⁹²

“La Máquina”, por lo general, es un dispositivo de fabricación casera, compuesta por una batería de auto conectada a cables bañados en oro, con tres antenas de plástico, interruptor y dos terminales conectadas a una computadora. Obviamente requiere de alguien con mucho conocimiento de electrónica para poder armar una. En estos casos, los aparatos señalados no tienen una autonomía importante de funcionamiento, dada la elevada temperatura que su propio funcionamiento genera, con la consiguiente necesidad de ventilación intensa que necesitan. Esto se explica en virtud de que la energía no liberada a través de las antenas de transmisión, se transforma en calor intenso, que debe ser atenuado para no ocasionar que el equipo se “funda”. Asimismo, esa autonomía también está determinada por el alto consumo de energía en su alimentación para el funcionamiento, lo que implica la necesidad de tener baterías de repuesto al efecto. A continuación, elementos incautados a delincuentes, donde se observa un dispositivo casero:

⁹² VITTI JORGE Lic., “ Modalidades Delictivas en la Cadena Logística”, Jornada de Extensión Universitaria Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 06 de setiembre de 2016.



93

Los dispositivos profesionales como el de la imagen que sigue, permiten visualizar poderosos “coolers”, o ventiladores para disipar el calor y refrigerar el equipo:



94

⁹³ AMAYA CARLOS Ing., “Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto”, conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com

⁹⁴ <http://www.clarin.com/tema/copamiento.html> Diario Clarín del 01-11-2015 Disponible 17 de octubre de 2016.

También es interesante saber que estos aparatos no resultan difíciles de obtener para los delincuentes, ya que se encuentran en portales de internet de compra venta, y su uso no está prohibido ni reglamentado.⁹⁵



Chip de Rastreo “El Bicho” ó “La Semilla”

Es la denominación que adquiere en la jerga delictiva el chip de rastreo que, ocasionalmente, se coloca oculto en la mercadería para que la misma pueda ser objeto de seguimiento satelital en el caso de que haya sido robada. Básicamente es un dispositivo AVL, sin interfaces, solo para transmisión de posición. Poseen una batería propia, que les proporciona autonomía de funcionamiento, pudiendo, de acuerdo a la complejidad y variedad del equipo, transmitir incluso por varias semanas.

Analizador de espectro, “La Espada”⁹⁷

“La Espada” es un aparato electrónico similar al detector de metales, que también permite la detección del chip de rastreo por acción de un Analizador de Frecuencia al cual se encuentra conectado. Al pasarse cerca de la ubicación oculta de “El Bicho”, detecta el mismo al captar su emisión. Posteriormente los delincuentes proceden a extraerlo y destruirlo mediante calor (pistola de calor o fuego directo), frío o electricidad (pulsadores manuales con arco voltaico, medio más utilizado).

Un analizador de espectro es un equipo de medición electrónica que permite visualizar en una pantalla las componentes espectrales en un espectro

⁹⁵ DIARIO INFOBAE, Sociedad, 17 de mayo de 2016. Disponible el 25 de octubre de 2016 en <http://www.infobae.com/2016/05/17/1812046-cuales-son-los-delitos-detras-los-servicios-compra-y-venta-internet/>

⁹⁶ MERCADO LIBRE, Portal de Compra-venta por Internet, publicado el 23 de octubre de 2015. Por decisión profesional mia, se ocultan los precios de comercialización.

⁹⁷ AMAYA CARLOS Ing., “Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto”, conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com

de frecuencias de las señales presentes en la entrada, pudiendo ser ésta cualquier tipo de ondas eléctricas, acústicas u ópticas. A menudo se mide con ellos el espectro de la potencia eléctrica. En la actualidad está siendo reemplazado por el analizador vectorial de señales, que permiten mayor precisión. Esto resulta muy conveniente para los “Piratas del Asfalto”, ya que el precio de los “viejos” Analizadores ha caído.⁹⁸

Equipo Analizador de Espectro analógico

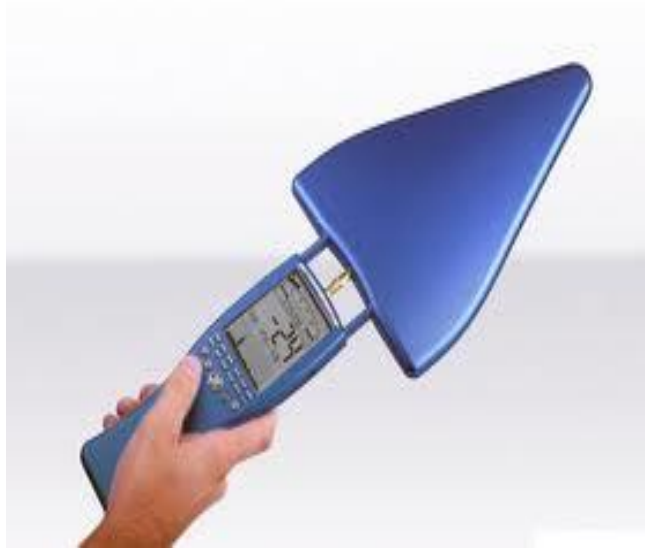


99

Equipo Analizador de Espectro Vectorial (digital)

⁹⁸ Video explicativo del funcionamiento de Analizadores de Espectro:
<https://www.youtube.com/watch?v=hRCxISJSJqo> disponible 10 de octubre de 2016.

⁹⁹ <https://www.quora.com/What-is-the-most-commonly-available-tool-that-can-measure-characterize-the-noise-floor-of-the-2-4-GHz-radio-frequency-band> Disponible 17 de octubre de 2016.



100

Otras medidas de seguridad física de protección, consiste en la colocación de gigantografías de la patente vehicular para su rápida y fácil identificación, en caso de robo del camión.



101

¹⁰⁰ <http://cem.teleingenieria.es/> Disponible 17 de octubre de 2016.

¹⁰¹ <http://www.cedol.org.ar/down/Presentacion%20Hector%20Ribau.pdf> disponible 18 de octubre de 2016.

Organización de las bandas criminales, “Especialización” y “Departamentalización”

En el desarrollo inmediatamente anterior, pude acercarme un detalle sobre aspectos básicos de seguridad electrónica, tanto aquellos que son de uso común por parte de los sistemas de seguridad de flotas y depósitos, sino también aquellos que son utilizados por los delincuentes. Esto lo consideré imprescindible para luego poder explicar, con un conocimiento previo, la organización y operatoria compleja de los grupos que atentan contra el patrimonio de la cadena logística.

Para comenzar, debo decir que en la organización se destacan dos aspectos centrales: La “especialización criminal” y la “departamentalización”.¹⁰²

“Especialización Criminal”:¹⁰³

El accionar delictivo contra la cadena logística implica una gran cantidad de acciones delictivas, que requieren una idoneidad específica de cada uno de los que participan en cada etapa, en cada tarea determinada. En tal sentido, dichas capacidades o idoneidades son indispensables para poder llevar a cabo las acciones en forma exitosa. En general, las organizaciones criminales bajo estudio en esta Tesis, tienen la siguiente organización:

1. Conducción o Jefatura

2. Comercial:

En algunas oportunidades este papel o rol es desempeñado por la conducción de la organización en forma personal. Es uno de los eslabones principales de la actividad delictiva ya que es quien motoriza y direcciona la acción. En efecto, realiza la tarea de detectar “pedidos” por parte de “clientes” para orientar la acción delictiva en el sentido de qué mercadería o bien debe ser sustraído, para satisfacer la demanda clandestina. Como un dato de interés, la determinación de los productos a ser sustraídos acompañan normalmente a la oferta y demanda de la economía formal, o sea: Se roba lo que se vende y es escaso, lo que abunda no se roba.

3. Inteligencia/Información (incluye captación de empleados desleales):

¹⁰² VICAT LUIS, Curso on-line de Seguridad Corporativa sobre Seguridad en la Logística y el Transporte de Mercaderías, Gerencia Ejecutiva, disponible on line el 15 de octubre de 2016.

¹⁰³ 4to Seminario FADEEAC – IAATI LATAM BRANCH, realizado 23 de julio de 2016 en FADEEAC, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El éxito de los ilícitos depende fundamentalmente de la correcta información obtenida sobre los transportes de los bienes a robar, horarios y frecuencias, recorridos, conductores desleales, entre otros datos imprescindibles. Más adelante lo desarrollaré detalladamente.

4. Tecnológico:

Hecha una explicación sobre los sistemas de seguridad disponibles para protección de los bienes, resulta evidente la formación y capacidades necesarias para poder vulnerarlos. Por ello es que es imprescindible la presencia y accionar de quien se denomina “Tecnológico”, y tiene como tarea acompañar al accionar delictivo consiguiendo y operando los equipos imprescindibles en apoyo del hecho delictivo.¹⁰⁴

5. Logístico (responsable de organizar la logística, depósito transitorio, distribución, etc.):

Es quien/quienes se encargan de conseguir todos los medios necesarios para el delito, sean de orígenes lícitos o ilícitos. Materiales de comunicaciones, armamentos, vehículos para “Gatilleros” (normalmente robados) y para transporte y distribución del fruto del ilícito, lugares de guarda (“bajadas” o “pisos”), y toda otra necesidad “operativa”.

6. Gatilleros:

Constituyen el “brazo armado”. En tal sentido, y en el orden jerárquico de la banda, son aquellos que tienen la más baja posición. En efecto, materializan el robo propiamente dicho, entregando la mercadería en el lugar y momento fijado, sin otra mayor participación que esta. No son “estables y permanentes” en la estructura criminal, pudiendo encargársele obtener también los vehículos para los robos. En muchos casos se ha podido comprobar que también realizan robos vehiculares por encargo para comercializar repuestos, y otras actividades delictivas similares. No obstante ello, son quienes más expuestos están a ser detenidos, los de accionar con mayor “espectacularidad”, y también son identificados por los medios de comunicación masivos como “Banda de Piratas del Asfalto” cuando, en realidad, son el eslabón más pequeño y bajo de la cadena delictiva.

7. Contables:

Son quienes reingresan mercadería al circuito legal, registrando y “blanqueando” las operaciones. De fundamental importancia, ya que son los que hacen posible que los delincuentes disfruten del fruto de los ilícitos, dando ingreso al sistema legal del dinero mal habido. Es

¹⁰⁴ Ing. AMAYA CARLOS, “Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto”, conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com.

consenso internacional que es el eslabón más necesario de eliminar en todas las modalidades delictivas complejas, para evitar la sustentabilidad de la estructura delictiva.

Departamentalización:

La particularidad de la organización, es la compartimentación. Como una especie de “Outsourcing”¹⁰⁵ o tercerización. En mi opinión, Outsourcing es una manera muy adecuada para detallar el sentido de la actividad. En efecto es un término del inglés que podemos traducir al español como ‘subcontratación’, ‘externalización’ o ‘tercerización’. En el mundo empresarial, designa el proceso en el cual una organización contrata a otras empresas externas para que se hagan cargo de parte de su actividad o producción. Está estrechamente relacionado con la subcontratación de servicios, pues supone la búsqueda de una fuente externa a la empresa que pueda prestar de manera eficiente determinados servicios, para que esta pueda disponer de más tiempo para centrarse en los aspectos claves de su “negocio”, que en este caso, es la estructura comercial, inteligencia y logística.

De esta forma, los “gatilleros” son contratados para el hecho puntual del robo, sin ningún otro tipo de participación y, quién sabe, ni siquiera conocer para quién lo hicieron. Esta estructura celular es la que asegura la impunidad de los cabecillas. Las bandas de “Piratas del Asfalto” tienen una estructura piramidal, donde existe una cabeza que arma el robo según el costo y el beneficio. Los que dan la cara y cometen el hecho son los denominados «gatilleros», que no conocen la estructura principal. Los "gatilleros" cobran por robo perpetrado, es decir que su actividad se limita a detener/abordar/“cegar” al camión, y conducirlo (transportando en otro vehículo al conductor), hasta un punto de entrega determinado de antemano. Este lugar es donde reciben su “paga”.

Evidentemente, las organizaciones alcanzan un alto nivel de complejidad, y sus acciones deben ser consideradas como delitos complejos, al nivel de la lucha contra el narcotráfico, el abigeato, secuestros extorsivos, etc. La competencia para combatir las debe ser nacional ya que, por su magnitud resulta evidente las “facilidades o apoyos regionales”.

Materialización del fenómeno desde el punto de vista operativo hasta el estratégico: desde el inicio del accionar delictivo, hasta su efecto final

¹⁰⁵ <http://www.significados.com/outsourcing/>, consultada el 15 de octubre de 2016.

Ahora, voy a desarrollar cómo se desarrolla la actividad delictiva desde sus mismos inicios. Para una organización, dividiré la secuencia en fases, de acuerdo a un ordenamiento propio basado en la información multiorigen disponible. En primer lugar, y, de acuerdo a como desarrollaré más adelante desde el punto de vista legal, las primeras acciones no constituyen conductas disvaliosas, objeto de reproche, dado que implican actividades de “preparación”. Sin embargo, las incluiré en mi propuesta.¹⁰⁶

Las fases propuestas son las siguientes:

FASE 1: “Comercial”.

FASE 2: “Inteligencia”.

FASE 3: “Gatilleros”.

FASE 4: “Bajadas”.

FASE 5: “Venta – Blanqueo”.

Inicio y desarrollo en el tiempo

En lo que hace a la oportunidad de inicio y fin de cada una de las fases en el tiempo, se destaca que la fase que da inicio es la Comercial. Asimismo, esta fase tiene continuidad durante toda la actividad, ya que es la que retroalimenta. Todo lo que sigue es consecuencia lógica de la fase comercial:



107 108

¹⁰⁶ Esta división la concebí personalmente, para un mejor desarrollo y respetando la generalidad de los casos delictivos.

¹⁰⁷ VITTI JORGE Lic., “Modalidades Delictivas en la Cadena Logística”, Jornada de Extensión Universitaria Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 06 de setiembre de 2016.

FASE 1: “Comercial” ¹⁰⁹

Toda actividad comercial tiene como finalidad, obviamente, un beneficio económico que justifique su realización. Las actividades criminales no son, de ninguna manera, la excepción. En el caso de las modalidades delictivas contra la cadena logística (Supply Chain), esta “cuestión comercial” se presenta con consideraciones muy particulares, y cuyo conocimiento permite interpretar correctamente el fenómeno, como así también orientar la prevención en el sentido correcto. También es adecuado consignar que la jefatura de la banda es, en muchas oportunidades, quien ejecuta las “acciones comerciales”. En tal sentido, a continuación agrego los tres aspectos que considero más importantes para ser tenidos en cuenta:

1. **La selección de los bienes a robar siempre acompaña a la situación contemporánea del momento de los mercados formales, su oferta (lo que abunda) y, por consecuencia, su demanda (lo que escasea, que es el norte de los delincuentes).**

Esto reviste suma importancia, desde el punto de vista de la prevención, ya que va a permitir orientar los recursos y acciones en la dirección correcta. Sintetizado en una frase: “**Lo que abunda no se roba, se roba lo que escasea**”.

2. **El fruto del ilícito ya está colocado o vendido antes de iniciar las actividades del robo propiamente dicho.** Esto responde a varios factores, desde la visión del delincuente: debe ser mercadería que tenga “salida”, o sea justifique su robo, y es necesario desprenderse en forma inmediata de la mercadería “caliente”, ya que su almacenamiento aumenta las posibilidades de rastro y consecuente allanamiento.
3. **La actividad comercial es permanente:** en efecto, no se detiene, ya que está generando permanentemente “nuevos negocios”. Esta facilidad la tiene porque, como expliqué anteriormente, la “Departamentalización” les permite “contratar” distintos “gatilleros” para ejecutar el robo propiamente dicho.

FASE 2: “Inteligencia”

Una vez que la Directiva comercial fijó el objetivo, la asociación ilícita comienza las actividades de reunión de información y producción de inteligencia necesaria. Esta fase, según los delincuentes, insume el 70% de los costos de los operativos delictivos, sea por la compra de la información, como

¹⁰⁸ Seminario Internacional “Análisis Profesional del Robo Automotor y Piratería del Asfalto”, que se realizó el 23 de abril de 2015, en Fadeeac.

¹⁰⁹ 4to Seminario FADEEAC – IAATI LATAM BRANCH, realizado 23 de julio de 2016 en FADEEAC, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

por los “retornos” a pagar a los cómplices captados.¹¹⁰ Se destacan visiblemente dos modalidades en este sentido:

1. Obtención de información por Ingeniería Social, compra de datos, y otros medios indirectos. En esta modalidad delictiva no es común la sofisticación para la obtención de información y producción de la inteligencia delictiva necesaria. Es netamente interpersonal.
2. Captación de cómplices dentro de las estructuras a robar (conductores desleales, los más frecuentes). A continuación, un ejemplo ilustrativo del procedimiento y accionar, de acuerdo al Diario La Nación del 05 de abril de 2015:¹¹¹

"La banda habría protagonizado 12 hechos en el tiempo que duró la investigación. Las escuchas telefónicas no dejaron lugar a dudas: una de las metodologías utilizadas por los delincuentes era la captación de choferes infieles que, a cambio de una importante suma de dinero, entregaban la mercadería y después simulaban un robo", dijo a La Nación una calificada fuente judicial.¹¹²

El mismo informante sostuvo que el integrante de la banda encargado de buscar a los choferes infieles había trabajado años atrás como camionero. "Tenía amistades en el sector. En una escucha telefónica, quedó en claro que a un chofer le ofrecieron 80.000 pesos para convencerlo de entregar la mercadería", agregó la fuente judicial.

Los dos hombres se conocían de cuando eran colegas y compartían muchas horas en las rutas argentinas arriba de camiones de transporte de carga. Hacía tiempo que no se veían. Pero la distancia no les impidió llegar a un rápido acuerdo. Sólo bastó con una pregunta y una oferta: "*¿En este viaje qué llevás? Tenemos 80.000 pesos para darte a cambio de la mercadería*". La respuesta no se hizo esperar y el trato estaba hecho.¹¹³

Otro hecho puntual y explicativo

Este hecho detallado a continuación lo considero muy importante ya que, no sólo marca la exactitud de la información en poder de los delincuentes, sino que también demuestra el acompañamiento a la demanda de la economía formal: "*Durante el año 2013, un cargamento de IPAD y Notebooks Mac, luego de 6 meses de demora en la Aduana por la aplicación de las políticas de esa época, fue liberado por el citado organismo. Salieron de la Aduana en un vehículo encubierto y poco llamativo como medida de “engaño”. No obstante*

¹¹⁰ C5N - POLICIALES: ¿COMO ACTUAN LOS PIRATAS DEL ASFALTO?, Video disponible el 24 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=sOM-BNwmzqI>

¹¹¹ DIARIO LA NACION, Policiales, 05 de Abril de 2015.

¹¹² Fuente Judicial que solicitó reserva de identidad, en el artículo periodístico citado anteriormente.

¹¹³ <http://www.lanacion.com.ar/1781701-piratas-del-asfalto-como-captar-choferes-el-nuevo-modus-operandi>

ello, fueron atacados y robados tanto cargamento como camioneta antes de poder llegar a la Autopista Ricchieri”.¹¹⁴

FASE 3: “Gatilleros”¹¹⁵

Es la que requiere participación efectiva de la banda armada, que son denominados de esta forma en la jerga delictiva. En una muy interesante nota de Diario Pagina 12, donde se reporta a reclusos de distintas cárceles, los mismos desarrollan su visión del porqué de la existencia de los “gatilleros” por sobre otras modalidades delictivas. Textual del reportaje, algunas expresiones de los reclusos que, obviamente solicitaron reserva de identidad:

“Mirá, los que tienen algo de experiencia, ya no se dedican más a bancos. Tenés dos minutos y necesitás por lo menos cinco para entrar. Con suerte, cada uno se lleva 20.000 pesos, pero es mucho riesgo. Hoy por hoy, el que tiene experiencia ‘hace’ (roba) camiones. Siempre hay arreglo con los milicos (policías), pero lo que te ponen como condición es que no les rompas la zona, o sea que lo ‘levantes’ (robes) en otra jurisdicción. Eso sí, después podes bajar la mercadería en un depósito y ellos no te tocan si les das la parte de ellos. Y, además, ahora ya se le encontró la vuelta a cómo manejarse con el ‘bicho’ (sistema satelital).” El hombre se acomoda en su silla del patio del penal, mientras otros afirman con la cabeza.”

“Página/12 hizo una recorrida por varias prisiones y de los diálogos surge una especie de mapa actual del delito. Aunque la conclusión de los diálogos es que las cosas se han puesto más difíciles para quien anda en el mundo del delito, entre otras cosas porque perciben que hay mucha más policía en la calle, surge una luz de alarma para el próximo período: los jóvenes dispuestos a robar lo que sea, incluso cosas que valen 100 pesos, para ir a comprar “paco”. Esa franja inexperta, muy afectada mentalmente por el consumo de estupefacientes, puede disparar el gatillo ante el primer inconveniente y la clave está en que venden lo robado en los negocios de compraventa de usados que se han multiplicado en los últimos tiempos en todo el Gran Buenos Aires y que operan con toda impunidad.”

“En lo que todos coinciden es en que la piratería del asfalto ha pasado a ser el delito preferido de los experimentados. El mecanismo es el siguiente:

- *Dos de los delincuentes, en un auto, encierran al camión.*
- *Bajan al chofer y lo suben al coche. Otro de los delincuentes pasa a manejar el camión.*

¹¹⁴ C5N - POLICIALES: ¿COMO ACTUAN LOS PIRATAS DEL ASFALTO?, Video disponible el 24 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=sOM-BNwmzqI>

¹¹⁵ Seminario Internacional “Análisis Profesional del Robo Automotor y Piratería del Asfalto”, que se realizó el 23 de abril de 2015, en Fadeeac.

- *Al chofer lo tienen dando vueltas dos o tres horas dentro del auto para que no pueda hacer la denuncia.*
- *Mientras tanto, el camión es llevado a un depósito donde se baja la mercadería o directamente se carga en otro camión.*
- *Al final, abandonan el camión y, al mismo tiempo, sueltan al chofer.*
- *El chofer hace la denuncia y, por el sistema satelital que se acciona con la denuncia, detectan dónde está el camión.”*

“Hay un punto en el que los presos están de acuerdo: el robo se hace por pedido. De manera que si “levantan” un camión de remedios, ya los tienen vendidos de antemano, por lo general al 40 por ciento del valor. Otras mercancías apetecidas son los electrodomésticos, los celulares y, por supuesto, hay mercado para los alimentos. En promedio, si en un robo a un camión participan entre cinco y seis personas, cada uno se queda con unos 10.000 pesos como mínimo. La cifra es menor a lo que conseguían antes en bancos o secuestros, pero todos coinciden en que hay menos riesgos.”

“Mientras no le rompas la zona al milico (es decir, mientras el camión se robe en otro distrito, aunque sea cercano), no hay problema. Él se lleva su parte y punto. Si chapás celulares, hoy por hoy se los llevan a Paraguay, pero el arreglo se hace acá y le entregás las cajas acá.”¹¹⁶

Distintas Modalidades o Formas de Actuar de los “Gatilleros”

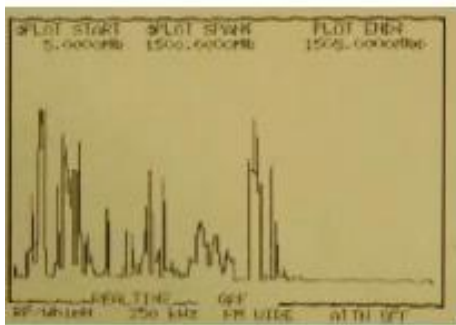
En la Argentina, en casi la totalidad de los casos relevados de modalidades “Intercepción”; “Intercepción y Bloqueo”; “Boqueteros”; “Patinadores”; “Llave en Mano” y “Empresarios”; el hecho no comienza con una agresión física a las personas. En efecto, la primera acción por parte de los malhechores, es de tipo tecnológico, a través del empleo de los inhibidores de señal.¹¹⁷ En tal sentido, es importante consignar que dicha utilización del inhibidor no tiene la intención por parte de los delincuentes, de ocultar el ataque, ya que rápidamente el mismo se detecta por pérdida de la señal del móvil. La real finalidad de esta acción es bloquear la comunicación del AVL con la Central de Monitoreo y, de esta forma impedir que se inmovilice el vehículo por corte de suministro eléctrico, de combustible, o ambos.

A título ilustrativo, agrego imágenes de pericias realizadas sobre la acción de inhibidores secuestrados en procedimientos policiales a fin de, a simple vista, poder evaluar el grado de perturbación electromagnética que impide el

¹¹⁶ DIARIO PAGINA/12 SOCIEDAD › QUE DELITOS SON RENTABLES AHORA Y CUALES SON DEMASIADO PELIGROSOS, 14 de mayo de 2010.

¹¹⁷ CSN - POLICIALES: ¿COMO ACTUAN LOS PIRATAS DEL ASFALTO?, Video disponible el 24 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=sOM-BNwmzqI>

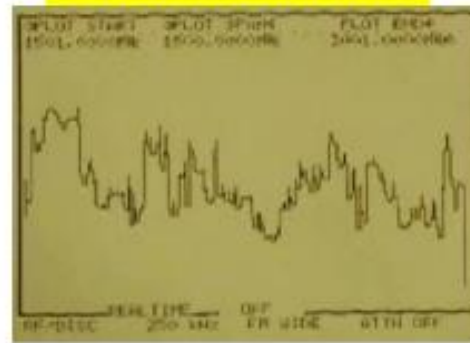
enlace.



Sin Inhibidor activado



Inhibidor Activado



118

Intercepción¹¹⁹

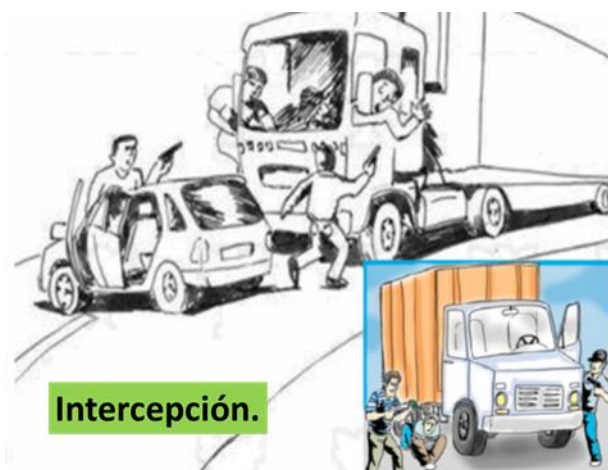
La acción delictiva consiste, lisa y llanamente, en bloquear el paso del camión objeto del robo, reducir al conductor/es y llevarse el camión manejándolo. El/los conductores son, normalmente privados de la libertad, trasladados y abandonados en descampados a, normalmente, las dos horas del hecho consumado. No es la forma más común en que se producen los robos a camiones, siendo más frecuente en los robos a camionetas o utilitarios.

Dos policías fueron asesinados el 11 de enero de 2016 cuando se tirotearon con delincuentes que pretendían asaltar a un repartidor de cigarrillos en la localidad bonaerense de Villa Diamante, partido de Lanús, informaron fuentes policiales. El hecho ocurrió minutos antes de este mediodía en Florida y Manuel Castro, en esa localidad del sur del conurbano, donde trabajaban efectivos de la comisaría local en busca de los delincuentes. Fuentes policiales informaron a la agencia de noticias Télam que todo comenzó cuando una camioneta de la empresa Clan dedicada al reparto de cigarrillos estacionó en

¹¹⁸ Ing. AMAYA CARLOS, "Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto", conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com.

¹¹⁹ <http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltounuevasmodalidadesytecnologiapunta>

esa esquina bajo la custodia de dos efectivos, uno de ellos identificado como el teniente primero Roberto Osvaldo Ponce (49 años), quien se desempeñaba en el Comando de Patrulla Comunitaria (CPC) de Lomas de Zamora. En ese momento, cuatro delincuentes armados los interceptaron con fines de robo y efectuaron disparos contra ambos policías. Ponce recibió un balazo a la altura del pecho que le ocasionó la muerte casi en el acto, mientras que su compañero también cayó al piso gravemente herido. El otro policía, un teniente de 44 años cuya identidad no fue difundida, murió horas después en el Hospital Evita de Lanús, a donde había sido trasladado.¹²⁰



Intercepción y Bloqueo^{121 122}

Es la modalidad delictiva por excelencia en nuestro país, tanto para asaltar camiones, como para camionetas y utilitarios. Por ello, creo oportuno un desarrollo más detallado que el del resto de la modalidades.

Su planificación y ejecución se caracterizan por el detalle, secreto del éxito. Análisis posteriores a los hechos han permitido determinar una cuidadosa selección del lugar de ataque, el momento, sincronización, vías de acceso y de escape (principal y alternativas), lugar de entrega de los bienes sustraídos, entre otros aspectos. En el gráfico siguiente se explican los pasos y secuencia de la acción delictiva:

¹²⁰ Diario Popular, Policiales, del 12 de enero de 2016. Disponible 21 de octubre de 2016 en <http://www.diariopopular.com.ar/notas/247528-lanus-piratas-del-asfalto-mataron-dos-policias->

¹²¹ <http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltounuevasmodalidade sytecnologiapunta>

¹²² Seminario Internacional “Análisis Profesional del Robo Automotor y Piratería del Asfalto”, que se realizó el 23 de abril de 2015, en Fadeeac.

MÉTODO DE ROBO

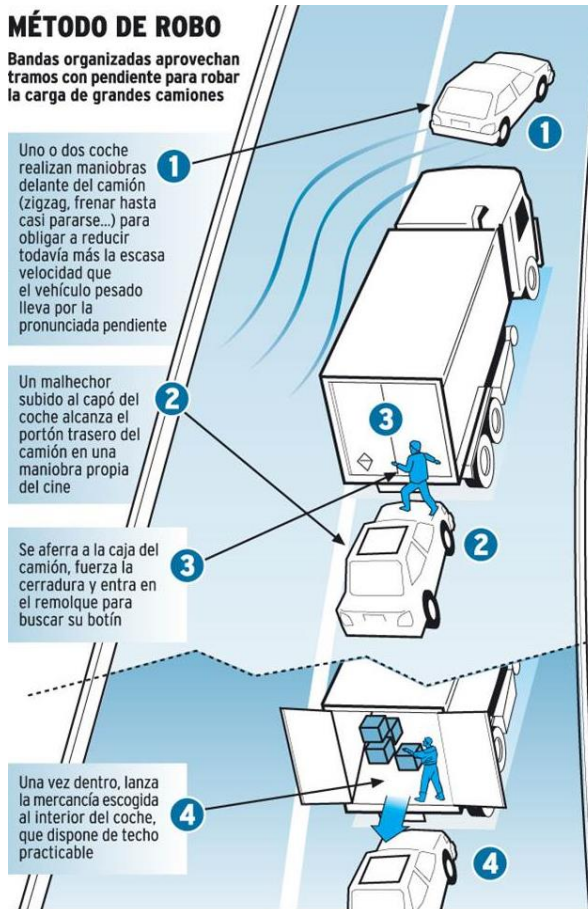
Bandas organizadas aprovechan tramos con pendiente para robar la carga de grandes camiones

1 Uno o dos coche realizan maniobras delante del camión (zigzag, frenar hasta casi pararse...) para obligar a reducir todavía más la escasa velocidad que el vehículo pesado lleva por la pronunciada pendiente

2 Un malhechor subido al capó del coche alcanza el portón trasero del camión en una maniobra propia del cine

3 Se aferra a la caja del camión, fuerza la cerradura y entra en el remolque para buscar su botín

4 Una vez dentro, lanza la mercancía escogida al interior del coche, que dispone de techo practicable



En la secuencia de imágenes siguientes, tomadas de una cámara de seguridad, sobre un hecho real, se ve la misma modalidad, llevada a cabo el Lanús, provincia de Buenos Aires, el 15 de mayo del 2015.¹²³

Es muy interesante evaluar que el vehículo robado transportaba celulares de alta gama, en cantidad de 700 Iphone 6 y 800 Samsung Galaxy, dato que los delincuentes obviamente conocían, dada la envergadura de la operación y el “encubrimiento” de la importancia de los valores transportados que hace su propietario al desplazarlos en un vehículo en regulares condiciones y de escasa envergadura.

En la primera diapositiva, se puede observar al utilitario color blanco (objeto del ilícito), en oportunidad de ser interceptado mediante una moto cuyo conductor amenaza al conductor del utilitario para que se detenga. En la misma primera diapositiva se pueden ver dos camionetas blancas que circulan por detrás, y que van a participar también del hecho. En la segunda diapositiva, una de las camionetas sobrepasa a la detenida por el motociclista, y, de ella descenden más delincuentes. La camioneta de atrás hace el bloqueo posterior para evitar el escape.

¹²³ Video disponible el 20 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=Oh8lKpYEIN8>



En las siguientes tomas se puede ver cómo los delincuentes amedrentan a conductor y ayudante, obligándolos a descender, y a subir a la camioneta que realiza el bloqueo posterior.



La camioneta posterior, transportando delincuentes y transportistas privados de la libertad, comienza a moverse, mientras delincuentes se hace cargo de la conducción del vehículo robado.



El robo ya fue consumado, y todos los delincuentes se retiran.



Algunos Casos testigo¹²⁴

Si bien sería inagotable la cantidad de casos a citar, tomo algunos pocos para ilustración:

¹²⁴<http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfalconuevasmodalidadesytecnologiapunta>

- Un custodio fue asesinado en la madrugada del 24 de noviembre de 2015 de un balazo por ladrones que robaron un camión que transportaba un contenedor cargado con telas en la colectora de la avenida General Paz, a la altura del barrio porteño de Saavedra. El hecho se inició alrededor de la una, en el cruce de la colectora de la General Paz y Superí, donde unos nueve asaltantes armados interceptaron el paso de un camión Ford Cargo, que transportaba mercadería para una firma textil, con un vehículo de custodia adelante y otro detrás. Uno de los ladrones baleó en el pecho a la víctima y escapó al volante del camión, perteneciente a la compañía Brion SRL Transportes, llevándose cautivos al chofer y al otro custodio, seguido por sus cómplices en otros dos coches. A la altura del kilómetro 14 de la ruta Panamericana, a metros de su cruce con la avenida Gobernador Ugarte, en el partido bonaerense de Vicente López, el Ford Cargo se detuvo al interrumpirse el paso de combustible por el dispositivo de seguridad satelital. Los ladrones, al no poder continuar, escaparon abandonando en el lugar el camión y las víctimas.



125

- La llamada "banda del J&B" cayó a comienzos de este mes en Villa Madero con medio millón de pesos en bebidas: habían robado horas antes de caer unas 350 botellas de whisky, 250 botellas de vodka, 330 de champagne, casi 200 de licor Bailey's, casi mil de vino. El robo de todo el cargamento se hizo en San Justo con dos vehículos de apoyo: abordaron al chofer, lo amenazaron de muerte y lo liberaron 45 minutos después. La banda, por otra parte, ya estaba buscada por robar un cargamento de alfajores Havanna entre otros hechos. El encargado de desbaratarla fue el fiscal

¹²⁵ DIARIO CLARIN, Policiales, 25 de octubre de 2015, disponible 21 de octubre 2016 en http://www.clarin.com/policiales/Piratas-asesinaron-custodio-General-Paz_0_1474052756.html

Adrián Arribas de La Matanza, de las UFIs de la Procuración Bonaerense dedicadas a la piratería del asfalto.

- A fines de abril, una banda de nueve hombres fue detenida en Villa Tesei acusada de robar dos containers cargados de electrodomésticos en el puerto de Buenos Aires. Fueron sorprendidos mientras descargaban el botín en un galpón. Se movilizaban en dos camionetas, una de ellas con pedido de secuestro en Uruguay y la otra con patente falsa. Esa misma semana, efectivos de la DDI de Tres de Febrero recuperaron en un galpón de Billinghamurst un millón y medio de pesos en artículos pertenecientes a Farmacity: tensiómetros, balanzas y almohadillas masajeadoras, entre otros ítems. Dos hombres fueron detenidos.

Toma de Plantas

Si bien esta modalidad no es muy frecuente, es la que más pérdidas ocasiona por hecho (varias veces millonarias), y la que adquiere mayor relieve en la opinión pública por la espectacularidad de las acciones, soliendo llamarse “Golpes Comando”, o similares. Se han presentado en dos variantes, hasta la fecha: “Camión troyano” e “Infiltración”.



En el “Camión Troyano”, los delincuentes toman o secuestran un camión de propiedad de la empresa, e ingresan ocultos en él. Una vez dentro, toman la planta por sorpresa. Ese ingreso puede ser posible por complicidad, impericia o

negligencia de los controles de ingreso al establecimiento. De esta forma detallada, se produjo el hecho que, a continuación se desarrolla:

Millonario golpe comando en un depósito de celulares de Lanús

JUEVES 10 DE SEPTIEMBRE DE 2015 • 10:21

Disfrazados como operarios del lugar, un grupo armado redujo a 30 empleados y se llevó mercadería por unos 50 millones de pesos; hay dos detenidos

Un grupo armado tomó por asalto un depósito de productos tecnológicos ubicado en la localidad bonaerense de Monte Chingolo, en el partido de Lanús, y tras reducir a 30 empleados de seguridad se llevó mercadería por unos 50 millones de pesos.

Un jefe policial informó a la agencia DyN que un grupo de entre 15 y 20 ladrones, vestidos como operarios del lugar y fuertemente armados, ingresaron la semana pasada en el depósito ubicado en la calle Koosterman al 1100 y rápidamente maniataron a los efectivos de seguridad en una oficina.

Los ladrones cargaron con un montacargas cinco camiones (tres con los que llegaron y otros dos que estaba en el depósito) y, entre otras cosas, se llevaron 16 cajones de teléfonos celulares de última generación.

126

La otra manera en que se materializa la Toma de Plantas, es la llamada "Infiltración". Esta se materializa cuando uno o varios de los delincuentes logran ingresar subrepticamente burlando los sistemas de seguridad, o al personal de seguridad mediante algún ardid o engaño o bien amenazándolo con armas de fuego. Una vez dentro, permiten el ingreso del resto de la banda.

En el recorte siguiente se ilustra un asalto llevado a cabo de esa manera en octubre del 2105. En esa oportunidad, noche de un día sábado, uno de los delincuentes se acercó al portón de entrada a la empresa y, desde afuera, llamó al sereno para, supuestamente, preguntarle por el resultado de un partido de fútbol que estaba jugando en esa oportunidad. Cuando éste se le acercó, sacó un arma de fuego y lo obligó a abrir el portón principal por donde ingresaron 3 camiones conducidos por delincuentes. Con un montacargas de la empresa cargaron de insumos sanitarios los 3 camiones, y 2 camiones más de la empresa y se los llevaron. Incluso también se llevaron andando el montacargas. Ambos serenos fueron maniatados y trasladados desde Pilar hasta Pacheco, donde fueron luego liberados:

¹²⁶ <http://www.lanacion.com.ar/1826683-golpe-comando-lanus-deposito-productos-tecnologicos-50-millones-de-pesos> disponible 20 de octubre de 2016.

Millonario asalto a la empresa de Hugo Porta: "Venía de la alegría de Los Pumas y me golpeó la realidad"

Pilar. Una banda de al menos 10 delincuentes ingresó en el predio donde funciona el depósito de Poral, la firma familiar del ex Puma. "Las pérdidas son millonarias. Se llevaron grifería, máquinas y hasta las computadoras".



127

"Llave en Mano"¹²⁸

La modalidad "Llave en Mano", consiste, lisa y llanamente en un robo con empleados cómplices los cuales, con su procedimiento desleal hacia su empleador, colaboran con los delincuentes generando todas las condiciones para "simular el robo", siempre a cambio de un beneficio personal. No hay registros de extorsión, ni de amenazas para llevar a cabo el proceder desleal. A continuación, como modo de ilustración, los datos de un hecho de los más significativos de esta modalidad:

¹²⁷ http://www.clarin.com/policiales/Millonario-Hugo-Porta-Venia-Pumas_0_1453654879.html
disponible el 20 de octubre de 2016

¹²⁸ <http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltonuevasmodalidade sytecnologiapunta>

Piratas del asfalto: cómo captar choferes, el nuevo modus operandi

Una banda criminal que protagonizó 12 hechos desde julio pasado fue desbaratada después de una serie de allanamientos en el conurbano y en la ciudad de Buenos Aires; aún hay dos sospechosos prófugos

SEGUIR

[Gabriel Di Nicola](#)

LA NACION
DOMINGO 05 DE ABRIL DE 2015

129

De acuerdo a lo desarrollado en este artículo periodístico, la organización criminal, bautizada por la policía bonaerense como “*La Banda del Mercosur*”, se dedicaba a todo tipo de carga: desde botellas de bebidas como Fernet, artículos de perfumería y limpieza hasta agroquímicos y fertilizantes.

En el artículo señala, además, que el botín del que se hicieron los delincuentes investigados es millonario, según las estimaciones policiales y judiciales. Por ejemplo, en febrero pasado, la policía bonaerense recuperó un camión robado cargado de artículos de la empresa Johnson, en especial de su artículo el desinfectante Lysoform, valuado en 500.000 pesos, que estaba oculto cerca del Parque Industrial de Pilar. A los productos de limpieza hay que sumarle dos camiones cargados con botellas de Fernet, mercadería también valuada en 500.000 pesos.

La investigación comenzó en julio 2014, después de un hecho de piratería del asfalto sucedido en la ruta 9, en inmediaciones de la ciudad de Campana. El fiscal Flores y detectives de la Delegación Departamental de Investigaciones (DDI) de Zárate-Campana comenzaron a rastrear las pistas de los delincuentes. Si bien el primer hecho ocurrió en la ruta 9, otros robos fueron en la ruta 8, cerca de Pilar, y en el Camino de Cintura.

"La banda habría protagonizado 12 hechos confirmados, en el tiempo que duró la investigación. Las escuchas telefónicas no dejaron lugar a dudas: una de las metodologías utilizadas por los delincuentes era la captación de choferes infieles que, a cambio de una importante suma de dinero, entregaban la mercadería y después simulaban un robo".¹³⁰

La organización fue desbaratada después de una serie de operativos hechos en Florencio Varela, Bernal, Lanús, Monte Grande, Berazategui, José C. Paz, Pilar, La Matanza y en los barrios de Belgrano y Nueva Pompeya, según informaron fuentes policiales.

¹²⁹ DIARIO LA NACION, Policiales, 05 de Abril de 2015.

¹³⁰ Fuente Judicial que solicitó reserva de identidad, en el artículo periodístico citado anteriormente.

"En los allanamientos, se secuestraron quince armas de fuego, municiones de distintos calibres, dos automóviles, dinero en efectivo, un inhibidor satelital, equipos de telefonía celular y de radio, y remanente de partidas de mercaderías sustraídas en diferentes golpes", informaron fuentes de la policía bonaerense, según el artículo periodístico citado.

Según fuentes de la Policía Metropolitana, entre las armas secuestradas había tres fusiles de asalto liviano (FAL), cuatro escopetas, tres carabinas, dos pistolas, dos revólveres, 1100 municiones de distintos calibres, dos frascos con pólvora, y elementos para la fabricación y recarga casera de proyectiles.¹³¹

Como comentario adicional, deseo resaltar el tipo de arma secuestrada, particularmente los FAL, ya que se trata de fusiles automáticos de uso exclusivamente militar, con capacidad para perforar blindajes comunes, además de una importante cadencia de fuego y alcance, superior a la del armamento de las fuerzas policiales. Asimismo, y de acuerdo a lo desarrollado en entorno, la zona de puerto donde paran los camioneros con sus vehículos por largos períodos de tiempo, es el lugar ideal para la captación.

También, la captación de "facilitadores desleales", no se limita solo a los conductores de los camiones. También ha sido comprobada, en algunas circunstancias, la participación de personal de seguridad privada:

LUIS GUILLÓN

VIGILADOR AYUDABA A GRUPO DE PIRATAS

Miembros de la Coordinación Departamental de Investigaciones de Zárate-Campana lograron detener a un hombre que afirmaba ser sindicalista de un gremio de las empresas de vigilancia privada. Este sujeto, que fue apresado en la localidad bonaerense de Luis Guillón, en el partido de Esteban Echeverría, se encuentra acusado de obrar como entregador de bandas de piratería del asfalto. Trascendió que el individuo, de 41 años, en cuyo poder se incautó una credencial, que indicaría que se desempeñaría en la secretaría gremial del Sindicato Nacional de Trabajadores de Seguridad Privada (SNTSP). A su vez, en la vivienda del sospechoso, los servidores públicos incautaron una pistola Bersa Thunder 9 milímetros, un pistolón Rexio 16, con la numeración limada, varios celulares, diferentes equipos de comunicación y numerosas

municiones (algunas de ellas de punta hueca). El individuo, que efectuaba labores en una empresa de custodia privada, instalada en Ugarte al 3500, de Munro, en el partido de Vicente López, fue apresado en base a tareas investigativas, que incluyeron rastreos y escuchas telefónicas, estableciéndose que habría proporcionado datos a una gavilla de piratería del asfalto. Posteriormente, el doctor Javier Guevara, titular de la Fiscalía Temática de Piratería del Asfalto, del departamento judicial de Zárate-Campana, resolvió el traslado del hombre a la Unidad Carcelaria N° 21, del Servicio Penitenciario de la provincia de Buenos Aires. Las diligencias investigativas comenzaron luego de una denuncia radicada el 17 de marzo pasado, por el chofer Jorge Acerbis, de 62 años, quien manifestó que manejaba un camión Mercedes Benz. El vehículo transportaba

sustancias lácteas procedentes de Santa Fe, y destinadas a Ramos Mejía. De acuerdo al denunciante, como consecuencia del reventón de un neumático, tuvo que detener la marcha en el kilómetro 88, de la ruta 9, a las 5.30 de aquel día, ocasión en la que aparecieron en escena 2 sujetos, que se movilizaban en un VW Bora. Los marginales robaron la mercadería y secuestraron al damnificado, a quien a las 8.10 dejaron en libertad en el cruce de la avenida Ingeniero Huergo y la Autopista Buenos Aires-La Plata.

+ el dato
Otro episodio

Se investiga si el hombre estuvo implicado, en 2013, en el robo de un camión que transportaba mercaderías hacia la Aduana porteña y destinada a Uruguay.

132

¹³¹ <http://www.lanacion.com.ar/1781701-piratas-del-asfalto-como-captar-choferes-el-nuevo-modus-operandi> disponible el 23 de octubre de 2016.

¹³² DIARIO POPULAR, Policiales, 24 de enero de 2013.

“Patinadores”

En esta modalidad delictiva, los delincuentes se aproximan al camión en marcha a altas velocidades, y lo atacan en movimiento, trepándose al propio vehículo y accediendo al interior rompiendo el portón posterior. Una vez dentro del camión, arrojan la carga robada al vehículo propio, o directamente al camino para luego recuperarla. Se trata, básicamente, de robos parciales. Generalmente se produce en horarios nocturnos, y también es generalizada mundialmente. Tanto es el auge de esta modalidad, que fue agregada en la película “Rápido y Furioso” ¹³³. A continuación, agrego algunas imágenes tomadas de videos de hechos reales y de animaciones distribuidas por EUROPOL:



Las imágenes en la secuencia siguiente son tomadas por una cámara de seguridad ubicada en la parte posterior del camión, donde puede verse el accionar de los “patinadores”, en esta ocasión en Perú:



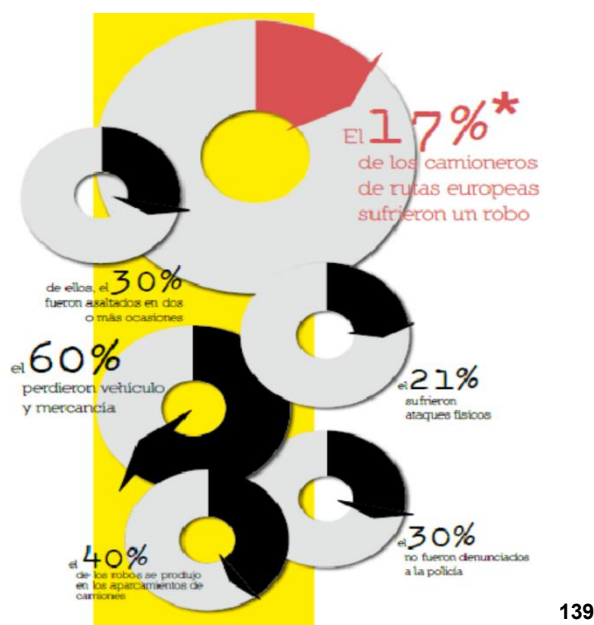
¹³³ The Fast and the Furious (A todo gas en España; Rápido y furioso en Hispanoamérica) es una película de acción estadounidense de 2001 dirigida por Rob Cohen y protagonizada por Paul Walker, Vin Diesel, Michelle Rodríguez y Jordana Brewster. Es Primer film de la saga The Fast and the Furious.

¹³⁴ Algunas imágenes de video de EUROPOL, disponible el 20 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=NwtuDLYDxbs>

“Boqueteros”¹³⁶

Es la modalidad más difundida en el mundo entero, en lo que hace a los robos parciales. Es una variante de los patinadores, antes desarrollada, pero con los camiones detenidos, o circulando a baja velocidad. Las paradas de camiones o lugares de descanso, son los lugares donde normalmente ocurren con más frecuencia.^{137 138}

En un encuesta de victimización realizada a camiones de la Unión Europea que fueron víctimas de robos, entre los años 2010 al 2015, el 40% de ellos manifestó que el hecho se produjo en las paradas de camiones:



139

En nuestro país son los robos de mayor frecuencia y que menor cantidad de denuncias registran, básicamente porque las pérdidas no son totales y los montos perdidos, al ser valorizados están dentro de las franquicias de las pólizas de seguro (a desarrollar más adelante), entre otras causas.¹⁴⁰

¹³⁵ Video de hechos reales en Perú <https://www.youtube.com/watch?v=CZz2IGAGvA0&t=71s>

¹³⁶ <http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltounuevasmodalidadesytecnologiapunta>

¹³⁷ DOCAMPO PACO - LOSADA A. El robo de mercancías en carretera, Un problema de nuestro tiempo, Prosegur, Madrid, 2015.

¹³⁸ <http://www.transporteprofesional.es/reportajes-revista/item/2290-robos-en-el-transporte.html>, disponible el 22 de octubre de 2016.

¹³⁹ International Road Union (RU) – International Transport Forum (UE) Encuesta de Victimización Período 2010/2015, 2016.

¹⁴⁰ C5N - POLICIALES: ¿COMO ACTUAN LOS PIRATAS DEL ASFALTO?, Video disponible el 24 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=sOM-BNwmzqI>

De acuerdo a los dichos del Responsable de Seguridad Corporativa de una Cadena de Retail en Argentina, sólo en su empresa se registra un promedio de 40 incidentes entre tentados y consumados, en forma semanal, en 2015.¹⁴¹



"Boqueteros Troyanos"¹⁴⁴

Esta modalidad se agrega como ilustración, ya que no se conocen incidentes de estas características en nuestro país, por lo menos hasta ahora. No obstante es una modalidad presente en Europa, donde los robos de mercaderías se mezclan peligrosamente con otros delitos, como la Trata de Personas, Narcotráfico, y Terrorismo.

En febrero de 2014, Europol advierte sobre un nuevo fenómeno en el que los delincuentes utilizan un método denominado 'caballo de Troya' para obtener acceso a los camiones de entrega ocultándose en ellos dentro de grandes cajas de madera. Las cajas marcadas como "frágiles" son recogidas en marcha por los servicios de entrega de paquetería. Una vez que la caja está en el interior de un camión en ruta hacia su destino final, los criminales salen de la caja para robar objetos de valor que están en el interior del camión, como

¹⁴¹ Entrevista personal a importantes directivos de seguridad del área de retail, que pidieron reserva de identidad, octubre de 2015.

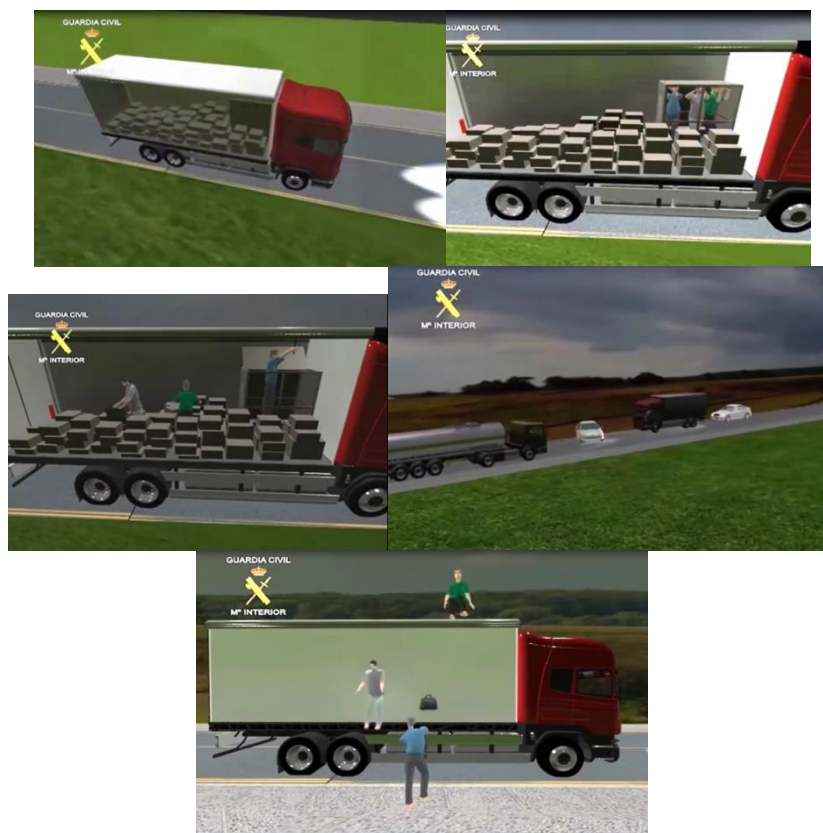
¹⁴² DIARIO CLARIN, Policiales, Argentina, del 01-11-2015.

¹⁴³ Video de Boqueteros en México, <https://www.youtube.com/watch?v=-2G5-gZkcTw> disponible 21 de octubre.

¹⁴⁴ EUROPOL, Boletín de Notificación de Alerta Temprana sobre Robos de Cargas, La Haya, Febrero de 2014.

joyas, teléfonos móviles o aparatos electrónicos. Los cómplices siguen desde la distancia y luego simulan un accidente de detener el vehículo, lo que permite que a los que estén ocultos en el interior a escapar a través de los agujeros cortados del techo del vehículo, para no activar los sensores de alarma de los portones posteriores.¹⁴⁵

Europol ha emitido una notificación de alerta temprana en relación con este modus operandi concreto, informado por las autoridades policiales españolas, a todas las fuerzas de policía en Europa. Asimismo, también ha elaborado un video ilustrativo sobre la modalidad, algunas de cuyas imágenes más representativas se agregan a continuación:¹⁴⁶



“Empresarios”¹⁴⁷

Esta modalidad se caracteriza por el comportamiento de sus integrantes como parte de una empresa de logística formal, propietaria de los camiones y

¹⁴⁵ DOCAMPO PACO - LOSADA A. El robo de mercancías en carretera, Un problema de nuestro tiempo, Prosegur, Madrid, 2015.

¹⁴⁶ Boletín Unión Europea Febrero 2014 Gabinete Técnico de la Guardia Civil — Centro de Análisis y Prospectiva EUROPOL. Video ilustrativo de Robo de Cargas Transportadas, disponible 20-10-2016, en https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/images/video_trojan_horse_cargo_theft.mp4

¹⁴⁷ <http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltonuevasmodalidade sytecnologiapunta>

demás vehículos utilizados para desarrollar su actividad, aparentemente legal. Surge en forma impactante con un caso de ribetes casi cinematográficos, por un grupo de personas, familiares entre ellos, de apellido Quinteros, por lo cual la banda se denominó para la opinión pública, como la banda de “Los Quinteros”. Incluso, llegaron a transformarse en una leyenda, ya que se decía que repartieron, algunas veces, los frutos de los ilícitos entre gente de bajos recursos, como una estrategia para ser protegidos en su ocultamiento.

La organización contaba con camiones de su dominio o a nombre de las empresas que utilizaban de “pantalla lícita para la actividad ilícita”. El plan delictivo de defraudación implicaba cargar la mercadería a transportar, luego traspasarla a otro rodado en un punto acordado, previa desconexión del seguimiento satelital para que no se rastree su posición, maniobra típica realizada por las personas que se dedican a apoderarse ilícitamente de mercadería de tránsito. Finalmente, una vez que la carga era resguardada, el chofer del camión o alguien que se hacía pasar por el mismo, se presentaba ante las autoridades judiciales, con el objeto de presentar una denuncia por escrito del supuesto robo.

Algunas de las denuncias eran similares, el relato era idéntico en cuanto al vehículo y personas involucradas, así como de las circunstancias, el modo, tiempo y lugar de liberación. Pero las denuncias eran efectuadas en distintas jurisdicciones.

Participaron de estos operativos más de 300 efectivos de Gendarmería Nacional, integrantes de la Región III “Córdoba”, Agrupación Córdoba, Unidad de Fuerzas Especiales “Alacrán”, Unidad Especial de Investigaciones y Procedimientos Judiciales Córdoba, Destacamento Móvil III, Unidad Especial de Inteligencia Buenos Aires Sur con apoyo de la Unidad de Delitos Económicos y el Centro de Reunión de Información. Son miembros de una misma familia y son choferes, todos ciudadanos de nacionalidad argentina. Las operaciones fraudulentas eran realizadas en las provincias de Salta, Jujuy, Catamarca, Formosa, Chaco, Córdoba y Buenos Aires. Se dedicaban al traslado de mercaderías utilizando una flota de camiones propios.

Como consecuencia de un año de tareas de investigación, llevadas a cabo por Unidad Especial de Inteligencia Buenos Aires Sur de Gendarmería Nacional, dependiente del Ministerio de Seguridad de la Nación, que incluyeron entrecruzamiento telefónicos, análisis de perfiles públicos de redes sociales, cotejo de remitos y facturas, corroboración de denuncias, entre otros elementos; y bajo directiva del Dr Facundo Flores de la Unidad Especial de Investigación de Delitos cometidos contra el Transporte de Cargas del Departamento Judicial de Zárate-Campana, se dispuso una serie de allanamientos. Siguiendo el mandato judicial, efectivos de la GN llevaron a

cabo el pasado lunes múltiples procedimientos simultáneos en domicilios ubicados en Jesús María, Colonia Caroya y Villa Retiro (Córdoba).¹⁴⁸

Este accionar arrojó como resultado la detención de 6 personas, hombres mayores de edad, entre ellos el jefe de la banda. Asimismo fueron secuestrados los siguientes elementos: 7 camiones, 6 semirremolques, 3 camionetas (Hilux y BMW), 1 auto (Peugeot), 10 bidones de pólvora, unas 5000 ovijas, cajas de fulminantes, computadoras y teléfonos celulares, 50.000 pesos en efectivo y 70.000 pesos en cheques, documentación referida a la maniobra ilícita investigada (denuncias falsas correspondientes a los “autorrobos” y documentos apócrifos, y demás elementos de interés a la causa).¹⁴⁹

Es interesante resaltar que esta modalidad no es un “invento argentino”, sino que está “copiada” de los Estados Unidos, como describí en el estado del arte en el gran país del norte. Además, el resultado de sus operaciones delictivas hasta que fueron apresados surge también, y claramente, de la “pasión argentina por la informalidad”, ya que los precios que cobraban por sus servicios de logística eran mucho menores que los de otros competidores pero, obviamente, la documentación no era de un todo legal (cuestión que a sus clientes no pareció preocuparles demasiado).



Imágenes del allanamiento y detención de “Los Quinteros”.

FASE 4: “Bajadas”

Así como en la logística actual, dentro del “Just in Time”, ya explicado y desarrollado en este trabajo, no existe más el viejo concepto de depósito, siendo reemplazados por el de Centro de Distribución, también los delincuentes toman el mismo concepto, aunque, obviamente, por distintos motivos.

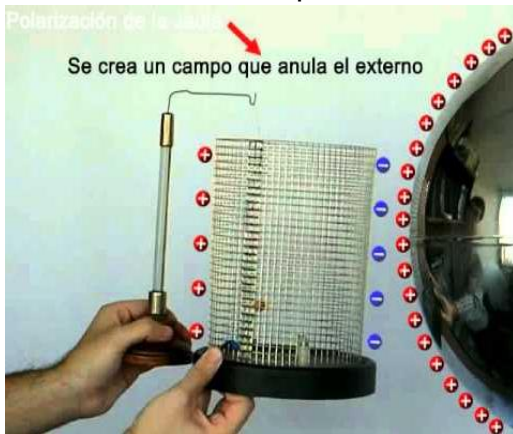
Las “Bajadas”, en la jerga delictiva, son lugares de estada de tiempos reducidos, lugares donde la actividad principal es el fraccionamiento de lo robado para la rápida distribución a los “clientes” que ya lo “encargaron”, de acuerdo a lo que desarrollé anteriormente. Hablan de “mercadería caliente”, cuando lo robado se encuentra en la “Bajada”, ya que es un momento delicado

¹⁴⁸ Diario Misiones on Line, 20 julio 2016 <http://misionesonline.net/2016/07/13/cae-banda-de-piratas-del-asfalto-que-operaba-en-siete-provincias-con-flota-de-transportes-propia/> disponible 21 de octubre de 2016

¹⁴⁹ Diario Cadena 3, 16 de julio 2016 <http://www.cadena3.com/contenido/2016/07/12/Desbarataron-en-Jesus-Maria-a-banda-de-piratas-del-asfalto-166020.asp> disponible 21 de octubre de 2016

en la operación delictiva por ser muy vulnerables a allanamientos judiciales exitosos. En efecto, había desarrollado lo referido a las limitaciones de los inhibidores de señal en lo que hace a su alimentación eléctrica (poca autonomía de funcionamiento por alto consumo de energía), lo que vuelve “detectable” a camión y eventualmente mercadería, si no fueron hallados y destruidos los “bichos”, o AVL. Por ello es que, en muchas ocasiones, las “Bajadas” están preparadas para continuar con la interrupción de la comunicación con la Central de Monitoreo, aplicando un principio de la física normalmente conocido como “Jaula de Faraday”.

Se conoce como “Jaula de Faraday”, el efecto por el cual el campo electromagnético en el interior de un conductor en equilibrio es nulo, anulando el efecto de los campos externos. Esto se debe a que, cuando el conductor está sujeto a un campo electromagnético externo, se polariza, de manera que queda cargado positivamente en la dirección en que va el campo electromagnético, y cargado negativamente en el sentido contrario. Puesto que el conductor se ha polarizado, este genera un campo eléctrico igual en magnitud pero opuesto en sentido al campo electromagnético, luego la suma de ambos campos dentro del conductor será igual a 0.



Se pone de manifiesto en numerosas situaciones cotidianas, por ejemplo, el mal funcionamiento de los teléfonos móviles en el interior de ascensores o edificios con estructura de rejilla de acero. Una manera de comprobarlo es con una radio sintonizada en una emisora de Onda Media. Al rodearla con un periódico, el sonido se escucha correctamente. Sin embargo, si se sustituye el periódico con un papel de aluminio, la radio deja de emitir sonidos: el aluminio es un conductor eléctrico y provoca el efecto jaula de Faraday.

Este fenómeno, descubierto por Michael Faraday, tiene una aplicación importante en aviones o en la protección de equipos electrónicos delicados, tales como discos duros o repetidores de radio y televisión situados en cumbres de montañas y expuestos a las perturbaciones electromagnéticas causadas por las tormentas.

A continuación, una imagen de una “Bajada”, que utiliza la “Jaula de Faraday” para impedir la comunicación de los AVL de camión y carga con la Central de Monitoreo. Los galpones similares al de la imagen, suelen denominarse “Galpones Omega”, ya que vistos de frente son similares a esa letra del alfabeto griego.



A continuación, algunas notas periodísticas sobre las “Bajadas”:

MENÚ LA NACION Inseguridad SEGUIR

Tenían un lavadero de autos como pantalla

En Lanús, apresaron a ladrones que vendían mercadería robada

DOMINGO 05 DE ABRIL DE 2015

En tanto, los sospechosos de otra banda de piratas del asfalto habían abierto un lavadero de autos en la ciudad bonaerense de Lanús, que, en realidad, era una pantalla donde vendían la mercadería robada.

Así lo informaron fuentes de la policía bonaerense, quienes agregaron que los detenidos son acusados de haber protagonizado al menos cuatro hechos de piratería del asfalto.

La investigación comenzó el 30 del mes pasado después de que delincuentes robaran un camión que transportaba mercadería de la empresa Trabex (fábrica de cerraduras, cerrojos, candados, y elementos de seguridad en general), valuada en 240.000 pesos.

150

¹⁵⁰ DIARIO LA NACION, Policiales, 5 de abril de 2015 disponible el 21 de octubre de 2016 en <http://www.lanacion.com.ar/1781703-tenian-un-lavadero-de-autos-como-pantalla>

"Bajadas"

“Una vez que los delincuentes tenían el camión, llevaban la mercadería a sus galpones y depósitos, denominadas "bajadas".

"Una de las «bajadas» que tenía la banda era una guardería de camiones. Hasta allí llevaban los semirremolques con la mercadería robada hasta que lograban vender la carga. El lugar, entre tantos vehículos, era ideal para pasar inadvertidos", explicó una fuente de la investigación.

La organización fue desbaratada después de una serie de operativos hechos en Florencio Varela, Bernal, Lanús, Monte Grande, Berazategui, José C. Paz, Pilar, La Matanza y en los barrios de Belgrano y Nueva Pompeya, según informaron fuentes policiales.”¹⁵¹

[Home](#) / [Portada](#) / [Matanza](#) / [Policía Matancera en Acción 04/06/15, Villa Celina: Piratería del asfalto](#)

Policía Matancera en Acción 04/06/15, Villa Celina: Piratería del asfalto



El dueño de un lavadero de autos de esa localidad, fue detenido por encubrimiento de robo de mercadería.

Por: [Evangelina Bernal](#)

152

¹⁵¹ DIARIO LA NACION, Policiales, 05 de Abril de 2015.

¹⁵² DIARIO NCO NET Disponible 04 de junio de 2015 en <http://diarionco.net/portada/matanza/policia-matancera-en-accion-040615-villa-celina-pirateria-del-asfalto/>

FASE 5: “Venta – Blanqueo”

La venta del fruto del ilícito es, evidentemente, una de las partes más importantes para los delincuentes. Asimismo, también resulta sumamente importante el proceso por el cual se ingresan dichos activos al circuito formal, proceso vulgarmente denominado “blanqueo”.

Con anterioridad ya había desarrollado la “pasión argentina” por la informalidad en todas sus formas. Anteriormente desarrolle el gran desarrollo de las ferias clandestinas en nuestro país, manifestando que, si bien no eran el único canal de venta y blanqueo de lo robado, era muy importante dadas las infinitas posibilidades que les presenta a los delincuentes. Tan importantes son los espacios informales para las actividades delictivas, que las cuestiones de intereses por “espacios de poder” se dirimen de la forma en que lo hacen los delincuentes. A continuación, algunos ejemplos ilustrativos de cómo se entremezclan las distintas actividades delictivas:

Se reproduce textual, al no tener desperdicio:

18/04/15

Barrabravas contra piratas del asfalto, la pelea territorial en La Salada

El negocio de la venta ilegal. El miércoles un hombre recibió seis tiros en la piernas. Se sumó a tres muertos en los últimos meses. Se disputan la calle con los negocios paralelos a la feria.



Custodiada. La calle de la Ribera, liberada de puestos tras el desalojo de la semana pasada, custodiada ayer por la tarde. Por orden judicial la Policía deberá estar dos meses.

“La pelea es territorial y sirve una ecuación para entender por qué la disputa por cada centímetro de calle libre alrededor de las ferias oficiales de La Salada dejó ya tres asesinatos en los últimos meses y un herido de bala, el miércoles pasado. Por cada uno de los 10 mil puestos que por orden judicial fueron desalojados la semana pasada se podía llegar a pagar \$ 500 por día. Y el alquiler era sólo una parte del negocio que con los violentos episodios sacaron a luz el enfrentamiento entre piratas del asfalto y barrabravas.”

“Las tres ferias oficiales de La Salada (Urkupiña, Ocean y Punta Mogote) nacieron hace 20 años y la explosión llegó a finales de 2002. Por entonces, se calculaba que tenían 30 mil puestos y que podían llegar a facturar \$ 150 millones por día de feria.”

“La máquina de hacer plata necesitaba expandirse y así nació hace cinco años la feria de La Ribera (en la calle paralela), la que fue desalojada hace unos días por orden del juez de Lomas de Zamora, Gabriel Vítale. Venía creciendo y llegó a ocupar 15 cuadras con unos 10 mil puestos. Mucha plata en juego y muchas partes en pugna para quedársela.”

“Uno de los primeros en poner un pie fue Adrián Castillo, sobrino de Jorge Castillo dueño de la feria Punta Mogote y cara mediática de La Salada. Empezó con el estacionamiento de combis que llegaban a la feria, hizo tareas de seguridad hasta que comenzó con los puestos. Fue entonces que aparecieron en escena los barras de Boca. La cara más visible fue Marcelo Aravaena, de la facción de Lomas y muy ligado a Rafa Di Zeo, quien este año recuperó el poder en La Doce. El negocio fue creciendo y sumando socios. Ingresó parte de la vieja guardia de la barra de River y en los últimos tiempos se sumaron facciones de San Lorenzo y Lanús. ¿La convivencia? “Cuando hay negocios de por medio, olvidáte de la pasión por la camiseta. Hace cuánto no se da una pelea entre barras de distintos equipos. Son todas disputas internas y por negocios”, detalló una fuente que conoce el movimiento de las barrabravas.”

“Unidos los barras y con un negocio que ya movía millones empezó a gestarse la disputa por el terreno. Y el enfrentamiento fue con la banda de “Los Chaqueños”, con antecedentes de piratas del asfalto, e históricos en la zona. “Son de toda la vida del barrio”, relató a Clarín un vecino que pidió reservar su nombre. Y amplió: “Yayo es el que la formó. Tiene unos 60 años. En el barrio, se sabe que está metido en todas. Siempre estuvieron vinculados al mundo del delito: son reconocidos piratas del asfalto”. Con el tiempo sumó a sus hijos y sobrinos, conocidos como “Los Chaqueñitos”. Para los vecinos son la fuerza de choque de Jorge Castillo, el administrador de Punta Mogote, la feria más grande de las tres oficiales.”

“Por eso, una de las versiones era que el desalojo de la feria más ilegal, la de la calle, respondía a un deseo de Castillo. Todos aquellos que alquilaban puertas afuera deberían hacerlo bajo techo donde el puesto llega hasta los \$ 2.000 por día. Sin embargo, distintas fuentes consultadas aseguran que “Los

Chaqueños” pugnaban también por copar la calle. Y de hecho el desalojo llegó por una causa que incluía amenazas, extorsión y portación de armas. Fue abierta por testimonios de los vecinos que viven sobre la calle de la Ribera. Aseguraban, por ejemplo, que les cobraban peaje por entrar a su propias casas.”

“Los testimonios recogidos apuntaban por igual a los barras y a “Los Chaqueños”. De hecho, un sobrino de Yayo está preso por el homicidio de Pinky Rodríguez, asesinado el 23 de febrero a metros del Puente La Noria. Se cree que el crimen fue parte de una pelea por las paradas de combis truchas que llegan a la feria. Ante habían caído los hermanos José y Pablo Zárate, vinculados a la barra de Boca.”

“Desalojadas las 15 cuadras de la Ribera, quedaban calles internas con más puestos. La versión de un nuevo desalojo hizo estallar la violencia y generó el último choque entre las bandas que se disputan el territorio. Estaban “Pato” Rodríguez, un barra de Boca, terminó con seis tiros en las piernas.”¹⁵³

Otro incidente significativo y demostrativo

Compilado por el Diario Clarín como “Los 10 casos criminales que conmovieron al país en 2015”, detallo el que figura en el número 9:

“9 - Los crímenes de La Salada. “

“Durante 2015, la guerra por los negocios de la feria La Salada sumó cuatro crímenes, unos pocos detenidos y varias causas judiciales. La violenta seguidilla comenzó en febrero, con la muerte de Pablo “Bocón” Zárate (30). Lo mataron de un tiro en la nuca en pleno acceso a la feria, mientras intentaba defender los puestos ilegales de su hermano, asesinado en noviembre de 2014. Pocos días después, Luis “Pinky” Rodríguez (32) fue acribillado a balazos en una estación de servicio de Ingeniero Budge. El móvil habría sido el manejo de las combis truchas que trabajan en la zona. En junio, Walter “El Ruso” García (42) recibió un balazo mortal en la espalda. Antes de su muerte, había reclamado más participación en las ganancias. No se lo perdonaron. El último crimen fue cometido el 9 de diciembre. Gustavo “El Cejudo” Mariano (40), uno de los pesos pesados de La Salada, fue ejecutado por sicarios en Camino Negro. Una hipótesis apunta a barras de Boca que unos días antes habían sido detenidos por una causa que también involucra a dos policías.”¹⁵⁴

¹⁵³ DIARIO CLARIN, Policiales, 18 de Abril de 2015.

¹⁵⁴ DIARIO CLARIN, Policiales, 03 de enero de 2016.

La tecnología, las comunicaciones, y su uso “inadecuado” como canal de venta y blanqueo de lo robado

Los grandes avances en las telecomunicaciones e internet en todas sus formas han cambiado, entre otras cosas, los hábitos de consumo de la gente. Esta posibilidad de compra y venta por internet, además de la comodidad de los usuarios, también ha facilitado la comercialización de bienes objeto de robos y, además y muy importante, el “blanqueo”.

El portal más importante, “Mercado Libre”, con 150 millones de usuarios en toda la región –20% de ellos en Argentina, y 37 millones de publicaciones, necesariamente conlleva que algún ilícito ocurre. Un veterano fiscal que conoce la problemática apunta: “Lo que antes era la avenida Warnes o la calle Libertad, hoy lo es en parte Mercado Libre. Empezó hace unos años con la venta de autos irregulares, podías terminar comprando uno con una patente melliza. Hoy, dentro del sitio o vinculado al sitio, básicamente ves de todo”.

La venta de artículos robados o mercadería trucha, el “phishing” de información de home banking para revender mercadería en el sitio y lavar el dinero robado, así como productos en zonas grises de la ley son problemas frecuentes. Hoy, Mercado Libre responde un promedio de 200 oficios de la Justicia argentina cada mes. La abogada Rocío Martínez Houssay, gerente senior del área de Legales y Relaciones Gubernamentales, asegura: “Somos los principales interesados en tener una plataforma que le garantice una buena experiencia a los usuarios. En esa línea tomamos diferentes medidas, colaborando con las autoridades o actuando puertas adentro. Dos meses atrás, logramos un acuerdo con la fiscalía general de la ciudad de Buenos Aires. La semana pasada con la fiscalía general de Córdoba. Son mecanismos que buscan agilizar las comunicaciones”.

Cada mes, más de 2000 publicaciones son dadas de baja por el sitio mismo a raíz de denuncias. El robo de celulares que luego son detectados por sus propios dueños en el sitio es una constante. Recuperar lo robado es difícil, aunque no es imposible.

Hay delitos complejos que van más allá de vender un artículo robado. La Unidad Fiscal Especializada en Ciberdelincuencia (UFECI) bajo el ala del Ministerio Público Fiscal y a cargo del doctor Horacio Azzolín, es un punto de contacto frecuente para el área jurídica de Mercado Libre. Los fraudes con información bancaria son el principal punto.

La abogada Martínez Houssay reconoce: “Mercado Libre no tiene forma de controlar lo que se vende. El ANMAT investiga si ciertas publicaciones son una infracción a su normativa, las denuncia y nosotros las bajamos, todo esto bajo un acuerdo de colaboración. Lo mismo con el Ministerio de Seguridad para la venta de determinadas autopartes usadas. Aquí se proveen datos de usuarios también”.

MercadoLibre tiene una larga lista de ítems prohibidos, desde drogas y armas hasta tarjetas de crédito y determinadas autopartes. Pero, por otra parte,

hay zonas grises. En este caso, MercadoLibre no puede intervenir. "Esta tecnologías se llaman 'falsos positivos'. Los riesgos de moderar son altos. Un producto puede tener su venta permitida (como los inhibidores de señal), depende del uso que el comprador le dé. Intervenimos cuando la prohibición es absoluta, cuando el producto no requiere una investigación, como las drogas, o armas de fuego, las cuales nosotros no permitimos", asegura.¹⁵⁵

El “Blanqueo”, asignatura pendiente

Entiendo por “Blanqueo” al reingreso al circuito formal o legal de los beneficios obtenidos a través de lo recaudado por los bienes vendidos en la clandestinidad. Se trata básicamente de delitos económicos y, junto a las otras modalidades delictivas complejas como el Narcotráfico, Trata de Personas y otros, constituye una de las etapas más importantes de cualquier investigación, ya que va a ser la única que permita llegar a las verdaderas jefaturas de las organizaciones criminales.

En la República Argentina, se creó en 2012, en el ámbito del Ministerio Público Fiscal, la Procuraduría de Criminalidad Económica y Lavado de Activos (PROCELAC), por Resolución PGN n° 914/12. Su creación obedeció a la necesidad de desarrollar estrategias que fortalezcan la eficacia del sistema de administración de justicia con relación a hechos de trascendencia institucional e impacto socioeconómico, tras un diagnóstico poco alentador en los índices de juzgamiento de este tipo de conductas.

Áreas ya existentes en el MPF como la Unidad Fiscal de Investigación de Delitos Tributarios y Contrabando (UFITCO); la Unidad Fiscal de Investigación de los Delitos de Lavado de Dinero y Financiamiento del Terrorismo (UFILAVDINTER); y la Oficina de Coordinación y Seguimiento en materia de Delitos contra la Administración Pública (OCDAP), fueron incorporadas al nuevo esquema y absorbidas por el Área Operativa de Delitos Tributarios y Contrabando, el Área Operativa de Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo y el Área Operativa de Delitos contra la Administración Pública, a las que se sumaron las Áreas Operativas de Mercado de Capitales, de Concursos y Quiebras y de Fraudes Económicos y Bancarios.

En síntesis, la PROCELAC cuenta con seis áreas de trabajo relacionadas a concretas problemáticas de la criminalidad económica, más un área administrativa y un área técnica integrada por asesores en materia económica, contable y financiera, un cuerpo de investigadores, un gabinete informático y una sub área de recupero de activos.

¹⁵⁵ DIARIO INFOBAE, Sociedad, 17 de mayo de 2016. Disponible el 25 de octubre de 2016 en <http://www.infobae.com/2016/05/17/1812046-cuales-son-los-delitos-detras-los-servicios-compra-y-venta-internet/>

Entre las funciones de la PROCELAC se encuentra la de recibir denuncias a los fines de valorar el inicio de investigaciones preliminares, así como también el desarrollo de una práctica proactiva orientada a la generación de casos, la asistencia a fiscales en causas de su competencia, el estudio y sistematización de información relevante para el diseño de una política criminal orientada a la persecución de la criminalidad económica, entre otras.¹⁵⁶

En cuanto a lo referido al tema motivo de esta tesis, resulta sumamente auspicioso la participación de la PROCELAC en las reuniones de “Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones”, del año 2014, como un punto de partida interesante para avanzar sobre las “utilidades” obtenidas por los delincuentes, en sus niveles superiores.

¹⁵⁶ Ministerio Publico Fiscal – PROCELAC <https://www.mpf.gob.ar/procelac/>

Subproblema 3:
Desarrollo desde el
punto de vista legal:
concurso de delitos.
Estadísticas y
dimensionamiento del
flagelo

SUBPROBLEMA 3:

Desarrollo desde el punto de vista legal: concurso de delitos. Estadísticas y dimensionamiento del flagelo

Desarrollo desde el punto de vista legal: concurso de delitos

La visión de los hechos motivo de esta Tesis, desde el punto de vista del Derecho Penal, generan algunos aspectos muy interesantes a desarrollar. Intentare desarrollar los más importantes, necesarios e imprescindibles para esta tesis, sin explayarme demasiado para no perder el enfoque del desarrollo.

Según la Teoría del Delito (Parte de la ciencia del derecho penal que se ocupa de explicar que es el delito en general, es decir, cuales son las características que debe tener cualquier delito), las condiciones para que se produzca un delito, deben necesariamente ser:¹⁵⁷

- **Conducta humana:** tiene que ser fruto de una acción u omisión humanas.
- **Típica:** Normativa legal que encuadre en el código, taxativamente definida.
- **Antijurídica:** Contraria al Orden Jurídico.
- **Culpable:** Reprochable al Hombre. (si la persona tuvo la capacidad de elegir la conducta acorde a derecho y eligió la otra).

Si algunos de estos elementos no se dan, no se configura el Delito.

Es necesario decir que la fuente en la que abreva del Derecho Penal, es excluyentemente la ley. Una característica del derecho penal es la sanción de figuras delictivas, cuyas conductas son descritas por el legislador del modo más preciso posible, y a ellas debe adecuarse el caso concreto, en su acción o inacción, sometido a juzgamiento, para ser punible. La necesidad de seguridad jurídica hizo que existiera una protección constitucional para que nadie pueda ser condenado si no existiera una ley que califique su conducta como antijurídica y punible, debiendo ser esta ley anterior al hecho. Las leyes penales no poseen efecto retroactivo.

¹⁵⁷ ZAFFARONI, Eugenio Raúl., En torno a la Cuestión Penal, disponible el 24 de octubre de 2014 en <http://ricardokrug.com/wp-content/biblioteca/Eugenio%20Raul%20Zaffaroni%20-%20En%20torno%20de%20la%20cuestion%20penal.pdf>

Lo que no está contemplado en el Código Penal, NO es delito. Ello obedece a que solo la ley del Estado es la que resuelve en qué casos este tiene injerencia resocializadora afectando los bienes jurídicos del penado con la pena, no pudiendo el juez “completar” los supuestos.

En Derecho Penal no existe como fuente de derecho la analogía (violación a la ley por conducta “similar” a la taxativamente mencionada como reprochable), ni la jurisprudencia (forma en que se falló en conductas y condiciones similares), ni tampoco los “usos y costumbres”. La base del Derecho Penal se encuentra en la tipificación de una conducta como delictiva, o sea la definición del tipo.

Tipicidad ¹⁵⁸

Agregare, a continuación, algunas definiciones necesarias para definir tipicidad:

- **Tipo penal:** Instrumento legal, lógicamente necesario y de naturaleza predominantemente descriptiva; que tiene por función la individualización de conductas humanas penalmente relevantes (por estar penalmente prohibidas).
- **El tipo está en la ley:** Es en la ley donde hallamos los tipos penales: en la parte especial del CP y en la leyes especiales. Es sancionado por el Congreso de la Nación.
- **El tipo es lógicamente necesario:** Porque sin el “tipo” nos pondríamos a averiguar la antijuridicidad y la culpabilidad de una conducta que en la mayoría de los casos resultaría sin relevancia penal alguna.
- **El tipo es predominantemente descriptivo:** Porque los elementos descriptivos son los más importantes para individualizar una conducta y, entre ellos de especial significación es el verbo, que es precisamente la palabra que sirve gramaticalmente para connotar una acción.

En necesario manifestar, entonces, que no hay en el cuerpo normativo madre (Código Penal de la Nación Argentina) una tipificación como delito de la presente modalidad en su forma global, lo que se explica en su multiplicidad de variantes y delitos que engloba. En efecto, ya he desarrollado la gran cantidad de delitos que incluye la modalidad, entre algunos de ellos:

- **Privación ilegítima de la libertad (a los conductores).** (Código Penal Argentino Ley 11179, Art. 141. – “Será reprimido con

¹⁵⁸ ZAFFARONI, Eugenio Raúl., En torno a la Cuestión Penal, disponible el 24 de octubre de 2014 en <http://ricardokrug.com/wp-content/biblioteca/Eugenio%20Raul%20Zaffaroni%20-%20En%20torno%20de%20la%20cuestion%20penal.pdf>

prisión o reclusión de seis meses a tres años; el que ilegalmente privare a otro de su libertad personal”). Además hay que agregar sus eventuales agravantes, de acuerdo al hecho particular.

- **Robo** (Código Penal Argentino Ley 11179; Delitos Contra la Propiedad; Art. 164. – “*Será reprimido con prisión de un mes a seis años, el que se apoderare ilegítimamente de una cosa mueble, total o parcialmente ajena, con fuerza en las cosas o con violencia física en las personas, sea que la violencia tenga lugar antes del robo para facilitararlo, en el acto de cometerlo o después de cometido para procurar su impunidad.*”).

Agravantes previstos en la legislación vigente: a mano armada, en banda, en despoblado.

Es interesante citar que las distintas organizaciones afectadas por los robos, reunidas en la “Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones” y en las distintas Federaciones, impulsan la sanción de una ley que permita considerar el uso de inhibidores de señal como un agravante del delito de robo propiamente dicho. En 2011 fue presentada en Cámara de Diputados de la Nación, sin prosperar. En su párrafo más interesante, rezaba:

“ARTICULO 7º. Incorpórese el artículo 197 BIS al Código Penal de la Nación, Ley 11.179, el que quedara redactado de la siguiente manera:

“Artículo 197 BIS: “Sera reprimido con prisión de UN (1) mes a CUATRO (4) años la simple tenencia, utilización, comercialización, distribución y transferencia de Sistemas Bloqueadores de Señales de Telecomunicaciones (SBST), sin la debida licencia.

La comisión de alguna de las conductas típicas antijurídicas enunciadas anteriormente como medio para perpetrar otro delito, será reprimido con prisión de DOS (2) años a SEIS (6) años.”¹⁵⁹

Es dable esperar que dicho proyecto vuelva a ser presentado.

- **Asociación Ilícita** (Código Penal Argentino Ley 11179, Delitos contra el Orden Público; Art.210. – “*Será reprimido con prisión o reclusión de tres a diez años, el que tomare parte en una asociación o banda de tres o más personas destinada a cometer delitos por el solo hecho de ser miembro de la asociación. Para*

¹⁵⁹ “Nº de Expediente 3949-D-2011 Trámite Parlamentario 103 (03/08/2011) Sumario: REGIMEN DE SISTEMAS BLOQUEADORES DE SEÑALES DE TELECOMUNICACIONES (SBST).

Firmantes: GAMBARO, NATALIA.

Giro a Comisiones: COMUNICACIONES E INFORMATICA; COMERCIO; LEGISLACION PENAL.

los jefes u organizadores de la asociación el mínimo de la pena será de cinco años de prisión o reclusión.)”.

- **Delitos contra las personas en general** (Código Penal Argentino, Ley 11179; Arts. 79 a 84 (*Homicidio*); Arts. 89 a 96 (*Lesiones*); Arts. 104 y 105 (*Abuso de armas de fuego*).
- **Delitos contra el Orden Económico y Financiero** (Código Penal Argentino, Ley 11179; Art 303).
- **Violación de otras leyes nacionales** (Ley Nacional de Transporte Automotor de Cargas N° 24.653, como ejemplo)

Esta falta o ausencia del tipo específico del delito complejo, se traduce en una serie de delitos en concurso o sea, para su juzgamiento se considera el Código Penal Argentino, Ley 11179, “Art 54.- Cuando un hecho cayere bajo más de una sanción penal...”.

Esta situación, cuando se traslada a la recolección de datos y estadística para sopesar el fenómeno, nos pone en un callejón sin salida para la interpretación de los escasos datos oficiales en el periodo de tiempo seleccionado para esta Tesis. En efecto, se consideran los delitos por separado, y sin distinción de ningún tipo, siendo lo mismo un robo domiciliario que el robo de un depósito o un camión, por ejemplo. A continuación, desarrollare este importante tema.

Las Fiscalías Temáticas

A la hora de hablar de la actualidad de la modalidad delictiva desde el punto de vista legal, considero que no se puede omitir la aparición de la Fiscalías Temáticas contra la Piratería del Asfalto, ya que claramente marcan un antes y un después como un hito importante en la solución de los problemas investigativos y de administración de justicia.

El 8 de Junio de 2009, se firmó un Convenio entre el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Daniel Scioli, el Ministro de Justicia provincial, Dr. Ricardo Casal; la Procuradora General de la Provincia Dra. María del Carmen Falbo y refrendado por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Provincia, Dr. Genoud. El proyecto para la creación de las fiscalías especializadas en la investigación de los delitos de piratería del asfalto fue presentado originalmente por CATAC; los primeros estudios determinaron la necesidad de enfrentar directamente el conflicto en la línea San Martín-Campana-Zárate.

Así comenzó una historia y ante los excelentes resultados obtenidos en los departamentos judiciales de San Martín y Zárate-Campana, tras un encuentro con representantes de las empresas Carrefour, Nobleza Picardo,

Telefónica, Wal-Mart y Molinos, entre otros y la participación del Sr. Ramón Jatip, Presidente de CATAAC, el Ministro de Justicia de la Provincia de Buenos Aires Dr. Ricardo Casal junto con la Dra. María del Carmen Falbo, Procuradora General de la Provincia, determinaron la puesta en marcha de dos nuevas fiscalías especializadas en la zona oeste del conurbano bonaerense, más específicamente en Hurlingham y Moreno-Mercedes. Participaron el Fiscal General de Mercedes, Dr. Pablo Merola, la Fiscal General de la Matanza, Dra. Patricia Fabiana Ochoa y el Secretario de Política Criminal Dr. Homero Alonso.

Al igual que los primeros, los cuerpos especializados cuentan con la información de cada uno de los delitos que se registran para elaborar las estrategias que permitan esclarecer los hechos y desbaratar las bandas que se dedican a los robos y a reducir la mercadería robada, teniendo en cuenta que este tipo de delito trasciende jurisdicciones policiales, seccionales y judiciales.

La Piratería del Asfalto es un flagelo que genera mucho daño, no sólo a la sociedad, sino particularmente al transportista automotor de cargas al punto tal que las medidas de seguridad adoptadas por las empresas de transporte para circunscribir el robo de las cargas conforman un ítem más en la grilla de los costos y lo mismo sucede con los dadores de carga que deben trasladar a los precios sus costos por la inseguridad.

Estadísticas y dimensionamiento del flagelo

“La Estadística, que -a partir de diminutos y preciosos datos nos permite describirlos, agruparlos, meritarlos y, posteriormente, efectuar predicciones -es una transformadora de datos en información, una información que en un mundo global y comunicado nos permite tomar decisiones.”

“Transformar datos en información es lo que le da sentido a esta disciplina. Es su motivo de ser. Utilizar esa información en el marco del conocimiento para tomar decisiones es su misión.”¹⁶⁰

Estas definiciones anteriores, permiten ver la verdadera dimensión de la estadística, o sea, la de transformar datos en información, adecuada para asesorar y avalar las decisiones en consecuencia adoptadas.

Hasta allí, sus conceptos teóricos. Cuando se desea hacer estadísticas en seguridad en la Argentina, se tropieza, invariablemente, con infinidad de obstáculos. No sólo para recabar datos que sean confiables, sino que también para conseguir datos, lisa y llanamente.

En nuestro país, a partir del año 2009 y hasta el 2014, no hubo estadísticas emanadas de organismos oficiales. Asimismo, las estadísticas que publicaban anteriormente, y también en las del 2014 y 2015, no reflejan datos que puedan interrelacionarse, y no discriminan los delitos por las circunstancias

¹⁶⁰ ALONSO, ALBERTO A., *¿De qué hablamos cuando hablamos de estadística? : tomo I: estadística descriptiva. 1ª. ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Anticipar, 2013. E-Book.*

dentro de cada uno de los tipos penales. En efecto, hay datos de robo a mano armada, pero no se discrimina si están asociados a otros delitos. Valora y evalúa de la misma forma los robos de mercaderías en tránsito que los robos por salideras bancarias o a depósitos, como ejemplo. No obstante ello, considero un gran avance la publicación de la información señalada, y que es dable de mejorar en un futuro.

Ahora bien, a fuerza de ser justo, esta situación respecto a la información estadística confiable y concreta, no es patrimonio exclusivo de la Argentina. Más aún cuando se refiere a la seguridad y, particularmente a la seguridad en la logística. En tal sentido, considero sumamente valioso el aporte realizado por la Universidad de Michigan, Estados Unidos de Norteamérica, con un estudio realizado por profesionales integrantes del Departamento de Ingeniería Industrial, en el año 2008.¹⁶¹

En el citado trabajo se refiere a las características comunes que revisten los problemas de seguridad, acentuados aún más en la seguridad en “*Supply Chain*”¹⁶², manifestando las tres características que siempre representaban:

1. Los problemas de seguridad son complejos: en el sentido que son multicausales y su solución debe ser intersectorial y multidisciplinaria en forma conjunta.
2. Son, también, Dinámicos: ya que el crimen siempre va mutando para poder seguir cometiéndose y poder vulnerar las medidas de prevención.
3. Tienen una base de información incompleta, no confiable y, a veces, completamente inexistente.

En este caso particular, motivo de este trabajo, y antes de intentar una aproximación a la magnitud y características del fenómeno delictivo, deseo proyectar cuáles son las bases de la información estadística que voy a poner a consideración:

- Inexistencia de información estadística oficial en Argentina, en el período de estudio de este trabajo.
- Información estadística proveniente de privados, de distintos sectores, algunas de ellas con pretensiones de universalidad, pero sin información del origen de los datos.
- La misma información de privados, puede responder a intereses sectoriales propios, para obtener beneficios para su sector.

¹⁶¹ XIANGYANG Li, JIUN-YAN Shiau , CHARU Chandra, *Developing Taxonomy and Model for Security Centric Supply Chain Management*, Department of Industrial and Manufacturing Systems Engineering, University of Michigan, 2008.

¹⁶² Supply Chain, interpretado como un concepto global de la logística en todas sus etapas.

- Informaciones discontinuadas en el tiempo, que no permiten un seguimiento y análisis de su evolución, dicho en forma ilustrativa, se ven “Fotos”, cuando es necesario ver toda la “película”.
- Abundancia de información “oculta”, por falta de denuncia de los damnificados, por causas diversas.

Como consecuencia de todo lo antedicho, concluyo que todos los datos estadísticos que voy a ofrecer tienen el valor de ser tomados como “piso”. En tal sentido, son los valores mínimos de producción del fenómeno. Por carecer de fundamento científico, no voy a agregar estimaciones de distintos sectores sobre valores reales totales. Independientemente de los resultados, y todas las observaciones realizadas, es incontrastable que la modalidad delictiva reviste una importancia muy grande.

El relevamiento lo haremos en forma cronológica, y detallaré, en cada caso, la fuente de la información obtenida, con las salvedades anteriormente mencionadas, pero que consideré revestían un importante grado de confiabilidad.

Año 2011/2012

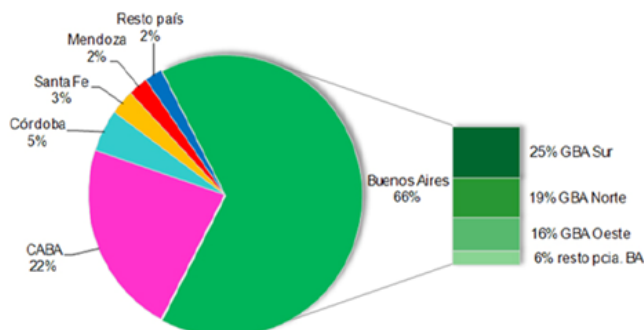
La información disponible en este período está generada por un organismo oficial, la Superintendencia de Seguros de la Nación ¹⁶³. Debe hacerse la salvedad de que lo que registra son siniestros (robos en este caso), realizados a unidades de camiones, pero se debe tener en cuenta que se refiere a hechos denunciados y de unidades que tenían seguro. No obstante ello, lo considero sumamente valioso como muestra de la ubicación geográfica del fenómeno, que es el único dato que muestra. Esta aclaración vale dada la

¹⁶³ La Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) es un organismo público descentralizado dependiente del MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS. En el año 1983 comenzó a desarrollar sus funciones como supervisor y fiscalizador de las entidades de seguros y reaseguros en la República Argentina. Su misión principal es controlar las actividades de evaluación e inspección de los operadores del mercado para garantizar el cumplimiento de las legislaciones y regulaciones vigentes.

gran cantidad de robos que se producen sin que se cumplan esas dos

SINIESTROS CON ROBOS DE UNIDADES CAMIONES

Fuente: SSN - SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION
AÑO 2011



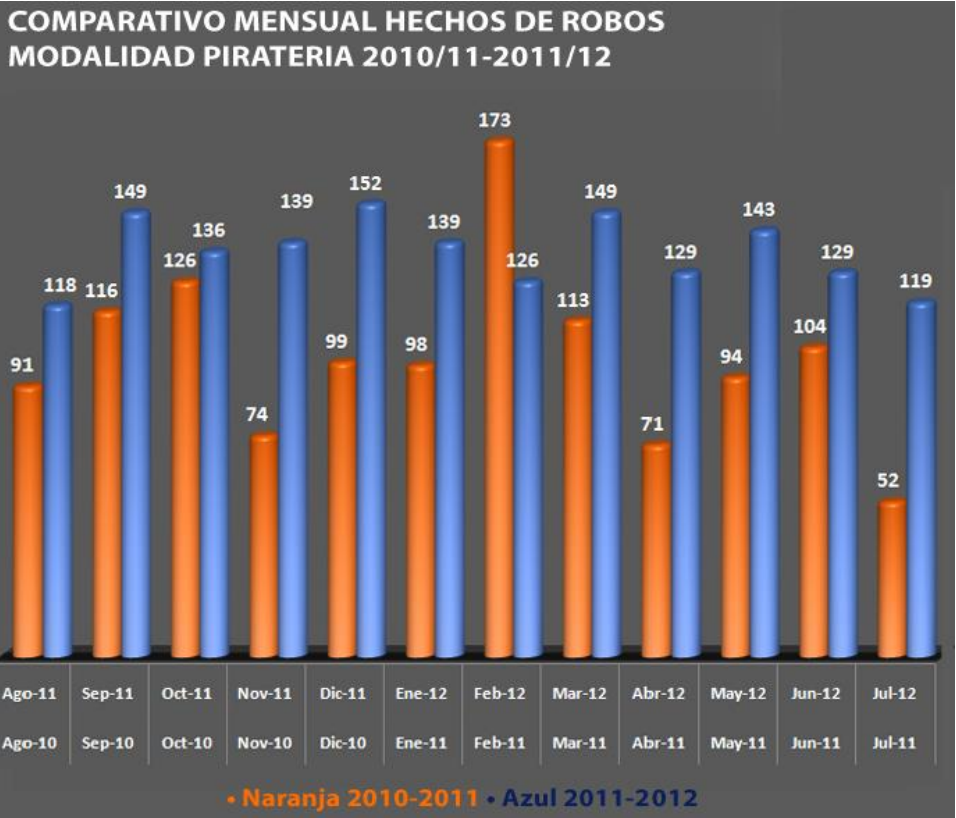
condiciones:

Lamentablemente esta información se discontinuó, y no se dio a conocer la de períodos siguientes (tiene el valor de “foto” de ese momento de medición). En la búsqueda de continuidad, sólo pude obtener información sobre cantidad de pólizas emitidas en los períodos siguientes (aumento sensible de un año a otro, pero muy difícil de interpretar correctamente el dato, relacionándolo con mi necesidad), pero ningún informe de siniestralidad.

Del mismo año (abarcando los meses desde Agosto 2011 a julio 2012), tenemos la siguiente información de la “Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones”¹⁶⁴, publicada en Diario La Nación:

¹⁶⁴ En el 2007 se crea la “Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones”. En la citada mesa, que realiza reuniones periódicas, participan las empresas integrantes de la cadena logística y vinculadas al tema, dentro de las cuales están presentes dadores de carga, transportistas, aseguradores, brokers, supermercadistas, postales, gerentes de seguridad y logística, etc. También ha logrado que concurran a las citadas reuniones, diversos altos funcionarios con responsabilidad de la seguridad, tanto del ámbito nacional, como provincial. Con el apoyo del Estado ha logrado algunos cambios importantes en la prevención y sanción de los hechos de robos de mercaderías en la cadena logística, tales como la creación de las Fiscalías especializadas, y por llevar a cabo un importante relevamiento estadístico sobre los hechos delictivos, único en nuestro país.

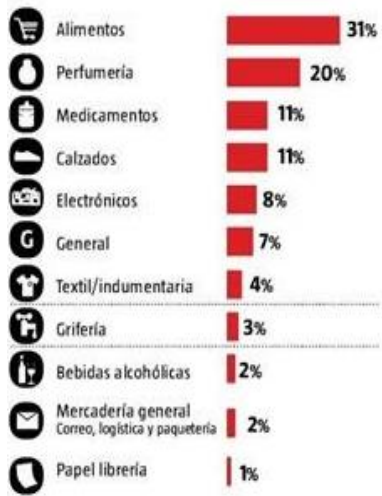
Tiene la particularidad de haber generado un espacio de intercambio de experiencias de actores involucrados en la temática, compartiendo las diversas modalidades en que se van cometiendo los ilícitos, como van variando, proponiendo y compartiendo medidas de protección.



UN DELITO SIN FRENO

El ranking de productos más robados es encabezado por alimentos, perfumería y medicamentos, ya que son los que más rápido se "colocan" en el mercado ilegal

POR TIPO DE MERCADERIA



POR DIA DE LA SEMANA (en porcentaje)



POR LUGAR DE LOS HECHOS



DISTRITOS CON MAS ROBOS (en porcentaje)

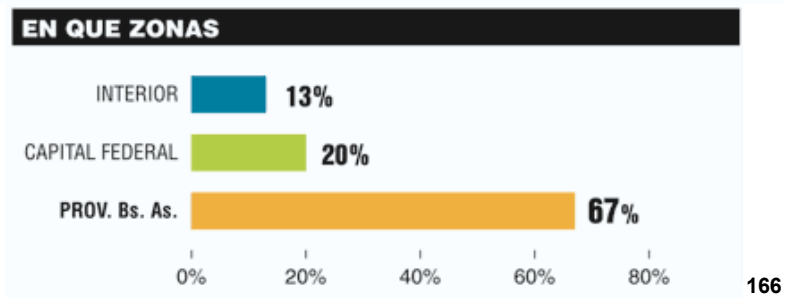
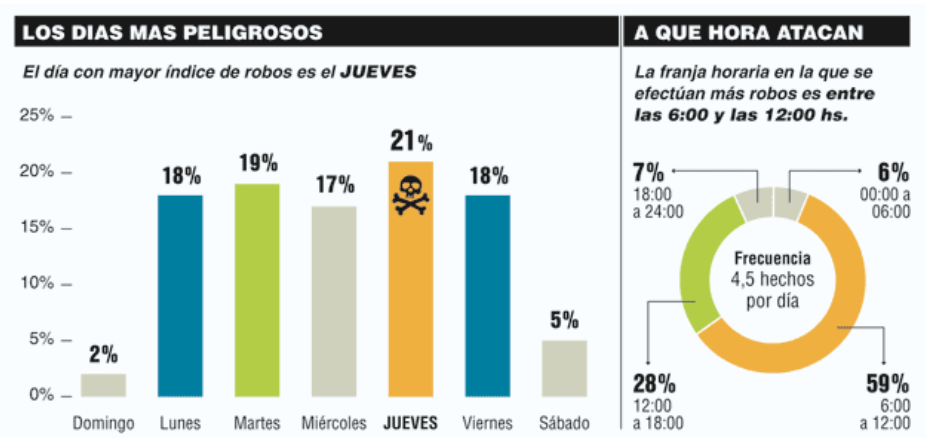
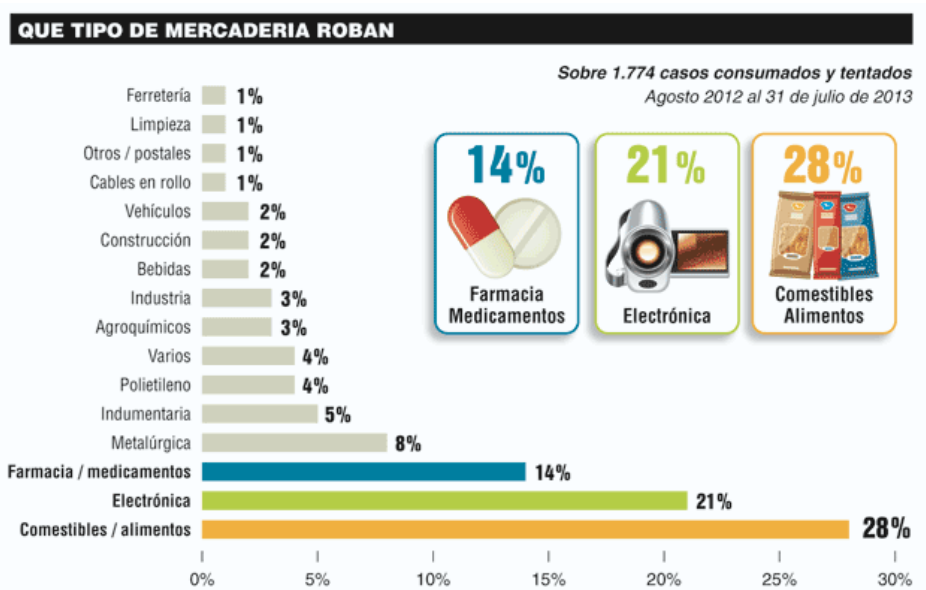


Fuente: Mesa Interempresarial de Piratería de Camiones

LA NACION 165

Año 2013

Recurriré nuevamente a la información de la “Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones”, en este caso, desde los meses de agosto 2012 a julio 2013, donde se plasma una gran cantidad de casos producidos en el período:



¹⁶⁶ MESA INTEREMPRESARIAL DE PIRATERIA DE CAMIONES, 4ta reunión 2013/ 5to documento estadístico 2012/13.

Por su parte, CATAC¹⁶⁷, en comentario a estos datos, agrega: "Este flagelo ha sido de constante relevancia y así lo demuestran los hechos. Si bien en los últimos tiempos, considerando la habilitación de las fiscalías especializadas en este tipo de delito han mermado en su accionar en las zonas de influencia, también se ha constatado un traslado de las zonas de riesgo desde la zona norte al oeste y al sur del conurbano bonaerense. De hecho, en la actualidad, en zona norte solo se suscitan un 15% de los delitos contra el 42% de zona oeste y el 43% de zona sur. Cabe destacar que las fiscalías puestas en marcha hasta la fecha son la del Departamento Judicial de San Martín y la de Zárate-Campana, o sea, los corredores viales de las rutas 8 y 9 y sus zonas de influencia; mientras que se están conformando las de Mercedes y Matanza en la zona oeste y la puesta en marcha de Lomas de Zamora en zona sur. Las estadísticas indican que diariamente se denuncian 5 hechos delictivos de estas características de los cuales el 67% se producen en la Provincia de Buenos Aires y un 17% en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 16% restante se realiza en el resto del país. Del 67% provincial, 16% se suceden en el Partido de La Matanza y un 31% en el cordón Lomas de Zamora, Lanús y Morón. De acuerdo a las estadísticas elaboradas por el Estudio Iezzi&Varone los rubros más afectados son Comestibles (25%); Calzado (18%); Limpieza y Cosméticos (17%); Electrodomésticos y Textil/Indumentaria (13% cada uno). Indudablemente, los rubros detallados están directamente relacionados con la posibilidad de comercialización rápida y efectiva."

Año 2014

Utilizaré nuevamente a la información de la "Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones", en este caso, desde los meses de agosto 2013 a julio 2014.

Como novedad interesante, este período trae el incremento en los robos de combustibles, rubro que anteriormente no calificaba.

Además, también disminuyen los robos a camiones, mutando a robos a utilitarios en forma prioritaria.

Otro cambio de tendencia en la piratería del asfalto es la sustracción completa de las unidades que son abordadas. Hasta el año anterior, lo normal era que los delincuentes tomaran la carga y se retiren. Ahora, directamente se quedan con los vehículos. "Hay un alza importante en la desaparición de camiones, sobre todo de la marca Mercedes Benz. A raíz de esto, muchas empresas cambiaron el movimiento de sus flotas y ahora utilizan marcas alternativas como Iveco o Scania en el conurbano. A los vehículos Mercedes los envían al interior", dijo el Dr. Gabriel Iezzi en un reportaje televisivo, donde comentaba el informe de la Mesa. El citado aseguró también que, por estos

¹⁶⁷ Revista CATAC Nro. 278.

días, "de cada diez camiones que son atracados, cerca de ocho no aparecen más. La respuesta a esta variación en el modus operandi hay que encontrarla en la evolución de la economía y en la falta de repuestos".

En ese sentido, lezzi indicó que "el interés por robarse también la unidad está en que casi no están entrando al país, entonces hay una carrera por hacerse de accesorios y partes". "También acompaña el hecho de que los motores de esos vehículos son aptos para ser utilizados en el desarrollo de grupos electrógenos y, además, son fáciles de adaptar a otros camiones", aseveró.



Fuente: Diario Clarín, Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones.

168

¹⁶⁸ Datos, Mesa Interempresaria de Piratería de Camiones, imágenes, VITTI JORGE Lic., "Modalidades Delictivas en la Cadena Logística", Jornada de Extensión Universitaria Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 06 de setiembre de 2016.

TIPO DE MERCADERÍA ROBADA

Ranking de los más robados

- Comestibles, alimentos y bebidas
- Electrónica
- Medicamentos
- Metalúrgica
- Indumentaria
- Polietileno
- Documentación oficial
- Combustibles
- Agroquímicos
- Construcción

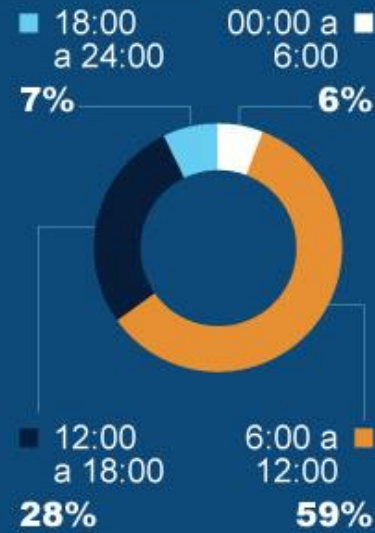
LOS DIAS MAS PELIGROSOS

El día con mayor índice de robos

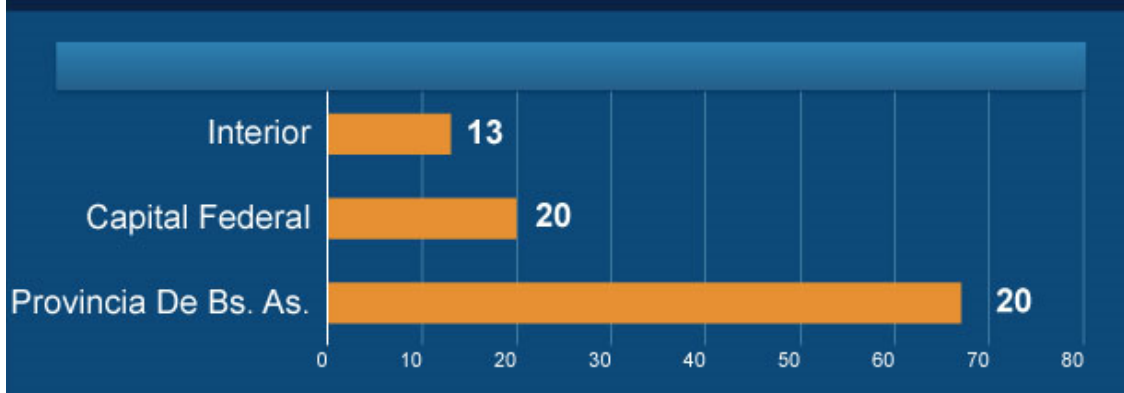


A QUE HORA ATACAN

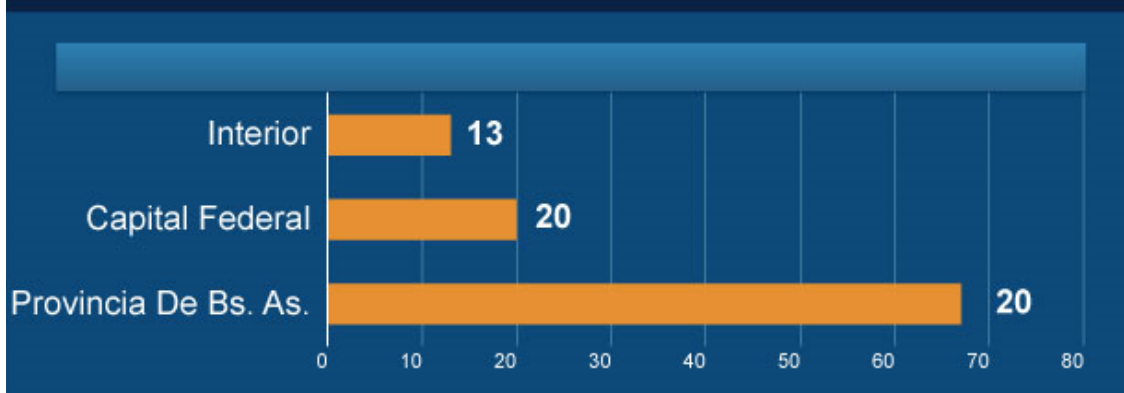
La franja horaria



EN QUE ZONAS



EN QUE ZONAS

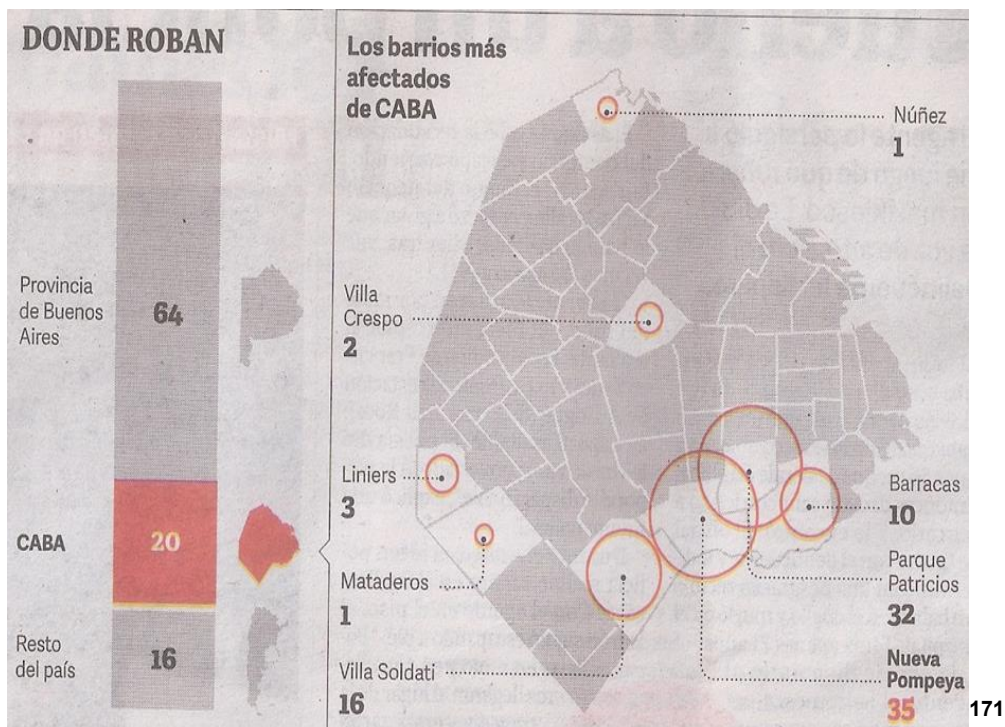


169

El fiscal Adrián Arribas de La Matanza es parte de una realidad judicial adaptada: las UFIs de la Procuración Bonaerense dedicadas a la piratería del asfalto. Arribas indica: "Uno de los principales problemas que tenemos es el cambio de jurisdicción en los hechos. Por ejemplo, roban en Zárate - Campana, dejan la carga en Capital y descartan el camión en La Matanza. Los contactos entre las fiscalías de piratería de la provincia están aceitados." Y sigue: "Actualmente (2015), se están robando más camionetas; el camión con acoplado es grande y ostentoso, es más fácil cambiar de jurisdicción. Si no tienen ploteo es más fácil identificarla."¹⁷⁰

¹⁶⁹ MESA INTEREMPRESARIAL DE PIRATERIA DE CAMIONES, 4ta reunión 2014/ 6to documento estadístico 2013/14.

¹⁷⁰ <http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltounuevasmodalidadesytecnologiapunta>



Informe de CEDOL 2015 ¹⁷²

“Los informes muestran que entre junio 2014 y junio 2015 se cometieron 1440 hechos delictivos, lo que marca una baja respecto al año anterior donde se registraron 1820 hechos. Los rubros más afectados fueron alimentos y bebidas con el 30 %, indumentaria, 22% y autopartes con el 19 %”.

“También existen registros de que el 20,5% de los hechos ocurren en la Ciudad de Buenos Aires, el 60 % en la Provincia de Buenos Aires, el resto en el interior del país”.

“A continuación, en el siguiente cuadro, vemos la evolución de los últimos años respecto a la participación de cada región.

¹⁷¹ DIARIO CLARIN, Policiales, Argentina, del 01-11-2015. Fuente: MESA INTEREMPRESARIAL DE PIRATERIA DE CAMIONES, 5ta reunión 2015/ 7mo documento estadístico 2014/15.

¹⁷² <http://www.cedol.org.ar/down/libro-cedol-2016.pdf> disponible el 19 de octubre de 2016.

Año	Capital Federal	GBA	Interior
2007	25%	44%	32%
2008	20%	49%	31%
2009	27%	43%	30%
2010	27%	44%	28%
2011	26%	46%	28%
2012	32%	40%	28%
2013	20%	67%	13%

Año	Capital Federal	GBA	Interior
Jul 13/Jul 14	17%	67%	16%
Jun 14/Jun 15	20%	60%	20%

Fuente Claves Fuente La Nación e Infobae



Fuente Claves Fuente La Nación e Infobae

“La cantidad de hechos delictivos es menor a los años anteriores, y se debe a las inversiones que la actividad ha realizado para tratar de mitigarlos. Esta inversión se ha incrementado con el tiempo para adaptarse a las nuevas modalidades del delito que van variando su accionar”.

Muy importantes datos aporta, para el año calendario 2015, limitados a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Dirección General de Análisis Criminal y Planificación Estratégica de la Persecución Penal, de la Procuración General de la Nación, sobre tres rubros muy puntuales: robo de celulares, robo de neumáticos y piratería del asfalto:

El mapa del delito en la ciudad de Buenos Aires

65% de los casos que ingresan al sistema judicial no se identifica al autor



EVOLUCIÓN MENSUAL

Año 2015 ● Celulares ● Neumáticos ● Piratas del asfalto



Dirección General de Análisis Criminal y Planificación Estratégica de la Persecución Penal (DAC) de la Procuración General de la Nación 2015

Conclusiones del Subproblema

De lo expuesto, y con las salvedades expuestas sobre las limitaciones de la información disponible, concluyo, en forma sintética, los siguientes aspectos imprescindibles:

1. El no tener una tipificación penal concreta, dificulta no sólo las tareas de prevención derivadas de recolección de información útil y concreta, sino que también no permite diferenciar una modalidad delictiva compleja (como la que motiva esta tesis), de un delito común.
2. Hay acciones positivas por parte del Estado Provincial en el distrito más castigado, en el sentido de la unificación temática de la investigación, por parte del Ministerio Público Fiscal, lo que ha demostrado resultados altamente positivos. Ha superado trabas de interjurisdiccionalidad y de unificación en la dirección de los esfuerzos y utilización de los recursos.
3. Los datos disponibles para poder dimensionar el fenómeno son escasos, parciales y, en algunos casos, discontinuados en el tiempo. No obstante ello, son útiles por la validación del origen, y constituyen una buena base, ante la ausencia de estadísticas oficiales.
4. La información disponible constituye una base para poder medir un “piso” de valores producidos en los sucesivos períodos, en el sentido de aportar una estadística de la mínima cantidad de casos chequeados, como válidos y ciertos, aunque no definitivos, ni totales.
5. Los reportes de valores mínimos constituyen dimensiones numéricas altamente significativas y preocupantes, para la consideración del fenómeno desde una visión estratégica nacional.
6. Existe una marcada continuidad en los períodos anuales estudiados en esta Tesis en dos aspectos de fundamental importancia:
 - Confirmación permanente de los distritos más castigados, Provincia de Buenos Aires (básicamente conurbano), y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
 - Bienes más sustraídos: salvo alguna variación muy puntual, siempre figuran al tope los alimentos, medicamentos, indumentaria y electrodomésticos.

SUBPROBLEMA 4:
Desarrollo desde el
punto de vista de la
producción y
comercialización de
bienes por parte de
privados. Riesgos y
costos. Interpretación
de riesgos y análisis

SUBPROBLEMA 4:

Desarrollo desde el punto de vista de la producción y comercialización de bienes por parte de privados. Riesgos. Interpretación de riesgos y análisis. Matriz de riesgos. La logística (conceptos Logística Protegida y JIT).El sector asegurador

Parte 1

¿Son las pérdidas sufridas como consecuencias de los robos en la cadena de distribución apreciable o medible única y solamente en función del valor económico de los bienes perdidos?

Buscaré la respuesta analizando la concepción y gestión de los riesgos en las actividades comerciales en general.

Los Riesgos

El riesgo es una condición del mundo real en la cual hay una exposición a la adversidad. Más específicamente, es una condición en la que existe la posibilidad de una desviación adversa de un resultado deseado que está expectante o esperado.

Esta condición del mundo real; es una combinación de circunstancias en el ambiente externo. En esta combinación de circunstancias hay una posibilidad de pérdida. Cuando digo que un evento es posible, quiero decir que tiene una probabilidad entre cero y uno, esto es, ni imposible ni definitivo. Asimismo, tampoco hay ningún requisito de que la posibilidad sea mensurable, sólo debe existir.

El evento indeseable se describe como una desviación adversa frente a la esperanza de un resultado que es esperado o deseado. La referencia a la esperanza de un resultado que se espera o se desea contempla exposiciones individuales o colectivas a las pérdidas. El individuo espera que la adversidad no ocurra, y es la posibilidad de que esta esperanza no se cumpla lo que constituye el riesgo. Si transporto una carga, es mi deseo que ésta no sea robada y llegue a destino completa. El hecho que el resultado en cualquier evento pueda ser distinto que el esperado, constituye la posibilidad de pérdida o riesgo.

La Graduación del Riesgo

Es intuitivamente obvio que el riesgo es mayor en algunas situaciones que en otras. En tal sentido, cuando uso el término riesgo, debo expresar también la forma(s) en que el riesgo puede medirse. ¿Precisamente que es lo que significa cuándo digo que una alternativa involucra "más riesgo" o "menos riesgo" que otra?

El significado más comúnmente aceptado de "el grado de riesgo" se relaciona a la probabilidad de ocurrencia. Intuitivamente esos eventos con una probabilidad alta de pérdida son "más arriesgados" que aquéllos con una probabilidad baja. Esta noción intuitiva del grado de riesgo es consistente con la definición de riesgo utilizada. Cuando el riesgo se define como la posibilidad de una desviación adversa de un resultado deseado o que se espera, el grado de riesgo es mensurado o medido por la probabilidad de la desviación adversa. En el caso del individuo, la esperanza es que ninguna pérdida ocurra, entonces la probabilidad de una desviación frente a lo que se espera o desea (qué es la medida del riesgo) varía directamente con la probabilidad de que la pérdida haya de ocurrir. Cuando más alta es la probabilidad de que un evento ocurra, mayor es la probabilidad de una desviación del resultado que se espera y mayor es por lo tanto el riesgo. Cuando la probabilidad de pérdida es 0, no existe ninguna posibilidad de pérdida y por consiguiente ningún riesgo.¹⁷³

La noción de incertidumbre puede confundirse con riesgo subjetivo, que es la percepción que una persona tiene del riesgo. La distinción entre el riesgo objetivo y el riesgo subjetivo (por ejemplo, entre el riesgo y la incertidumbre) es importante porque el riesgo subjetivo afecta las decisiones tomadas. Idealmente, se deben tomar decisiones basadas en riesgo real (por ejemplo, riesgo objetivo). La mejor información reduce la incertidumbre (mejora el riesgo subjetivo estimado) y lleva a mejorar las decisiones. También se usan los términos más riesgo y menos riesgo para indicar una medida de la posible medida o magnitud de la pérdida. La probabilidad que una pérdida pueda ocurrir y la severidad potencial de la pérdida si esta ocurre, contribuye a la

¹⁷³ DOHERTY NEIL, *Corporate Risk Management* (Nueva York: el McGraw Hill Co, 1985), pág. I.

intensidad de nuestra reacción al riesgo. Por consiguiente, parece que una medida de riesgo debe reconocer la magnitud de la pérdida potencial.

Es por todo lo anterior que se han desarrollado varias formas y variantes para poder realizar mediciones científicas de los riesgos evitando, lo más posible, las evaluaciones y análisis desde la subjetividad.

Existen variadas formas y métodos para llevar a cabo el tratamiento de los riesgos pero, en todos los casos, más que sólo un análisis, debe ser denominado como gestión de los riesgos. En tal sentido, todos los métodos deben observar los siguientes pasos, con retroalimentación permanente, del último paso a nuevamente el primero:

1. **Identificación de los riesgos.**
2. **Análisis de los riesgos.**
3. **Evaluación de los riesgos.**
4. **Tratamiento de los riesgos.** ¹⁷⁴

Identificación y Análisis de los Riesgos. Método Mosler, o Método Penta ¹⁷⁵

Uno de los modelos más sencillos y efectivos que se utilizan en los distintos de actividad empresarial y/o industrial es el denominado **Método Mosler, o Método Penta**. Este método permite satisfacer los dos primeros pasos de la Gestión de Riesgos, o sea su identificación y su análisis. Tiene un carácter secuencial dividido en cuatro fases, apoyándose cada una de ellas en la fase precedente:

1ª Fase: Definición del Riesgo: En esta fase se realiza la identificación del riesgo. Es decir, se define cuál es el riesgo en concreto que se va a estudiar. Se consigna el riesgo propiamente dicho, su localización, cuál es el bien objeto de protección y cuál es el daño que puede sufrir si el riesgo llega a materializarse. Deben considerarse siempre TODOS LOS RIESGOS. Es el **Paso 1 Identificación de los riesgos**, anteriormente mencionado.

2ª Fase: Análisis del Riesgo: Es la fase más compleja del proceso. En ella se analiza cada uno de los riesgos identificados previamente, siguiendo una serie de criterios, que se cuantifican en base a una escala numérica del 1 al 5. De ahí que el Método Mosler sea también conocido como método Penta. Estos criterios son:

¹⁷⁴ ISO 31000-2009 Gestión del Riesgo, Principios y Directrices.

¹⁷⁵ SANCHEZ GOMEZ-MERRELO MANUEL, Manual para el Director de Seguridad, E.T. Estudios técnicos S.A., Madrid, 2001.

- **Función (F):** se cuantifican las consecuencias negativas o daños que pueden alterar la actividad. Cinco graduaciones son las consideradas, con valores asignados del 1 al 5: Muy gravemente (5); Gravemente (4); Medianamente Grave (3); Levemente Grave (2); y Muy Levemente Grave (1).
- **Sustitución (S):** se cuantifica la dificultad para sustituir los bienes afectados. La graduación considerada en este caso es: Muy Dificilmente Sustituible (5); Dificilmente Sustituible (4); Sin Muchas Dificultades de Sustitución (3); Fácilmente Sustituible (2); y Muy Fácilmente Sustituible (1).
- **Profundidad (P):** se cuantifica el grado de perturbación y los efectos físicos y psicológicos que produciría en la actividad e imagen de la empresa. La escala es: Perturbación Muy Grave (5); Perturbación Grave (4); Perturbaciones Limitadas (3); Perturbaciones Leves (2); y Perturbaciones Muy Leves (1).
- **Extensión (E):** se cuantifica el alcance de los daños, según su amplitud, desde un nivel local hasta internacional. Los criterios de Extensión son: Internacional (5); Nacional (4); Regional (3); Local (2); e Individual (1).
- **Agresión (A):** cuantifica la probabilidad de que el riesgo se manifieste o materialice. Se considera los siguientes valores: Muy Elevada (5); Elevada (4); Normal (3), Reducida (2); y Muy Reducida (1).
- **Vulnerabilidad (V):** cuantifica la probabilidad de los daños que puede producir el riesgo una vez materializado. Criterios: Muy Elevada (5); Elevada (4); Normal (3); Reducida (2); y Muy Reducida (1).

3ª Fase: Evaluación del Riesgo: En esta fase, con los datos numéricos obtenidos en la anterior, se cuantifica el riesgo que se está estudiando. Mediante la relación de dos conceptos: **Carácter del Riesgo (C)** y la **Probabilidad (P)**, obtenemos un valor numérico conocido como **Riesgo Estimado (ER)**.

Cálculo del Carácter del Riesgo:

Para obtener el valor asignado al **Carácter del Riesgo (C)**, primeramente se debe desarrollar y valorizar los conceptos de **Impacto del Suceso (I)** y el de **Daño Ocasionado (D)**.

Cálculo de la Impacto del Suceso (I): es el resultado del producto (multiplicación) entre el valor del Criterio de Función (F); y el valor del Criterio de Sustitución (S). O sea que $I = F \times S$.

Cálculo de los Daños ocasionados (D): resultado de multiplicar los valores de los Criterios de Profundidad por los valores del Criterio de Extensión. O sea que $D = P \times E$.

Una vez que se han obtenido ambos valores mencionados, se procede a obtener el valor de **Carácter del Riesgo**, sumando ambos valores anteriores, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$C = I + D$$

Calculo del Carácter (C) del Riesgo: es el resultado de sumar el Impacto del suceso (I) al coeficiente del Daño (D).

Cálculo de la Probabilidad del Riesgo (Pb)

Para alcanzar el coeficiente de **Probabilidad del Riesgo (Pb)** se debe obtener el producto (multiplicación) de los coeficientes de la **Agresión (A)** y la **Vulnerabilidad (V)**.

$$Pb = A \times V$$

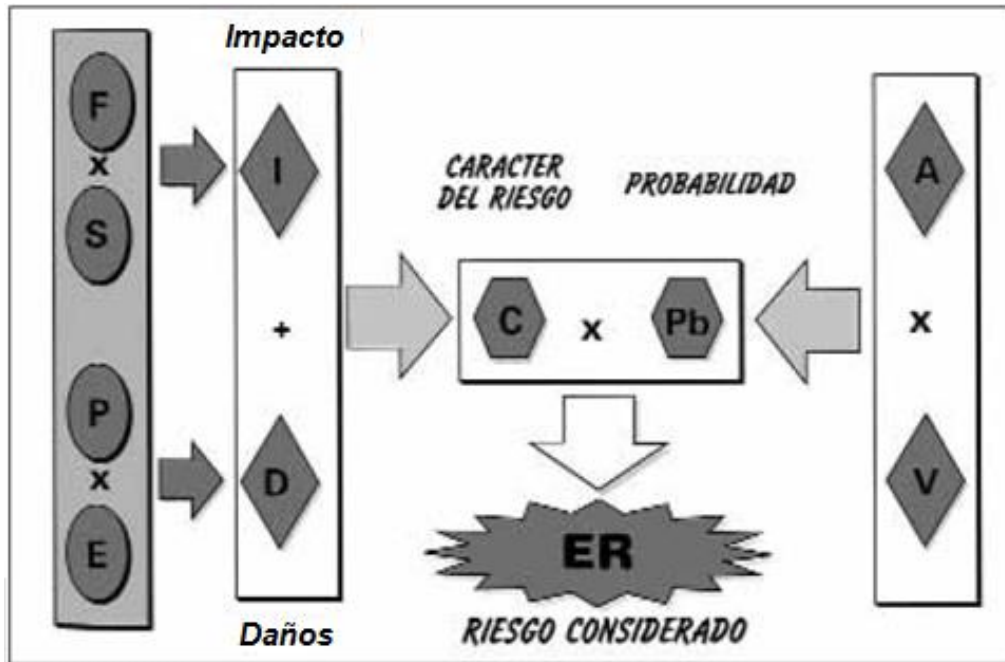
Cuantificación del Riesgo Considerado (ER)

Se calcula como el resultado del producto entre el **Carácter del Riesgo (C)** y la **Probabilidad del mismo (Pb)**.



$$ER: C \times Pb$$

Síntesis de las Fases 1 a 3



4ª Fase: Clasificación del Riesgo: con el valor del Riesgo Estimado (ER) y mediante su comparación con una tabla de Criterio de Valoración del Riesgo obtenemos una valoración final del mismo, que va desde Muy Bajo a Elevado. De esta forma queda clasificado el riesgo y se dispone del indicador específico que ayude a decidir, si es necesario adoptar medidas correctoras que minimicen ese riesgo o si por el contrario puede ser asumido por la empresa.

Para ello, el valor obtenido se tabulará dentro de una escala de graduación comprendida entre 2 y 1250, quedando finalmente clasificada, de acuerdo a lo siguiente:

Entre 2 y 250	Clase de Riesgo: MUY REDUCIDO
Entre 251 y 500	Clase de Riesgo: REDUCIDO
Entre 501 y 750	Clase de Riesgo: NORMAL
Entre 751 y 1000	Clase de Riesgo: ELEVADO
Entre 1001 y 1250	Clase de Riesgo: MUY ELEVADO

Evaluación y Tratamiento de los Riesgos

Concluidas las dos primeras etapas, materializadas por las cuatro fases del Método Mosler¹⁷⁶, queda ahora evaluar los riesgos y realizar el tratamiento de los mismos. Todo el análisis y evaluación de riesgos no tendría sentido si no concluyera con una estrategia de mitigación de esos riesgos. La mitigación de riesgos incluye todas las medidas de prevención y protección, tendientes a

¹⁷⁶ SANCHEZ GOMEZ-MERRELO MANUEL, Manual para el Director de Seguridad, E.T. Estudios técnicos S.A., Madrid, 2001.

impedir la ocurrencia de riesgos, eliminarlos o minimizarlos, como así también la decisión de aceptarlos.

Las preguntas que identifican al proceso de mitigación de riesgos son las siguientes:

1. Qué se puede hacer? (mitigación del riesgo)
2. Cuánto costará hacerlo? (presupuesto de mitigación)
- 3.Cuál será el costo-beneficio? (costo del riesgo)

La mitigación debe programarse de acuerdo a algún criterio planificado, para evitar tener que requerir autorizaciones e inversiones, sobre todo en los riesgos intolerables y sustanciales, de acuerdo con la clasificación de los riesgos a ser mitigados, que hace la Unión Europea (Guía UNE 81905:1997 que, si bien se refiere específicamente a los riesgos laborales, es aplicable a cualquier situación)¹⁷⁷ y que paso a graficar:

Matriz de Mitigación		Impacto				
		Insignificante	Bajo	Moderado	Serio	Terminal
Probabilidad	Rara	Riesgo Trivial	Riesgo Trivial	Riesgo Tolerable	Riesgo Tolerable	Riesgo Moderado
	Improbable	Riesgo Trivial	Riesgo Tolerable	Riesgo Tolerable	Riesgo Moderado	Riesgo Moderado
	Moderada	Riesgo Tolerable	Riesgo Tolerable	Riesgo Moderado	Riesgo Moderado	Riesgo Sustancial
	Probable	Riesgo Tolerable	Riesgo Moderado	Riesgo Moderado	Riesgo Sustancial	Riesgo Intolerable
	Muy Probable	Riesgo Moderado	Riesgo Moderado	Riesgo Sustancial	Riesgo Intolerable	Riesgo Intolerable

A continuación, se detalla el grado o nivel de mitigación con el que el riesgo debe tratarse:

NIVELES DE MITIGACION

TRIVIAL: no se requiere acción específica.

TOLERABLE: no se necesita mejorar la acción preventiva. Sin embargo se deben considerar soluciones o mejoras más rentables. Verificar la eficacia de las medidas de control.

MODERADO: se deben hacer esfuerzos para reducir el riesgo, determinando las inversiones y plazos de instrumentación.

SUSTANCIAL: No deben comenzar las operaciones o actividades hasta que se haya reducido el riesgo. Es posible que se requieran recursos considerables. Para continuar un trabajo, debe reducirse el riesgo a NIVEL MODERADO.

INTOLERABLE: No se deben comenzar ni continuar las operaciones hasta que se reduzca el riesgo.

¹⁷⁷ UNE 81905:1997 EX, Norma Unión Europea sobre Prevención de riesgos laborales. Guía para la implantación de un sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales (S.G.P.R.L.), 1997

Conclusiones Parte 1

La gestión de los riesgos por parte de los propietarios de los distintos bienes, tanto del ámbito público como el privado, sin distinción, ocupa una serie de pasos, actividades y tareas que lo hacen un procedimiento complejo. Si lo evaluamos desde un punto estratégico, lo es aún más. En el desarrollo sucinto de cómo esta gestión se lleva a cabo, cualquiera sea el método que se utilice para ello (en este trabajo expliqué uno de lo más empleados), intervienen numerosísimos factores de ponderación, casi todos ellos mucho más importantes que el mero valor económico del bien sustraído. En tal sentido, como ejemplo, la ausencia del bien en el tiempo y la forma necesaria en que debe participar del proceso de gestión operativa, puede determinar la paralización local, regional o global de la actividad, con efectos muy superiores a su valor intrínseco. A la vez también, por la dinámica que se debe llevar a cabo para realizar la gestión del riesgo y por las incumbencias de las distintas evaluaciones, hace de este proceso global, en forma irrenunciable, que el mismo revista dos caracteres fundamentales, a saber:

- ***La gestión de riesgos debe ser Multisectorial:*** para ser verdaderamente eficiente, debe permitir la participación de todos los sectores implicados, a efectos de un diagnóstico certero sobre cómo cada uno de ellos evalúa la repercusión del riesgo cuando el mismo se pueda materializar.
- ***La gestión del riesgo debe ser Multidisciplinaria:*** en efecto, debe tenerse la visión desde distintos ángulos para poder realmente dimensionar el riesgo y gestionarlo. Debe haber visiones, por ejemplo, desde la seguridad (puede evaluar Agresión y Vulnerabilidad, en el primer análisis del método más arriba descrito), desde lo Operativo (Función, Sustitución, Profundidad y Extensión), desde lo Comercial (Profundidad y Extensión), y otros. La confluencia y trabajo en equipo en la gestión completa de los riesgos, sobre todo en los niveles estratégicos, va a ser la única manera de lograr resultados consistentes.

Parte 2

La Logística

En este aspecto del análisis del fenómeno que me ocupa en esta tesis, surge “a prima facie”, un claro interrogante que se debe superar. En tal sentido, me planteo: ¿Cómo se puede comprobar el daño producido por la modalidad delictiva a los propietarios de los bienes sustraídos, ante la existencia de los seguros que, aparentemente, cubren estos siniestros? ¿Es correcto concebir a los seguros contratados como una instancia de recepción del riesgo por transferencia del mismo por parte del asegurado? Para poder dar respuesta a estos interrogantes, realizaré un desarrollo sobre los conceptos básicos de la Logística, en lo que hace a su “Core Bussines” (núcleo o corazón del negocio) y, con posterioridad, desarrollaré el punto de vista del sector asegurador privado.

¿Cómo se puede comprobar el daño producido por la modalidad delictiva a los propietarios de los bienes sustraídos, ante la existencia de los seguros que, aparentemente, cubren estos siniestros?

Para poder extraer conclusiones valederas en este sentido, me voy a explayar sobre el núcleo del negocio de la actividad logística.

Algunos Conceptos Logísticos Básicos. La Logística Protegida. Just In Time.

La Logística Protegida

En el mundo actual se ha desarrollado un nuevo concepto sobre la Seguridad en el Transporte, el de Logística Protegida. Este concepto plantea la que la operación del transporte de las mercaderías sea óptima desde el principio al final. Debemos interpretar este concepto de optimización, mediante el logro de las “4 E”¹⁷⁸:

1. **Eficiencia:** Lograr el máximo resultado con la mínima utilización de recursos y tiempos. Producir los mejores resultados con los recursos disponibles. Esto se consigue con una correcta planificación y poniendo el foco en el Costo.

¹⁷⁸ ASOCIACION DE GERENCIADORES DE SEGURIDAD PRIVADA (Dr. Ricardo Avalos), “Manual para Gerenciar Negocio y las Operaciones de Seguridad”, Cap. I Módulo de Gestión 4 E, Buenos Aires, 2015.

2. **Eficacia:** La eficacia pone foco en los Objetivos y las Metas. Como ellos pueden ser solo logrados por personas, entenderemos Eficacia por la forma de gestionar a las personas para alcanzar metas y lograr los resultados propuestos.
3. **Efectividad:** No es suficiente con alcanzar los objetivos propuestos, sino que además este resultado debe satisfacer al cliente, para que sea Efectivo. Entonces, cuando hablamos de Efectividad, nos enfocamos a alcanzar o exceder las necesidades o expectativas del cliente o destinatario.
4. **Excelencia:** Podríamos definir la excelencia simplemente como “un servicio superior” o también como un conjunto de prácticas sobresalientes (éticas, legales, con calidad e innovadoras) para el logro de resultados basados en conceptos fundamentales de gestión de los negocios.

El “Paraguas” de la Logística Protegida, por llamarlo de alguna forma simbólica, debe proteger la totalidad e integridad del proceso. Asimismo, si bien es un concepto integral, se apoya en cuatro pilares perfectamente diferenciados, a saber:

1. **Seguridad Vial:** concepto inclusivo que refiere no solo a la infraestructura vial (su desarrollo, mantenimiento, preservación, señalización, servicios de apoyo, etc.), sino que también incluye en forma prioritaria la formación y entrenamiento permanente del recurso humano, tanto en las condiciones de manejo seguro a respetar, como también, la adecuación de la persona al medio que conduce. También incluye el estado de mantenimiento de las distintas plataformas de carga y vehículos en general.
2. **Seguridad y Salud Ocupacional:** referida los controles de salud, y cumplimiento de la legislación de salud e higiene ocupacional de la totalidad de los recursos humanos afectados al proceso. La finalidad es proteger al recurso humano, generándole las condiciones óptimas para el desempeño seguro de sus tareas, y realizarle las evaluaciones correspondientes para chequear su salud y desempeño, como así el ambiente donde desempeña sus tareas.
3. **Seguridad ante Nuevas Amenazas:** se llaman así a las terroristas de cualquier signo político o ideológico, que se realizan en forma premeditada (incluidos ataques bacteriológicos) a efectos de producir un daño político. También se incluyen los generados por impericia o negligencia.
4. **Seguridad de las Mercaderías en Tránsito:** en este aspecto, no sólo se contempla la seguridad contra robos u otros delitos sino que, además, hace referencia a las distintas normativas que se deben

observar para el correcto traslado, aparcamiento, condiciones físicas del transporte, sujeciones y fijaciones, etc.

“Just in Time”, “J.I.T.”, “Justo a Tiempo”¹⁷⁹

Este concepto es el fundamental de la Logística en lo que hace a su propia concepción.

El sistema justo a tiempo, comenzó como el sistema de producción de la empresa Toyota por el año 1976, buscando mejorar la flexibilidad de los procesos fabriles como respuesta al descenso del crecimiento económico de esos años, debido a la segunda crisis mundial del petróleo en 1976. En el estudio de la filosofía japonesa, encontraron 14 puntos principales de trabajo, 7 relacionados con el respeto a las personas y otros 7 enfocados a la parte técnica. En este estudio se determinaron 7 de los 14 puntos como los más apropiados para aplicar en el medio occidental. Estos elementos esenciales componen lo que llamamos “justo a tiempo”.

“Just in Time” es un concepto, que más que un modelo de gestión, se presenta como una filosofía de trabajo, en la cual, las materias primas y los productos llegan justo a tiempo, bien para la fabricación o para el servicio al cliente.

La filosofía del “justo a tiempo” se fundamenta principalmente en:

- La reducción del desperdicio
- La calidad de los productos o servicios
- Justo a tiempo implica producir sólo exactamente lo necesario para cumplir las metas pedidas por el cliente Fuerte orientación a sus tareas (involucrarse en el trabajo),
- Mayor productividad, menores costos, calidad, mayor satisfacción del cliente, mayores ventas y muy probablemente mayores utilidades.

Entre algunas de las aplicaciones del JIT se pueden mencionar:

- Los inventarios reducidos
- El mejoramiento en el control de calidad
- La fiabilidad del producto
- El aprovechamiento del personal

Justo a tiempo, implica producir sólo exactamente lo necesario para cumplir las metas pedidas por el cliente. Producir el mínimo número de unidades en las menores cantidades posibles y en el último momento posible, eliminando la necesidad de almacenaje, ya que las existencias mínimas y

¹⁷⁹ CASTAN FARRERO José M.; CABAÑERO Carlos y NUÑEZ CARBALLOSA Ana, La Logística en la empresa fundamentos y tecnologías de la información y de la comunicación. Madrid, Ediciones Pirámide, 2003.

suficientes llegan justo a tiempo para reponer las que acaban de utilizarse y la eliminación del inventario de producto terminado.

Se considera que el exceso de existencias:

- Absorbe capital innecesario y que podría invertirse de mejor forma
- Genera mayores costos de almacenaje
- Aumenta los riesgos de daños y de obsolescencia
- Puede ocultar oportunidades para realizar mejoras operativas

De lo que se trata es que con la metodología del Just in Time, la compañía pueda apoyarse para construir una ventaja competitiva sostenible en el mercado.

La elaboración de una estrategia competitiva a nivel de negocio supone definir aquella o aquellas variables en que se quiere ser superior a la competencia y que hacen que los clientes compren nuestros productos y no los de aquella.

Podemos enumerar cinco variables que servirán de base para conseguir esa ventaja competitiva:

1. Costo
2. Calidad
3. Servicio
4. Flexibilidad
5. Innovación

El sistema Just-in-Time tiene cuatro objetivos esenciales que son:

- Atacar los problemas fundamentales
- Eliminar despilfarros
- Buscar la simplicidad
- Diseñar sistemas para identificar problemas

La filosofía del JIT indica que cuando aparecen problemas debemos enfrentarnos a ellos y resolverlos. El nivel de las existencias puede reducirse entonces gradualmente hasta descubrir otro problema; este problema también se resolvería, y así sucesivamente.

Al implementar el sistema justo a tiempo las empresas buscan una mayor eficiencia en la utilización de sus recursos sin dejar de lado la calidad, al reducir los desperdicios, optimizar la calidad, aprovechar al máximo los espacios en el almacén, distribuir las máquinas en la planta de una manera que haga más fluido el tránsito de las materias primas, los artículos en proceso y artículos terminados, realizando un sistema flexible de producción. El Just in Time es un método racional que elimina los elementos innecesarios con el fin primordial de aumentar el beneficio mediante la reducción de costos. Su idea básica radica en producir, en todas las fases del proceso industrial, lo que se necesita, en el momento adecuado y en la cantidad requerida en cada caso. Constituye un concepto más global que el de la Logística Protegida, ya que

incluye a toda la cadena de distribución, y tiene fuertes basamentos comerciales.

Al ser el JIT un sistema basado en la demanda, ésta, al situarse en el extremo del canal logístico, tira de los productos hacia el mercado y la producción y los aprovisionamientos y las compras se generan de una manera concatenada a medida que el cliente consume. El Just in Time Impulsa el agrupamiento de suministros en pocos proveedores, fomentando el mantenimiento de relaciones estables a largo plazo con el objetivo de que dichos proveedores sitúen sus fábricas cerca de la empresa cliente, lo que deriva en una reducción de Costos y facilita la coordinación entre vendedor y comprador.

Las ventajas competitivas se obtienen diferenciándose de los demás: consiguiendo productos y servicios a un costo más bajo o a una mejor calidad y plazo de entrega más reducido o una combinación de todo ello, y mejorando la gestión de la cadena de suministros. Es un método racional de producción que elimina los elementos innecesarios con el fin primordial de aumentar el beneficio mediante la reducción de costos. Su idea básica radica en producir, en todas las fases del proceso de fabricación, lo que se necesita, en el momento adecuado y en la cantidad requerida en cada caso.

Los Cinco Ceros del enfoque “Just In Time”:

- 1. CERO DEFECTOS:** los defectos causan excesos de costos e irregularidades que acaban traduciéndose en stocks. Uno de los planteamientos del JIT, es hacer las cosas bien a primera mano. Con ello conseguiremos la calidad deseada y ahorro en costos por concepto de materiales no despilfarrados, ahorro de energía y de horas de proceso, al no tener que repetir las tareas.
- 2. CERO AVERIAS:** las averías proporcionan retrasos en la producción y son una de las causas que hacen que se mantengan stocks. El establecimiento de programas de mantenimiento productivo y la implicación de los operarios en las tareas de entrenamiento y conservación de las maquinas que manejan para las operaciones de producción, hace que las averías se reduzcan al mínimo y en consecuencia no será necesario mantener stocks para cubrir tales contingencias.
- 3. CERO STOCKS:** en toda la cadena logística ya que son un despilfarro, porque suponen tener inmovilizados recursos monetarios, lo que se traduce en un costo para la empresa. Además ocupan espacio y requieren vigilancia, todo ello unido a que ocultan problemas que redundan en una gestión inadecuada y baja productividad para la empresa.

4. **CERO PLAZOS:** para dar un servicio adecuado al cliente y evitar que se acumulen stocks en algún tramo del conducto logístico. El plazo de entrega es junto al precio y la calidad una de las variables competitivas de los productos de una empresa.

5. **CERO PAPEL:** El JIT insiste en la búsqueda de la simplicidad. Intenta eliminar en la medida de lo posible cualquier burocracia. Captar y distribuir la información a través de medios informáticos, ayuda a simplificar notablemente las tareas administrativas.

Conclusiones extraídas desde el punto de vista del negocio de la Logística

1. El tiempo es uno de los recursos más valiosos, tanto en la cadena de distribución, como en la actividad industrial.
2. De nada vale tener disponible el insumo o bien necesario, cuando no se lo tiene en el lugar y momento adecuado.
3. Las demoras producen parálisis de procesos, tanto comerciales, como industriales, y perjudican no sólo al que sufre la demora, sino a todos los dependientes de la continuidad de la cadena.
4. Estos incumplimientos traen aparejados graves inconvenientes económicos, financieros, y de imagen empresaria, dados los compromisos asumidos e incumplidos.
5. Es por ello que, de muy poco sirve la compensación económica que pueda obtenerse por el cobro de los seguros que existan (la cual, además, tampoco será completa e inmediata, como desarrollaré más adelante), ya que la reposición de los bienes faltantes insumirá necesariamente un tiempo imposible de prever en la operatoria, llevando la misma a situaciones críticas.
6. Esta debe ser la forma correcta en que se debe interpretar la influencia de los robos de bienes en la cadena de suministro, para poder apreciar el real impacto sobre la operatoria del sector.

¿Es correcto concebir a los seguros contratados como una instancia de recepción del riesgo por transferencia del mismo por parte del asegurado?

Para poder dar respuesta correcta a este interrogante resulta indispensable en primera instancia, poder definir concretamente qué son los seguros, en su amplia dimensión, y cuál o cuáles son sus finalidades. Asimismo, la visión de los riesgos, por parte del seguro, constituye un factor decisivo en la apreciación.

Las técnicas de control de riesgo no eliminarán todos los riesgos que enfrenta una organización pues, aunque el riesgo puede reducirse, algunos permanecerán y estos riesgos remanentes deben ser tratados mediante el segundo gran procedimiento de la administración de riesgos, la financiación. Las técnicas de financiación de riesgos, retención y transferencia, son mutuamente excluyentes pues los riesgos que no se transfieren deben ser retenidos.

El seguro constituye un acuerdo contractual por el que el riesgo se comparte con otro. Aunque hay otros tipos de contratos que involucran el traslado del riesgo (como arriendos, contratos de construcción, y acuerdos de eximición de responsabilidad), estos acuerdos son fundamentalmente diferentes, en cuanto a su naturaleza, del seguro. El seguro es una técnica social más formal que usa la ley de los promedios, para reducir el riesgo y dispersar las pérdidas. Puede definirse el seguro, de la siguiente manera: una operación económica con la cual, mediante la contribución de muchos sujetos igualmente expuestos a eventos económicamente desfavorables, se acumula la riqueza para quedar a disposición de aquellos a quienes se presente la necesidad.

De esta definición, o de cualquier otra, se desprenden las dos ideas o principios sobre los que se sustenta la institución aseguradora: el principio mutual y la organización empresarial:

1. **El principio mutual**, o de compensación entre sujetos expuestos al mismo riesgo, al que se llega a través de la idea de contribución y solidaridad.¹⁸⁰
2. **La organización empresarial**, bajo la cual debe necesariamente llevarse a cabo la acumulación de las aportaciones en común, por ser la única organización capaz de desarrollar la actividad con las

¹⁸⁰ Aspectos Legales y Económicos del Seguro, Cursos de Seguros del Chartered Insurance Institute. Editorial MAPFRE, Madrid, 1979.

suficientes garantías de solvencia y estabilidad. La consecución de tales garantías tendrá lugar mediante la aplicación por la organización empresarial de una serie de normas técnicas que podemos sintetizar en:

- **Aplicación de la Ley de los grandes números**, mediante la acumulación de la mayor masa posible de riesgos, con el objeto de procurar el acercamiento de las probabilidades teóricas a las reales.
- **Homogeneidad cualitativa de riesgos**, con el objeto de compensar riesgos de la misma naturaleza. De ahí la especialización de la actividad por ramos.
- **Homogeneidad cuantitativa, de sumas aseguradas**, que se consigue mediante la selección de riesgos y su fraccionamiento a través del coaseguro y del reaseguro, en sus distintas modalidades.
- **Constitución de reservas o provisiones técnicas**, específicas de la actividad, que garanticen el cumplimiento de los contratos y en definitiva la estabilidad.
- **Constitución de reservas patrimoniales** que permitan hacer frente a grandes desviaciones de siniestralidad, con las suficientes garantías de solvencia.
- **Seguro**, contrato por el que el asegurador contrae el compromiso, mediante el cobro de una cantidad de dinero o prima para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura (a indemnizar), dentro de los límites pactados de resarcir el daño producido al asegurado, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas..
- **Seguros, en Derecho**, acuerdos contractuales para que el asegurador compense al asegurado por la pérdida debida a un acontecimiento fortuito. El asegurador obtiene recursos acumulando pequeñas contribuciones de quienes quieren protegerse del riesgo de sufrir un daño aleatorio, creando así un fondo que permite recompensar a aquellos que sufren el daño. Las contribuciones se denominan primas.¹⁸¹

Características del Seguro ¹⁸²

¹⁸¹ Halperin, Isaac "Contrato de Seguro". Ediciones Océano, S. A. Barcelona. España, 1966.

¹⁸² Cabanellas, Guillermo "Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual". Editorial Heliastica S.R.L. Buenos Aires – Argentina, 1975.

El seguro, en su aspecto más simple, tiene dos características fundamentales:

- La Transferencia o Traslado del riesgo de un individuo a un grupo. Es importante distinguir que el traslado no es del asegurado a la compañía, sino que es de asegurado individual al grupo asegurado.
- El Compartimento de las pérdidas, sobre alguna base justa, por todos los miembros del grupo.

Imaginemos que hay 1.000 casas en una ciudad y, por simplicidad, que el valor de cada una es de \$100.000. Cada dueño enfrenta el riesgo de que su casa se prenda fuego. Si ello ocurre, se podría producir una pérdida financiera de \$100.000. El sentido común nos indica que si bien algunas casas podrían quemarse, la probabilidad de que todas se quemen es remota. Supongamos que los dueños de estas casas llegan a un acuerdo para compartir el costo de las pérdidas cuando ellas ocurran, para que ningún individuo en particular se vea forzado a cargar con la pérdida total de \$ 100.000. Siempre que una casa se queme, cada uno de los 1.000 dueños contribuye con su porción compartida de la pérdida por lo que si la casa sufre una pérdida total, cada uno de los 1.000 dueños pagará \$100 y el dueño de la casa destruida recibirá una indemnización de \$100.000 para hacer frente a la pérdida. En este caso, los que sufren la pérdida son indemnizados por quienes no la sufrieron y aquéllos que se salvaron de la pérdida están deseosos de pagar a aquéllos que no lo han hecho porque haciéndolo ellos mismos se protegen de sufrir una pérdida de \$100.000. A través de este acuerdo de compartimiento de las pérdidas, la carga económica de las mismas es extendida a lo largo de todo el grupo. Esta es esencialmente la forma de trabajar de los seguros y por lo descripto, es una valoración pura del funcionamiento del seguro mutuo.

El funcionamiento de tal plan posee algunas dificultades; el más obvio es la posibilidad de que algunos miembros del grupo se nieguen a pagar su contribución en el momento de una pérdida. Este problema puede superarse exigiendo el pago requerido en forma anticipada. Para requerir este pago por adelantado, es necesario tener alguna idea acerca de la cantidad de las pérdidas que podrán ocurrir y las mismas pueden calcularse en base a la experiencia del pasado. Supongamos que en base a dicha experiencia, podemos predecir, con una exactitud razonable, que 2 de las 1.000 casa se han de quemar en el año. En tal caso, podríamos cobrar a cada miembro del grupo 200 pesos con lo que recaudaríamos un total de \$200.000. Además del costo de las pérdidas, habría indudablemente algunos gastos en el funcionamiento del programa pero también existe la posibilidad de que nuestras predicciones no hayan sido completamente exactas. Por consiguiente, podríamos cobrar a cada miembro del grupo 300 pesos en lugar de los 200 pesos, con lo que podríamos hacer frente a los gastos y también podríamos afrontar las posibles desviaciones de nuestras expectativas. Cada uno de los 1.000 dueños de edificios incurrirá en un costo cierto y pequeño de \$300 a cambio de una promesa de indemnización de \$100.000 si su casa se quemare. Este premio de \$300 es, en efecto, la participación individual sobre las pérdidas totales y los gastos de mantenimiento y administración del grupo. Si las

pérdidas y gastos son menores de los \$300 presupuestados, el exceso puede devolverse a los participantes pero, si las pérdidas y gastos exceden los \$300, será necesario solicitar una cobertura adicional a cada participante del grupo.

Como una alternativa a la escena precedente, una organización debidamente consolidada podría acordar directamente con cada uno de los dueños de las casas para proporcionar el seguro y en este caso, el asegurador cobraría los \$300 y pagaría todas las pérdidas y gastos. Si se generase un superávit, sería retenido por la organización emprendedora pero si resultara una pérdida, sería cargada o afrontada, también, por ella.¹⁸³

El Seguro desde el Punto de Vista del Individuo

Sobre la base de la descripción precedente, puedo definir al seguro, desde el punto de vista del individuo, como sigue:

“Desde un punto de vista individual, el seguro es un sistema económico por el cual el individuo sustituye a un pequeño costo -llamado premio- una gran pérdida financiera incierta -la contingencia asegurada- que podría resultar de no existir el seguro”.¹⁸⁴

La función primaria del seguro es la creación de una contrapartida del riesgo: la seguridad. El seguro no disminuye la incertidumbre -para el individuo- acerca de la ocurrencia del evento, ni altera la probabilidad de ocurrencia, pero reduce la probabilidad de pérdida financiera relacionada con el evento. Desde el punto de vista del individuo, la compra de un seguro sobre un edificio, elimina la incertidumbre con respecto a la pérdida financiera que surgiría en el caso que el edificio se quemara, pero no la incertidumbre acerca de la ocurrencia del siniestro.

Reducción del Riesgo a través del Agrupamiento

Además de eliminar el riesgo de los individuos, el seguro reduce, también, el riesgo para la sociedad en su conjunto. El riesgo que la compañía de seguros encara no es meramente la suma de los riesgos transferidos a ella por los individuos. Sin embargo la compañía de seguros puede hacer una cosa que los individuos no pueden: predecir, dentro de límites bastante precisos, las pérdidas que realmente ocurrirán. La exactitud de la predicción del asegurador está basado en la ley de los grandes números que establece que aunque un suceso aislado sea impredecible, si dicho suceso se repite un gran número de veces, su comportamiento tenderá cada vez más a ajustarse a una ley, a medida que dicho número se hace mayor. Combinando un número suficientemente grandes de unidades de exposición homogéneas (p.ej. muchas casas, muchos autos o muchas vidas), el asegurador puede hacer predicciones para el grupo en su conjunto.

¹⁸³ STIGLITZ, Rubén S. y Gabriel A., *Contrato de Seguro*, Ediciones La Rocca, Buenos Aires, 1988.

¹⁸⁴ CABANELLAS, GUILLERMO, "Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual". Editorial Heliastica S.R.L. Buenos Aires – Argentina, 1975.

Dado que la compañía de seguros basa sus tarifas en su expectativa de pérdidas futuras, están interesadas en conocer hasta qué punto la experiencia real puede desviarse de los resultados previstos. Para la compañía de seguros, el riesgo (o la posibilidad de pérdida financiera medido por la desviación potencial del resultado real frente al resultado predecido), y la exactitud de la predicción se refuerza cuando está basada en un gran número de unidades de exposición.

Si los actuarios de la compañía de seguros o el estadístico pudieran predecir las pérdidas futuras con precisión absoluta, el asegurador no tendría ninguna posibilidad de pérdida. Cobraría una tarifa a cada individuo sobre las pérdidas totales más los gastos de funcionamiento y usaría esa cobertura para pagar las pérdidas cuando ocurriesen pues el ingreso por premios siempre sería suficiente para pagar las pérdidas y cubrir los gastos. Si las predicciones no son exactas, los premios que el asegurador ha cobrado pueden ser inadecuados y por consiguiente existe un riesgo para el asegurador. En la medida en que se logra una mayor exactitud en la predicción, el riesgo para el asegurador se reduce.

El Seguro desde el Punto de Vista de la Sociedad

Además de eliminar el riesgo para el individuo, a través del traslado, el seguro reduce el valor agregado de riesgo en la economía, sustituyendo ciertos costos para las pérdidas inciertas. Estos costos se evalúan en base a la predicción hecha a través del uso de la ley de los grandes números. Dentro de este contexto, podemos formular una segunda definición de seguro, de la siguiente forma:

“Desde el punto de vista social, el seguro es un sistema económico desarrollado para reducir y/o eliminar riesgos a través del proceso de combinar un número suficiente de exposiciones homogéneas dentro de un grupo con el fin de hacer las pérdidas predecibles para el grupo en su conjunto y como un todo” ¹⁸⁵

El seguro no previene pérdidas, ni reduce el costo de las pérdidas a la economía como un todo. En los hechos, puede muy bien tener el efecto contrario de causar pérdidas y aumentar el costo de las mismas en su conjunto para la economía. La existencia del seguro alienta la ficción de ciertas pérdidas con el propósito de defraudar al asegurador y, además, en algunos casos, las personas son menos cuidadosas y pueden efectuar menores esfuerzos para prevenir ciertas pérdidas que podrían impedir si el seguro no existiese. También, la economía incurre en costos adicionales en la operación del mecanismo del seguro. No sólo el costo de las pérdidas debe ser soportado, sino también el gasto de distribuir las pérdidas sobre la base de alguna base equitativa, debe agregarse al costo inicial.

¹⁸⁵ URÍA, Rodrigo "Orientaciones modernas sobre el concepto jurídico del Seguro". En: Revista de Derecho Mercantil. Madrid, España, Abril – Junio 1962.

Seguro: ¿Transferencia o Agrupamiento?

Las dos definiciones del seguro – desde el punto de vista individual y social – reflejan dos visiones diferentes del mismo, y han dividido a los estudiosos durante, por lo menos, el último medio siglo. El primer punto de vista pone el acento en el traslado del riesgo y no intenta explicar de qué manera el riesgo es manejado por el transferente. El segundo punto de vista, enfatiza el papel del seguro en la reducción de riesgos en su conjunto. Algunos autores sostienen que el requisito esencial en el mecanismo del seguro es el traslado del riesgo, mientras que otros argumentan que el requisito esencial es el agrupamiento o compartimento de riesgos.

La definición del seguro desde la perspectiva individual, como un mecanismo para el traslado de riesgos y la substitución a un costo cierto y pequeño para una pérdida grande e incierta, parece ser la mejor definición.

En contraste, la definición de agrupación (pooling) no se aplica a todos los mecanismos que son considerados “seguro”, y por lo tanto es algo menos satisfactorio. El rasgo esencial del seguro, es el traslado del riesgo. El pooling es una técnica importante y útil al cesionario, pero no es un requisito, dado que las transacciones de seguro pueden ocurrir aun cuando el riesgo que se transfiere es único y por lo tanto no hay ningún agrupamiento (pooling) (p.ej. aseguramiento de nuevas tecnologías y de nuevos productos). Aunque el seguro generalmente involucra la reducción de riesgos en su conjunto, lo que se logra mediante su agrupación, las transacciones de seguros necesariamente no involucran el agrupamiento.

Ambas definiciones, sin embargo, son útiles. La definición de seguro desde la perspectiva individual, define la esencia del seguro, basado en su componente específica: el traslado. La definición de seguro desde la perspectiva de la sociedad es una definición funcional, y explica cómo el seguro normalmente logra la función del traslado.

Seguro y Juego

Quizás resulte útil hacer una distinción final con respecto a la naturaleza del seguro. Se dice a menudo que el seguro es una forma de juego por dinero. “Usted apostó a que se morirá, y la apuesta de la compañía de seguros es a que no se morirá” o “yo aposté a la compañía de seguros \$300 contra \$100.000 a que mi casa se quemará” La falacia de estas declaraciones son obvias. En el caso de una apuesta, no hay ninguna chance de pérdida, por lo tanto no hay riesgo antes de la apuesta. En el caso del seguro, la oportunidad de pérdida existe haya o no un contrato de seguro. En otras palabras, la distinción básica entre seguro y juego es que el juego por dinero crea un riesgo, mientras que el seguro provee una forma de traslado del riesgo existente.

En definitiva, se trata de la diferencia entre riesgo especulativo y riesgo puro.

La Contribución Económica del Seguro

El bien que es destruido por una contingencia asegurada, no se reemplaza a través de la existencia del contrato de seguro. Si bien pueden usarse las coberturas de la compañía de seguro para reemplazar la propiedad, cuando una casa o edificio se quema, la sociedad ha perdido una fuente de ingreso conveniente. El seguro como instrumento económico, se justifica en el hecho de que crea certeza sobre la carga financiera de las pérdidas y porque dispersa las pérdidas que efectivamente ocurren. Debido a que proporciona un mecanismo a través del cual pueden compartirse las pérdidas y reducirse la incertidumbre, el seguro trae tranquilidad mental a los miembros de la sociedad.

El seguro también provee una utilización más óptima del capital. Sin la posibilidad del seguro, los individuos y las empresas tendrían que mantener reservas relativamente grandes para satisfacer los riesgos que deben asumir. Estas coberturas estarían en la forma de dinero en efectivo ocioso, o se invertirían en coberturas de seguros, transparentes pero de bajo interés productivo. Este sería un uso ineficaz del capital. Cuando el riesgo se transfiere al portador profesional del riesgo, se minimizan las desviaciones de los resultados esperados. En consecuencia, los asegurados necesitan guardar reservas mucho más pequeñas que en el caso que el seguro no existiese. Las reservas liberadas estarán entonces disponibles para la inversión productiva, logrando una productividad mayor del capital.

Elementos de un riesgo asegurable¹⁸⁶

Teóricamente pueden asegurarse todas las posibilidades de pérdida, pero algunas no resultan asegurables a un precio razonable. Sin embargo, por razones prácticas, los aseguradores no desean aceptar todos los riesgos que otros pueden desear transferirles. Para que sea considerado un asunto apropiado para el seguro, deben estar presentes determinadas características. Los cuatro requisitos enumerados a continuación representan los elementos ideales de un riesgo asegurable, lo que no significa que ciertos riesgos que no los tengan, no puedan ser, igualmente, asegurados

1. **Debe haber un número suficientemente grande de unidades homogéneas de la exposición, para hacer las pérdidas bastante predecibles.** El Seguro, como hemos visto, está basado en el funcionamiento de la ley de los grandes números. Un número grande de unidades de exposición refuerza el funcionamiento de un plan de seguros haciendo a las estimaciones de pérdidas futuras más exactas y fiables.
2. **La pérdida producida por el riesgo debe estar definida y ser mensurable.** Debe tratarse de un tipo de pérdida que sea relativamente difícil falsear, y debe ser capaz de medirse

¹⁸⁶ HALPERIN ISAAC, Contrato de Seguro. Ediciones Océano, S. A. Barcelona. España, 1966.

financieramente. En otras palabras, debemos poder decir cuando una pérdida ha tenido lugar, y debemos poder poner algún valor a la magnitud de la misma.

3. **La pérdida debe ser fortuita o accidental.** La pérdida debe ser el resultado de una contingencia; es decir, debe ser algo que puede pasar o no. No debe ser algo que tiene la certeza de ocurrir. Si la compañía del seguro sabe que un evento en el futuro es inevitable, también sabe que debe recaudar por lo menos lo mismo que la pérdida que debe pagar, junto con una cantidad adicional para los gastos de administración y funcionamiento. La depreciación, como es una certeza, no puede asegurarse y se maneja a través de un fondo de amortización. Además, la pérdida debe estar más allá del control del asegurado. La ley de los grandes números es útil para hacer predicciones sólo si podemos asumir, razonablemente, que la ocurrencia futura se aproximará a la experiencia del pasado. Dado que asumimos que esa experiencia del pasado fue el resultado de sucesos casuales, las predicciones acerca del futuro sólo serán válidas si los acontecimientos futuros también son sucesos casuales.
4. **La pérdida no debe ser catastrófica.** Debe ser improbable producir pérdidas en un elevado porcentaje de las unidades de exposición al mismo tiempo. El principio del seguro está basado en la noción de compartir pérdidas, bajo la premisa de que sólo un porcentaje pequeño del grupo sufrirá pérdidas en el mismo tiempo. El daño que resulta del ataque del enemigo sería catastrófico por naturaleza. El principio de aleatoriedad en la selección se relaciona estrechamente con el requisito de que la pérdida no debe ser catastrófica.

Anti selección o Selección Adversa

La experiencia futura del grupo al que aplicamos nuestras predicciones se aproximará a la experiencia del grupo del que las predicciones han sido tomadas sólo si ambos tienen aproximadamente las mismas características. Debe haber una proporción de riesgos buenos y malos en el primer grupo similar a la del grupo en el que la predicción se aplica. Sin embargo, los actos de naturaleza humana actúan en el sentido de interferir con la aleatoriedad necesaria para permitir la composición aleatoria del grupo real. Las pérdidas que se predicen están basadas en la experiencia media del grupo más antiguo, pero hay siempre algunos individuos que son peores que los riesgos medios. Dado que la oportunidad de pérdida es mayor para estos individuos que para los otros miembros del grupo, ellos tienen una tendencia a desear contratar una cobertura de seguro en una magnitud mayor que el resto del grupo. Esta tendencia produce lo que se conoce como anti selección (situación que se produce cuando en un conjunto de pólizas se integran riesgos de siniestralidad probable superior a la técnicamente prevista como equilibrada) o selección adversa (Situación que se produce en el seguro de vida (y por

analogía en los restantes ramos) cuando una persona con insatisfactorio estado de salud o con expectativas de cuidados médicos obtiene una cobertura de seguro económicamente favorable para ella y, en consecuencia, perjudicial para el asegurador).

A menos que se tome alguna previsión para prevenir la anti selección o selección adversa, las predicciones basadas en las experiencias del pasado podrían ser inútiles para predecir la experiencia futura.

Viabilidad Económica

A veces se agrega, a los elementos antes enunciados, un atributo adicional como requisito para un riesgo asegurable -que el costo del seguro no resulte elevado con respecto a la posible pérdida o que el seguro sea económicamente factible.

Los cuatro elementos de un riesgo asegurable son características de ciertos riesgos que permiten el funcionamiento exitoso de la técnica del seguro. Si a un riesgo dado le falta alguno de estos elementos, el funcionamiento del mecanismo del seguro queda impedido. El principio de "asegurabilidad económicamente factible" realmente no es un impedimento para el funcionamiento del principio del seguro sino, más bien, una violación de los principios de administración de riesgo y del sentido común.

Tipos de Seguros¹⁸⁷

Las mayores líneas de seguro vendidas por aseguradores patrimoniales y de responsabilidad incluyen los distintos tipos de seguros que a continuación se detallan:

- **Seguro de Incendio.**

Es una forma de seguro patrimonial diseñado para cubrir daños a edificios, mobiliario, adornos y otras propiedades personales en localizaciones fijas. El término seguro de incendio, aunque ampliamente usado, es un nombre equivocado porque aunque el fuego era el peligro original para el que la protección se proporcionaba, la cobertura puede actualmente ser proporcionada bajo la línea de seguro de incendio contra virtualmente todos los peligros asegurables. Hay dos procedimientos básicos con respecto a los riesgos con que la cobertura es provista. Bajo el primer procedimiento, llamado "cobertura de riesgos enumerados", los riesgos específicos contra los que la protección se proporciona, se listan en la póliza (Ejemplo: incendio, rayo,

¹⁸⁷ WILLETT, Allan La Teoría Económica de Riesgo y Seguro, The Economic Theory of Risk and Insurance, University of Pennsylvania Press, 1951.

explosión, peligros de la naturaleza, etc.), y la cobertura sólo se aplica para los daños surgidos de la lista de riesgos en forma taxativa. Bajo el segundo procedimiento, llamado "cobertura de Todo Riesgo " la póliza enumera los riesgos excluidos, y la pérdida que surge de cualquier riesgo no excluido está automáticamente cubierta. La cobertura puede brindarse ya sea para la pérdida directa (es decir, la pérdida real representada por la destrucción del bien o recurso) como para la pérdida indirecta (es decir, la pérdida de ingresos y/o los gastos extras que son el resultado de la interrupción del negocio).

- **Seguro marítimo**

Como el seguro contra incendio, es diseñado para proteger contra la pérdida financiera que resulta del daño al bien poseído, sólo que aquí los peligros son principalmente aquéllos asociados con el transporte. El seguro marítimo es dividido en dos clases: el marítimo y el terrestre. Las pólizas de seguro marítimo proporcionan cobertura a todos los tipos de naves marítimas y su carga. También se suscriben pólizas para cubrir la responsabilidad del naviero. Originalmente, este tipo de pólizas cubrían la carga después de que estaba cargada sobre la nave. Hoy, las pólizas normalmente se endosan para proporcionar cobertura de "depósito a depósito", protegiendo así contra riesgos de transporte por tierra así como aquéllos en el océano. Seguro marítimo interior es algo contradictorio en su propia denominación. El campo específico de acción se desarrolló como consecuencia del seguro marítimo y de la cobertura "depósito a depósito". Cuando la población se extendió por los Estados Unidos, el transporte vino a jugar un papel crucial en el desarrollo de los negocios. Con el crecimiento de los medios de transporte, se levantó un clamor para que el seguro protegiera contra las pérdidas de los productos que se enviaban. Originalmente, el seguro marítimo interior se desarrolló para cubrir mercaderías transportadas por transportes tales como ferrocarriles, vehículos de motor o barcos y barcas que navegan por los canales interiores y en el comercio costero. Luego se fue extendiendo para cubrir medios de transporte y comunicación como puentes, túneles, tuberías, líneas de transmisión de energía, y equipos de comunicación por radio y televisión. Eventualmente, incluye cobertura en los distintos tipos de bienes que no están en el curso de transporte, pero que están lejos de las instalaciones del dueño.

- **El Seguro Automotor**

Proporciona protección contra varios tipos de pérdidas. Primero, protege contra la pérdida que resulta de una obligación legal que surge de la propiedad y/o uso de un automóvil. La cobertura también se proporciona contra pérdida que es el resultado del robo del automóvil o daños a él por muchas causas diferentes. Finalmente, incluye una forma especial de seguro de accidente que cubre lesiones sufridas en accidentes del automóvil.

- **El Seguro de Responsabilidad Civil**

Agrupar una gama amplia de coberturas. La forma con la que la mayoría de la gente está familiarizada es el seguro de responsabilidad automotor, pero también hay otros riesgos de responsabilidad. La cobertura de Responsabilidad civil para un comercio o industria es la denominada Responsabilidad Civil Comprensiva, que cubre principalmente la responsabilidad civil extracontractual, y se cubren riesgos nominados, ej.: linderos, guarda de vehículos, calderas, suministro de alimentos, etc. Así como en el caso del seguro de riesgos patrimoniales, también existe una póliza que cubre las operaciones de la industria y sus productos, llamada Responsabilidad Civil Operaciones y Productos. Asimismo hay coberturas muy amplias en este sentido y reiteramos que todas estas coberturas cubren la responsabilidad civil extracontractual. Asimismo existen las coberturas para las responsabilidades surgidas de contratos, y estas son las coberturas de Responsabilidades Civiles Profesionales, en la que podemos englobar las responsabilidades por mala praxis profesional médica, de ingenieros, etc. Asimismo de los llamados Errores y Omisiones y de Directores y funcionarios de Empresas (E&O, D&O).

- **El Seguro de Accidentes de Trabajo**

Provee cobertura para el pago de las obligaciones declaradas formalmente que el estatuto impone a los patrones por las lesiones a los empleados durante el empleo. Dado que los beneficios son determinados por ley y la cobertura es compulsiva, el seguro de indemnización de obreros se considera que es una forma de cobertura de seguro social, aunque es vendido por los aseguradores privados. Actualmente en nuestro país se han regulado las Compañías de seguros específicas: ART – Administradoras de riesgos del trabajo.

- **El Seguro Técnico o de Ingeniería**

Fue una de las coberturas de accidentes más primitivas (Seguro de calderas). El funcionamiento de las calderas era una exposición a

la vida y a la propiedad debido al riesgo de explosión por sobrepresión interior. Además, las distintas formas de maquinaria están sujetas a avería accidental que puede ocasionar retrasos largos y costosos en la producción. Para prevenir las pérdidas, el asegurador de calderas y de maquinaria mantiene un servicio de inspección comprensivo, y este servicio es una razón primaria para la compra de la cobertura. Este seguro devino luego en el seguro de Rotura de Maquinarias y Equipos. Dentro de estas coberturas podemos mencionar los seguros de todo riesgo para construcción y montaje de equipos, el seguro de todo riesgo de equipos electrónicos y el de equipos de contratistas

- **El Seguro contra Robo y Hurto**

Son coberturas de accidentes diseñadas para proteger la propiedad del asegurado contra pérdidas que son el resultado de los actos delictivos. Dado que una cláusula standard en estas pólizas contra delitos excluyen actos cometidos por los empleados del asegurado, son llamadas "cobertura de delitos cometidos por no empleados". La protección contra los actos delictivos por parte de los empleados se proporciona por medio de bonos de fianza que se discuten brevemente. Son los seguros de interés mayor en este trabajo.

- **Seguro de Crédito**

Es una forma altamente especializada de cobertura (disponible para manufactureros y comerciantes al por mayor) que indemniza a los asegurados por pérdidas que son el resultado de su imposibilidad de cobrar los créditos que posee a su favor cuando se produce la insolvencia de sus deudores. La cobertura se suscribe sujeta a una franquicia igual a la pérdida normal de mala deuda y con una provisión que le exige al asegurado que comparta una parte de cada pérdida con el asegurador.

- **Caución y Garantía (o Fianza)**

Caución y garantías representan una clase especial de mecanismo de traslado de riesgos, y los especialistas difieren en sus opiniones acerca de si la promesa escrita de pago debe ser considerada como un seguro. En los hechos, hay ciertas diferencias fundamentales entre una promesa escrita de pago y una póliza de seguro y, hablando estrictamente, puede argumentarse que algunas promesas de pago no son contratos de seguro. La fianza es dividida en dos clases: Bonos de fianza o fianza de fidelidad (fidelity bonds) y garantías (surety bonds). La fianza de fidelidad

protege al acreedor de una obligación contra deshonestidad por parte de su o sus empleados y normalmente se llama "seguro de deshonestidad de empleado." En la mayoría de los casos, se asemeja al seguro más estrechamente que la garantía (security bond), y muchas autoridades los consideran una forma de seguro de accidente. La mayoría de las garantías se emiten para personas ligadas al ámbito de la construcción, aquellas relacionadas con acciones judiciales, y aquellas que pretenden licencias y permisos. Básicamente, las garantías garantizan que el principal es honesto y tiene la necesaria habilidad y capacidad financiera para cumplir con la obligación por la que está garantizado. Además, los aseguradores patrimoniales y de responsabilidad venden estas fianzas, y normalmente se considera que la fianza es normalmente considerada parte de los negocios del seguro patrimonial y de responsabilidad.

- **Reaseguro**

El reaseguro es un procedimiento por el que la compañía de seguros puede evitar el riesgo de una catástrofe en el funcionamiento del mecanismo del seguro. Como el término indica, el reaseguro es un seguro para los aseguradores. Está basado en los mismos principios del seguro: compartir y transferir. En una transacción de reaseguro, el asegurador en busca de reaseguro es conocido como el "suscriptor directo" o la compañía cedente, mientras que la compañía que asume la parte del riesgo simplemente es conocida como el "reasegurador." Esa porción del riesgo que el suscriptor directo retiene se llama "pleno de retención," o retención plena. El acto de transferir una parte del riesgo a la compañía de reaseguros se llama "ceding," y la porción del riesgo cedida al reasegurador se llama "cesión." El reaseguro puede proporcionar protección contra una única pérdida grande, o un número grande de pérdidas pequeñas causadas por una única ocurrencia.¹⁸⁸

Marco Legal de la Actividad Aseguradora en La República Argentina¹⁸⁹

La ley marco que regula la actividad aseguradora en la Argentina es la Ley Nacional de Seguros N° 17.418, del año 1967.

¹⁸⁸ STIGLITZ RUBEN S., Cláusulas Abusivas en el Contrato de Seguro, Editorial Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1994.

¹⁸⁹ LEY NACIONAL DE SEGUROS N° 17.418, 1967.

De acuerdo a dicha legislación referenciada, en su artículo 1ro, se define que *“Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga, mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento”. “... puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley”. (Art 2.). “El contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos del asegurador y asegurado, empiezan desde que se ha celebrado la convención, aun antes de emitirse la póliza” (Art4.).* Hasta aquí, el plano de las definiciones. No obstante, existen aspectos de sumo interés para este trabajo, contenidos en este plexo legal, cuyos contenidos agrego a continuación:

- **Reticencia:** *“Toda declaración falsa o toda reticencia de circunstancias conocidas por el asegurado, aún hechas de buena fe, que a juicio de peritos hubiese impedido el contrato o modificado sus condiciones si el asegurador hubiese sido cerciorado del verdadero estado del riesgo, hace nulo el contrato.”* (art. 5). En tal sentido, es uno de los principales causales de presentaciones de nulidades por parte del asegurador, cuando se determina modificaciones en el estado del riesgo inicialmente previsto al celebrar el contrato. Es palabras simples, si hubo un aumento del riesgo por declaración falsa del asegurado, u omisión de datos (aún sea de buena fe), implica que el asegurador no debe asumir las obligaciones contraídas.
- **Agravación del riesgo. Concepto y rescisión:** *“Toda agravación del riesgo asumido que, si hubiese existido al tiempo de la celebración, a juicio de peritos hubiera impedido el contrato o modificado sus condiciones, es causa especial de rescisión del mismo”* (art. 37). Especialmente a tener en cuenta, las condiciones de agravamiento de los riesgos. En tal sentido, en las cláusulas de las pólizas, normalmente se agregan algunos de los agravantes más comunes, que ocasionan rescisión. En el caso de este trabajo, cito como ejemplo ilustrativo algunas condiciones en las cuales el Asegurador no indemnizará las pérdidas, además del Art. 70 más abajo desarrollado, tomadas de pólizas de Compañías Líderes en el Mercado (Federación Patronal Seguros, y Sancor Seguros):^{190 191}
 - “El asegurador no indemnizará pérdidas o averías causadas por culpa del cargador o destinatario, salvo que se pruebe

¹⁹⁰ FEDERACION PATRONAL SEGUROS S.A., Póliza de Seguros, Sección Transportes, Transportes por Viaje (SELF), abril de 2016.

¹⁹¹ GRUPO SANCOR SEGUROS, Cobertura Empresas, Industria, Transporte, Póliza de Seguro de Cargas Transportadas, abril 2016.

una conducta razonablemente justificable en las circunstancias del caso. El Asegurador responde en la medida que la avería o pérdida cubierta por el seguro se produzca por hechos u omisiones del transportista”.

- “Queda entendido y convenido que se excluye el riesgo de robo con efracción de toda mercadería expuesta a la vista dentro de un automóvil particular y/o en furgones con ventanillas sin protección al exterior, excepto que los mismos se encuentren con custodia personal directa”.
 - “No se considera robo, a los efectos de esta póliza, el apoderamiento ilegítimo total o parcial de los efectos asegurados, cuando la fuerza en las cosas se limite a cortes, desgarros, roturas o cualquier tipo de violencia sobre las lonas que cubren dichos efectos. En consecuencia, estos siniestros no serán indemnizables por el Asegurador”.
- **Ante siniestro consumado (art. 40):** *“Si el tomador omite denunciar la agravación, el asegurador no está obligado a su prestación si el siniestro se produce durante la subsistencia de la agravación del riesgo, excepto que:*
 - a. *El tomador incurra en la omisión o demora sin culpa o negligencia;*
 - b. *El asegurador conozca la agravación al tiempo en que debía hacerse la denuncia.”*
 - **Provocación del siniestro (art. 70):** *“El asegurador queda liberado si el tomador o el beneficiario provoca el siniestro dolosamente o por culpa grave. Quedan excluidos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber de humanidad generalmente aceptado”.*
 - **Cambio de ruta y cumplimiento anormal (Art. 122):** *“El asegurador no responde de los daños si el viaje se ha efectuado sin necesidad por rutas o caminos extraordinarios o de una manera que no sea común.”*

Una primera apreciación permite afirmar taxativamente que el resarcimiento esperado no es automático, ni mucho menos, y exige un cumplimiento efectivo de las condiciones originalmente pactadas.¹⁹²

Asimismo, debo resaltar que el estadió de los bienes en la cadena logística no va a estar cubierto en ninguno de los casos por una póliza única,

¹⁹² BARBATO NICOLAS H., *Culpa grave y dolo en el derecho de seguros*, Editorial Hammurabi, Buenos Aires, 1994.

ya que mientras están en Centros de Distribución tendrán una cobertura, otra cubrirá desde que los bienes a transportar se ponen en movimiento en el vehículo previsto hasta la entrega en el destino final determinado en póliza (manteniendo el curso ordinario, incluidas las detenciones, estadías y trasbordos normales previstos), y otra tendrá como objeto el almacenamiento en destino. Estas coberturas son de esta forma con la totalidad de las compañías, ya que se basan en evaluaciones de riesgos distintas, de acuerdo a cada estadio. Desarrollaré como ejemplo, puntualmente la cobertura en el transporte.

Clasificación de los Riesgos, de acuerdo a la visión del Seguro

Considerando consolidados los conceptos básicos sobre los seguros en sus distintas facetas, voy a adentrarme en las distintas variantes que se presentan para el tema de este trabajo. En tal sentido, orientaré el desarrollo refiriéndome sólo a los seguros contra robos en el estadio del transporte.

De acuerdo a la visión del seguro, los mismos clasifican, de acuerdo al aumento o disminución del riesgo, de acuerdo a lo siguiente: Riesgo Físico, Moral, De la Moral y Legal. A continuación, desarrollaré cada uno de ellos, y lo relacionaré con la actividad logística con el objeto de poder dilucidar si realmente los seguros son una opción válida y efectiva para paliar los efectos del accionar delictivo en particular.

Riesgo Físico.

El riesgo físico consiste en las propiedades físicas intrínsecas del bien, que aumentan la chance de pérdida frente a variados peligros. Los ejemplos de riesgos físicos que aumentan la posibilidad de pérdida del peligro de fuego son: el tipo de construcción, el tipo de localización de la propiedad, y la ocupación del edificio. En lo que me ocupa en este trabajo, los seguros contra robos de cargas transportadas, se puede dilucidar una clara clasificación de los bienes de acuerdo a sus posibilidades de siniestros, de acuerdo a la viabilidad mayor o menor de ser robada por su propia naturaleza. En efecto, como ejemplo tomamos la siguiente clasificación, realizada por una compañía de Seguros líder en el mercado nacional¹⁹³, y que se traduce en distintos aranceles de prima (obviamente), a saber:

¹⁹³ GRUPO SANCOR SEGUROS, Cobertura Empresas, Industria, Transporte, Póliza de Seguro de Cargas Transportadas, abril 2016.

- **Mercaderías de Clase A:** son aquellas que son menos susceptibles de reducción en caso de robo.
- **Mercaderías de Clase B:** Aquellas que son más susceptibles de reducir en caso de robo. Al momento de la consulta (Abril 2016), este incluía aparatos de radio, TV, fotográficos, electrodomésticos, cosméticos, azúcar, bebidas, fibras textiles y su manufactura, repuestos, etc.

Asimismo, como un agravamiento del riesgo físico importante a tener en cuenta, es que también se hace distinción de acuerdo al tipo de vehículo utilizado para el transporte, teniendo en cuenta los distintos grados de exposición de las mercaderías, a saber (de acuerdo al ejemplo):

- **Vehículos Clase 1:** Furgones.
- **Vehículos Clase 2:** camiones, semirremolques-furgones, camiones tanques, bateas de automóviles.
- **Vehículos Clase 3:** semirremolques (no furgones), camiones o furgones con acoplados, carretones, camiones jaulas.

Obviamente esta diferenciación en Clases, se traduce en diferencias de valores de prima.

Riesgo Moral

El riesgo moral se refiere al aumento en la probabilidad de pérdida como resultado de las malas tendencias en el carácter de una persona asegurada. Más simplemente, las tendencias deshonestas de una persona asegurada pueden inducir a esa persona para intentar defraudar a la compañía de seguros. Una persona deshonesto, en la esperanza de lograr recaudar ingresos extras a partir de su compañía del seguro, puede causar una pérdida intencionalmente o puede exagerar la magnitud de una pérdida en un esfuerzo por cobrar más de la cantidad que le corresponde. Esta conducta es, obviamente delictiva.

Riesgo de la Moral

No debe ser confundido con riesgo moral. Ellos resultan de la actitud descuidada del asegurado hacia la ocurrencia de pérdidas. La contratación de un seguro puede crear un riesgo de la moral, dado que la compensación potencial que la compañía del seguro efectuará debido a la ocurrencia de una pérdida, puede llevar al asegurado a ejercer menos cuidado que el que debería efectuar para cargar solo con la pérdida exclusivamente. En tal sentido, estos riesgos, al materializarse en daños (en muchos casos judicializados), han sido objeto de fallos contrarios a los asegurados por aplicación de los distintos tribunales intervinientes, de la llamada "Teoría de la Previsibilidad". Esta

Teoría, (explicada a grandes rasgos, a efectos de no desviarme excesivamente del tema de este trabajo), consiste en que el autor (la víctima primaria del robo), no puede aducir situación de “hecho fortuito” ante situaciones que se consideran normales y frecuentes (en este caso los intentos de robo a las mercaderías transportadas), como un eximente de no haber adoptado las medidas correspondientes y necesarias para evitar o intentar evitar la producción de los ilícitos.¹⁹⁴ A efecto ilustrativo de la aplicación de esta Teoría, desarrollo muy sintéticamente un fallo de actualidad, de octubre de 2015:

- La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal condenó a una empresa transportista a pagar una indemnización a un cliente, cuya carga no pudo ser entregada por haber mediado un robo armado durante el acarreo contratado, situación que los jueces consideraron previsible. En la causa “Zurich Argentina Cía de Seguros c/Transportes México y otro s/faltante y/o avería de carga de transporte terrestre” la Sala II confirmó una sentencia de primera instancia en la que hacía lugar a la demanda de una empresa aseguradora que pretendía recibir la repetición del pago que había realizado como indemnización a un cliente cuya mercadería había sido sustraída durante el recorrido del transporte.
- Contra la sentencia del juez a que apeló la demandada argumentando causales de “caso fortuito” o “fuerza mayor”, puesto que la mercadería había sido sustraída con uso de armas de fuego por parte de los delincuentes, lo cual excedía el alcance de la custodia del transportista.
- Ante la cuestión planteada, los jueces explicaron que “la frecuencia de los robos de mercaderías transportadas por vía terrestre, perpetrados por bandas delictivas organizadas, impide considerar a tales hechos como imprevisibles, constituyendo un riesgo propio de la actividad profesional de la empresa transportadora”. Asimismo, agregan que “La empresa transportadora es quien se encuentra en mejor posición para evitar la ocurrencia de tales acontecimientos, “por lo que las deficiencias de seguridad que facilitan la consumación de un robo no pueden liberar de responsabilidad a la empresa acarreadora, bajo el amparo del “carácter irresistible de la agresión”.
- El fallo continúa expresando “... al ser las empresas de transporte a las que se les confían valiosos cargamentos, son aquellas las que deben tomar los recaudos necesarios para la protección y custodia de la carga (...), Tal actitud de prevención se impone en cumplimiento del mandato legal del art. 162 del Código de

¹⁹⁴ CODIGO PENAL DE LA NACION ARGENTINA, Art 10 y 159, comentados en <http://www.infoderechopenal.es/2013/03/previsibilidad-cognoscibilidad.html>

Comercio¹⁹⁵, que es el de proporcionar a la carga el cuidado de un hombre exacto en el cumplimiento de sus obligaciones. Esta responsabilidad pesa sobre el transportista por la naturaleza del contrato”.

- De este modo, y en arreglo a la “Teoría de la Previsibilidad”, la Sala III rechazó la petición de la recurrente, toda vez que surge del fallo que “la demandada no implementó para el viaje en cuestión ninguna medida de seguridad; al respecto el vehículo con el cual fue transportada la mercadería siniestrada “no contaba con ningún elemento de seguridad”, lo cual encuadra como culpa.¹⁹⁶
- Como comentario final deseo agregar que, en definitiva, lo que inclina en la balanza en la decisión final es la no adopción de las medidas de seguridad correspondientes. Si bien probablemente el resultado de la acción delictiva hubiera sido el mismo, el adoptar las medidas correspondientes hubiese evitado la consideración de conducta culposa.

Riesgo Legal

Se refiere al aumento en la frecuencia y severidad de pérdida que surgen de las leyes promulgadas por legislaturas y las doctrinas surgidas de los fallos de los jueces. Aquellas jurisdicciones en las que las doctrinas legales favorecen a un demandante, representan un riesgo a personas u organizaciones que son demandadas. Aunque el riesgo legal es más grande en el campo de las responsabilidades legales, también existe en el caso de exposiciones de la propiedad. De la definición anterior, me parece que es difícil encontrar la forma en que puede verse materializado este riesgo como daño. Por ello, voy a recurrir a ejemplos que permitan visualizarlo. Obviamente, se va a tratar de casos que, necesariamente, fueron judicializados al no encontrarse solución entre los interesados en forma directa. Para su mejor desarrollo, desarrollare, en primera instancia, la situación marco en la cual los incidentes se desarrollan.

El Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) suscripto en 1990 para contribuir a una efectiva integración de los países de la región, se ha extendido a los países miembros del Mercosur, Bolivia, Chile y Perú¹⁹⁷.

En Argentina el ATIT fue puesto en vigencia a través de la Resolución de la Subsecretaría de Transportes de la Nación N° 263/90, y en su “Aspectos

¹⁹⁵ CODIGO DE COMERCIO DE LA NACION ARGENTINA.

¹⁹⁶ <http://www.abogados.com.ar/aplican-teoria-de-la-previsibilidad-en-caso-de-robo-de-mercaderia-transportada/8845>, consultada 09 de octubre de 2016.

¹⁹⁷ ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980. ALADI / AAP / A14TM /3; 26 de setiembre de 1990.

Aduaneros” por la Resolución de la Administración Nacional de Aduanas N° 2.382/91, con diversas modificaciones, contando hasta la fecha con casi veinte años de aplicación¹⁹⁸.

Básicamente establece un régimen legal mediante el cual, las mercaderías en tránsito internacional son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras, por empresas de transporte debidamente habilitados por las respectivas autoridades de cada país signatario.

Al salir de una Aduana de Partida, el transportista presenta el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC / DTA) que ampara el medio de transporte ante el Servicio aduanero, quien constata que el vehículo se encuentre habilitado y procede al precintado de la unidad de transporte.

Este tránsito arribará a la Aduana de Entrada al país (en el caso de importación) o de Salida (exportación) en la cual el servicio aduanero sólo constata físicamente la colocación de los precintos del medio transportador, salvo que la forma en que hubieren sido colocados o el estado que presenten no ofrezcan la debida seguridad.

El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), que efectúa la empresa de transporte mediante el Agente de Transporte que la representa, oficia de documento hábil para registrar la declaración aduanera de tránsito en el sistema informático María, otorgándose un plazo para arribar a la Aduana de Destino (que puede ser una Aduana Interior, un depósito fiscal o una Aduana de Salida en el caso de un tránsito directo hacia un tercer país).

En la faz tributaria aduanera, el ATIT prevé que las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional gozan de la suspensión de pago de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles, previendo que por tal suspensión de pago, las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal.

Abordando puntualmente este tópico de la dispensa de pago de tributos, se ha planteado una cuestión de no menor resonancia, cuando las mercaderías que ingresan al país, son robadas en el trayecto de la operación de tránsito.

¹⁹⁸ Administración Federal de Ingresos Públicos, ADUANAS, Resolución General 2629, Transporte Internacional Terrestre. Reconocimiento de precintos aduaneros utilizados por la Receita Federal do Brasil. Resolución N° 2382/91 (ANA), sus modificatorias y sus complementarias. Su modificación. Bs. As., 16/6/2009

En Argentina, el ATIT remite a los fines de la responsabilidad derivada de los incumplimientos del régimen de tránsitos, a las disposiciones del Código Aduanero¹⁹⁹, concretamente a la Destinación Suspensiva de Tránsito prevista en los artículos 296 y siguientes del Código Aduanero.

Frente al hecho concreto del robo de la mercadería transportada en tránsito (con dispensa de pago de tributos al ingresar al país) la Aduana responsabiliza a las empresas de transporte y sus respectivos Agentes de Transporte Aduaneros, por el pago de los tributos (arancel extrazona, más los impuestos internos que gravan la importación), fundándose en el artículo 315 que dispone:

“La mercadería irremediamente perdida por algún siniestro ocurrido durante su transporte bajo el régimen de tránsito de importación y que hubiere sido comunicado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 308 no está sujeta a los tributos que gravaren su importación para consumo, excepto las tasas devengadas por servicios, siempre que la causal invocada se acredite debidamente a satisfacción del servicio aduanero”.

Aclara en su última parte que: “La mercadería no se considerará irremediamente perdida cuando pese a no poder ser recuperada por su propietario pudiere ser empleada por un tercero”.

El problema comenzó a surgir a partir de 2005, cuando los robos se hicieron frecuentes y llegaron a cifras realmente alarmantes en la Argentina. El reclamo de pago de los impuestos por la mercadería robada, que deberían abonarse, por presumirse su importación a consumo, se dirige a las empresas transportadoras, por así establecerlo el ATIT, en su carácter de responsables originarios del cumplimiento del régimen de tránsito y contra los Agentes de Transportes que representan a la empresa responsable (complementando el ATIT con el artículo 310 del Código Aduanero).

Lo trascendente es destacar que la “garantía” consistente en la flota de los vehículos que componen la empresa de transporte, para responder a los reclamos tributarios ante incumplimientos, se volvió en muchos casos ilusoria frente a la desaparición o fusión de las empresas (y sus representantes legales), que sufrieron un robo durante el tránsito de mercaderías, a quienes la Aduana debería cobrarle los tributos en suspenso a su ingreso al país.²⁰⁰

Estos reclamos de pago y la responsabilidad que cabe a cada uno, originaron en la Argentina criterios dispares en la Jurisprudencia del Tribunal

¹⁹⁹ LEY NACIONAL N° 22.415 CODIGO ADUANERO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, Reglamentación y modificaciones, 2 de marzo de 1981.

²⁰⁰ REVISTA CONTAINER, Febrero 2010, disponible en: <http://www.revistacontainer.com.ar/2010/02/24/transporte-terrestre-las-responsabilidades-por-el-robo-de-mercaderia-2/#sthash.imL0s74s.dpuf>

Fiscal de la Nación. Así, entre otros precedentes, en el caso caratulado: “TORRES, ARIEL c/DGA s/recurso de apelación”, Expte. N° 15.337-A de noviembre de 2002 el Tribunal condenó al pago de los tributos por la mercadería robada, a un Agente de Transporte Aduanero que representó a una empresa de transportes chilena.

En el caso “NUESTRA SEÑORA DE LA ASUNCIÓN CISA C/DGA”, Expte N° 17.714 A del año 2004 el T.F.N. eximió a la empresa transportadora del pago de los tributos, por entender que si bien existe la presunción del artículo 315 infine del Código Aduanero “no parece justo ni razonable que se considere que quien ilícitamente se apropió de lo que no era suyo ponga en cabeza de quien sufrió el ilícito la responsabilidad tributaria, por un presunto uso, que ni siquiera se pudo determinar atribuido”. Para así resolver el Tribunal consideró que “en la especie el transportista actuó con diligencia, resultando atendible las defensas del mismo, en tanto dice, no pudo evitar por la naturaleza del hecho sus consecuencias”.

Posteriormente en el caso “LIROSI, JUAN ANTONIO” C/ DGA s/ recurso de apelación Expte N° 19.637-A de diciembre de 2004, el Tribunal condenó a la empresa transportadora al pago de tributos por considerar que “corresponde que los tributos en cuestión sean efectivizados por el transportista según lo normado por el artículo 312 del CA, ya que el robo de las mercaderías in itinere debió ser un riesgo a prever a fin de contratar el seguro respectivo”.

En el fallo “TRANSPORTES GARGANO S.A. C/ D.G.A. s/ recurso de apelación”; Expediente. N° 19.626-A del mes de marzo de 2006 el Tribunal Fiscal eximió a la empresa transportista del pago de los tributos, considerando que las mercaderías robadas durante el tránsito son objeto del ilícito de contrabando (por su ingreso ilegal al país) por lo cual estimó que “las destinaciones vinculadas con delito de contrabando no obstan a que pueda revocar los cargos que se formulen contra quienes no revisten el carácter de sujetos pasivos de la obligación tributaria, estando en juego los principios de reserva y de legalidad de la tributación, como en el sub-lite en que se considera cometido el delito de contrabando, pero no se pudieron localizar a los sujetos a que se refiere el artículo 782 del C.A. y que, en armonía con lo dispuesto por el artículo 315 in fine del C.A., son quienes deben hacerse cargo de las obligaciones tributarias aduaneras”.

En otro fallo recaído en “SALINAS CASADO GABRIEL C/ DGA s/apelación” Expediente N° 22.271 A, de fecha Octubre de 2007, el Tribunal condenó al pago de los tributos al Agente de Transporte Aduanero, aplicando la presunción del artículo 315 in fine y considerando “ cabe hacer notar que en función a la actividad a la que se dedica, asumió los riesgos inherentes al transporte a la que representaba a los efectos de la mercadería en cuestión,

podieron contratar una póliza de seguro contra robo para conjurar o paliar los efectos del mismo.”

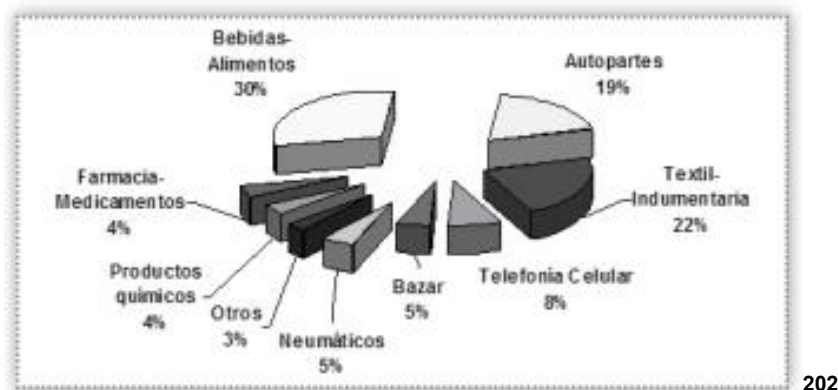
Por último en uno de los últimos fallos, en la causa “EXPRESO MERCURIO S.A. C/ DGA s/ apelación” Expediente N° 24.300 A, de fecha septiembre de 2008, el Tribunal eximió a la empresa transportadora del pago de los tributos considerando que “corresponde aplicar el artículo 782 del código aduanero que obliga a abonar los tributos por la mercadería objeto de contrabando a los autores, cómplices, instigadores encubridores y beneficiarios del contrabando de importación”.

Influencia de la siniestralidad en el aumento de los costos de los seguros²⁰¹

Es un hecho conocido la existencia de un alto índice de delincuencia que tiene por objeto el robo de camiones, camionetas vinculadas al reparto de paquetería, e incluso de depósitos logísticos.

Argentina registra un promedio de 1.368 hechos de piratería anuales, números que se referencian estables, afectando de manera específica algunos rubros. (Diario La Nación; 23 de Septiembre de 2015).⁶

Este hecho tiene diversas implicancias en las estructuras de costos, en primer lugar la existencia de estadísticas probadas en ciertos rubros obliga a contratar seguros que tenderán a elevar sus primas cuando detectan la afectación a una actividad de las detalladas en el cuadro:



Registrado un hecho delictivo, incrementará el índice de siniestralidad de la compañía y el seguro se encarecerá más en su próxima renovación.

²⁰¹ <http://www.cedol.org.ar/down/libro-cedol-2016.pdf> “Los Costos Ocultos y Contingentes de la Actividad Logística” disponible el 19 de octubre de 2016.

²⁰² <http://www.cedol.org.ar/down/libro-cedol-2016.pdf> “Los Costos Ocultos y Contingentes de la Actividad Logística” disponible el 19 de octubre de 2016.

La existencia de deducibles (franquicias) en las pólizas de cobertura, hace que ante la existencia de un siniestro el costo de la franquicia impacte directamente en el cuadro de resultados.

Los costos de seguridad tienden a incrementar, se exigen autos de custodia especializada, contratar servicios satelitales de seguimiento continuo.

Los costos de planificación aumentan, hay que planificar paradas, rutas, rutas alternativas, informar a las compañías de manera previa.

Todos estos costos deben preverse para un adecuado cálculo.

Influencias de los distintos riesgos. Conclusiones.

Claramente, los riesgos "morales" y los "de la moral" sólo son importantes desde la perspectiva del asegurador, dado que causan pérdidas "aumentadas". Desde la perspectiva del gerente de riesgo, ellos no son particularmente importantes, pero sí lo son los riesgos legales y los riesgos delictivos.

No obstante, además de las cláusulas contractuales de las pólizas, y de las auditorías de los siniestros que realizan las aseguradoras (con el fin de detectar la presencia de dichos riesgos morales o de la moral), existe un poderoso instrumento que desalienta los riesgos morales y de la moral. Ese elemento se materializa en las franquicias. En efecto, las franquicias consisten en fijar un valor de pérdida a partir del cual se produce el resarcimiento. Por ejemplo: si yo tengo contratada una póliza que fija un valor de franquicia de \$ 50000, y me roban mercadería por valor de \$ 70000, el seguro va a responder resarciéndome \$ 20000, o sea el valor que excedió la franquicia. Es, ni más ni menos, que asumir una pérdida fija por parte del asegurado. La constitución de franquicias es la norma en todas las pólizas que cubren robos de mercaderías transportadas (sea que se fije como una suma preestablecida, o bien como un porcentaje del valor total de la misma mutuamente aceptado).

Es muy importante tener en cuenta el tema de las franquicias, por las consecuencias que el mismo genera, que son significativas en distintos aspectos:

- Ponen especialmente en claro que nunca el seguro realiza un resarcimiento económico igual al valor de los bienes sustraídos. Sólo evita pérdidas catastróficas.
- Asimismo, desde otro punto de vista, complican notablemente la información oficial sobre los robos parciales o intentos sufridos, en virtud de que los propietarios consideran inútil realizar la denuncia, ya que no van a recibir resarcimiento, o bien el mismo no justifica el tiempo y recursos empleados para denunciar.

Los riesgos legales surgen o tienen su origen en el incumplimiento de las leyes y los fallos de los tribunales. El riesgo puede variar de una jurisdicción a otra. La responsabilidad legal aumenta la probabilidad de pérdida, y las sentencias de tribunales pueden incrementar su severidad potencial, en función de la disparidad de criterios existentes. Asimismo, y como pude agregar más arriba, en muchos casos estos riesgos, al materializarse, pueden impactar en forma directa sobre los propietarios de los bienes, ya que, en el caso de los transportes internacionales, el reclamo es por temas tributarios con el Estado Nacional, y no por la cobertura de los bienes por robo por parte de los seguros.

Los riesgos delictivos, como el riesgo moral, surgen debido a las tendencias ímprobables de naturaleza humana. El riesgo delictivo puede existir en empleados y no-empleados, y aumenta la probabilidad de pérdida por robo y malversación.

En todos los casos queda claro que el seguro de ningún modo recibe el traslado de un riesgo, sino que se aviene a compartirlo bajo estrictas condiciones establecidas en un contrato llamado póliza, y el resarcimiento económico nunca alcanzará a paliar las pérdidas en forma total, sino que hará que las mismas no sean catastróficas.

Visión estratégica
Nacional.
Conclusiones

Visión estratégica nacional. Conclusiones

La intervención de la Inteligencia Estratégica

Las modalidades delictivas contra la cadena logística constituyen una amenaza real y concreta contra los estados en los cuales impactan, no siendo patrimonio de los países en desarrollo, sino que son un fenómeno global. No obstante ello, cada país afectado tiene características particulares a tener en cuenta.

Las relaciones comerciales intensificadas entre países, como consecuencia natural de la globalización primero, y de la constitución de los grandes bloques comerciales después, sumados a los grandes adelantos en tecnologías, aceleraron aún más el intercambio. Necesariamente e indeseablemente, esto abrió nuevas oportunidades a las actividades delictivas. Nuestro país vivió estos procesos con la constitución del bloque comercial denominado **MERCOSUR**.²⁰³

Como he desarrollado oportunamente, los países Europeos y todos los desarrollados en general, han recurrido al empleo de la Inteligencia Estratégica para hacer frente al problema. La Inteligencia Estratégica de los estados se encuentra presente en el tratamiento y evolución de la modalidad delictiva en la gran mayoría de los casos, a veces con estructura formal específica, y en otros casos como anexa de otras tareas coadyuvantes. También es válido reconocer que dichas naciones sufren el fenómeno en forma compleja, entremezclado con otros “negocios” del crimen organizado transnacional (como el narcotráfico y la trata de personas), y la acción del Terrorismo Internacional. **Es un precedente muy valioso para ser tomado en cuenta por nuestro país, no para copiar exactamente lo que da resultado en otras latitudes, sino para adaptarlo a nuestras necesidades.**

La ausencia de los estados en este tema, impone que su espacio sea ocupado por otros actores no deseados, impulsado esto por la férrea necesidad de evitar grandes perjuicios comerciales por parte de los privados, como lo

²⁰³ El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia, ésta última en proceso de adhesión. Desde su creación tuvo como objetivo principal propiciar un espacio común que generara oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional. Como resultado ha establecido múltiples acuerdos con países o grupos de países, otorgándoles, en algunos casos, carácter de Estados Asociados —es la situación de los países sudamericanos—. Estos participan en actividades y reuniones del bloque y cuentan con preferencias comerciales con los Estados Partes. El MERCOSUR también ha firmado acuerdos de tipo comercial, político o de cooperación con una diversa cantidad de naciones y organismos en los cinco continentes.

desarrollado en el Caso Mexicano (La AMSIRIA, oportunamente desarrollada en este trabajo, páginas 46 y 47).

La inteligencia estratégica no intenta responder a fenómenos del momento, sino más bien estar en condiciones de prevenir (prevención estratégica), alertar sobre el comportamiento probable de diversas amenazas a la seguridad y prever el manejo de crisis; elementos todos estrechamente articulados con la toma de decisiones, en este caso de Políticas Nacionales. Requiere de la integración de informaciones concernientes a diversos ámbitos de la realidad (político, militar, económico, social, de desarrollo tecnológico, entre otros). La clase de usuario de la inteligencia estratégica (Gobierno Nacional, en nuestro caso), hace que este tipo de inteligencia adquiera un carácter más global, en términos del área o ámbito en el que opera. Aplicando el análisis de políticas públicas, la inteligencia interviene en las fases de identificación y definición del problema, ingreso en la agenda, e incluso en la de formulación de soluciones, pues el modo como se define un problema condiciona las estrategias para solucionarlo.

En tal sentido, donde peligran los más altos intereses de la Nación, el libre ejercicio por parte de Estado Nacional, de sus deberes y derechos, allí debe estar presente la Inteligencia Estratégica, para colaborar y contribuir al correcto asesoramiento para recrear escenarios a futuro más favorables.

A la modalidad delictiva objeto de esta Tesis, la he desarrollado desde varios enfoques para tratar de ser lo más concreto y detallado posible. De este desarrollo extraigo algunas conclusiones importantes:

1. Se trata de una modalidad delictiva compleja, de un “Concurso de delitos en ejecución (no caduca hasta el recupero de la mercadería), con afectación de distintos bienes jurídicos protegidos, no tipificada en detalle en el Código Penal de la Nación”, con una organización jerárquica departamentalizada y compartimental, con distintos tipos de participación criminal, y un soporte logístico y tecnológico de alto desarrollo, manejando conceptos comerciales en forma empresarial que orientan y dirigen su accionar en pos de objetivos concretos en tiempo y espacio.
2. Se produce dentro un complejo contexto, donde factores como antecedentes históricos, características geográficas, demográficas, sociales y de infraestructura coadyuvan a favorecerlo.
3. También existen fenómenos educativo - socio - culturales muy importantes que lo motorizan, como son la Idiosincracia nacional, y las profundas dicotomías nunca superadas.

4. Como más importante cuestión del contexto, una explosiva economía informal, en constante e irrefrenable expansión, favorecida y alimentada (como uno de los factores, no el único) por el fenómeno motivo de esta Tesis, no solo por aportar y comercializar lo robado, sino como parte de la organización territorial de los espacios de las “Ferias Clandestinas”, verdaderos espacios sin ley, o espacios de “estado fallido”.
5. Los datos disponibles para poder dimensionar el fenómeno son escasos, parciales y, en algunos casos, discontinuados en el tiempo. No obstante ello, son útiles por la validación del origen, y constituyen una buena base, ante la ausencia de estadísticas oficiales.
6. Los reportes de valores mínimos (de “piso”) obtenidos constituyen dimensiones numéricas altamente significativas y preocupantes, para la consideración del fenómeno desde una visión estratégica nacional.
7. Existe una marcada continuidad en los períodos anuales estudiados en esta Tesis en dos aspectos de fundamental importancia:
 - Confirmación permanente de los distritos más castigados: Provincia de Buenos Aires (básicamente conurbano), y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
 - Bienes más sustraídos: salvo alguna variación muy puntual, siempre figuran al tope los alimentos, medicamentos, indumentaria y electrodomésticos.
8. Desde el punto de vista del sector comercial privado:
 - intervienen numerosísimos factores de ponderación de los bienes sustraídos, casi todos ellos mucho más importantes que el mero valor económico del bien sustraído. En tal sentido, la ausencia del bien en el tiempo y la forma necesaria en que debe participar del proceso de gestión operativa, puede determinar la paralización local, regional o global de la actividad, con efectos muy superiores a su valor intrínseco.
 - En todos los casos queda claro que el seguro de ningún modo recibe el traslado de un riesgo, sino que se aviene a compartirlo con el asegurado bajo estrictas condiciones establecidas en un contrato llamado póliza, y el resarcimiento económico nunca alcanzará a paliar las pérdidas en forma total, sino que hará que las mismas no sean catastróficas.

- Desde otro punto de vista, los seguros complican notablemente la información oficial sobre los robos parciales o intentos sufridos, en virtud de que los propietarios consideran inútil realizar la denuncia, ya que no van a recibir resarcimiento (por la aplicación de franquicias), o bien el mismo no le justifica el tiempo y recursos empleados para denunciar.

Afectación directa al Estado Nacional

Propiedad

Por imperio de la Constitución Nacional y, relacionado con el tema, el Estado Nacional resulta garante de la preservación del derecho a la propiedad, según reza el “*Art. 17.- La propiedad es inviolable, y ningún habitante de la Nación puede ser privado de ella, sino en virtud de sentencia fundada en ley.*” En tal sentido, y directamente relacionada con la seguridad, constituye una de las principales incumbencias y responsabilidades del Estado, en todos sus niveles, afectada por el flagelo en estudio.

Salud Pública

En las conclusiones que he obtenido más arriba sobre los bienes robados con mayor asiduidad, se encuentran al tope los alimentos y los medicamentos.

El Estado, como garante de la Salud Pública, tiene también un serio problema desde ese punto de vista, dado que la comercialización de lo robado a través de mercados informales no asegura ni garantiza el correcto tratamiento que cada uno de los productos debe recibir para conservar sus propiedades y la adecuada calidad (entre otros, las temperaturas a que son expuestos, medidas de correcto almacenamiento, cadena de frío, vencimientos, exposición a la acción del sol, etc), además de ser objeto de falsificaciones, diluciones u otro tipo de alteraciones que afectan las propiedades necesarias e imprescindibles en estos productos.

Asimismo, se ve impedido de realizar los controles bromatológicos y sanitarios correspondientes en todos los niveles, como prevención desde el punto de vista epidemiológico.

Como garante de la Salud Pública, además, va a ser el responsable primario de la atención sanitaria de la población afectada por el consumo de productos en mal estado, generada como consecuencia de la actividad delictiva. Reza, en tal sentido, el art 42 de la Carta Magna: “*Art. 42.- Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen Derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, Seguridad e intereses económicos...*”

Seguridad

Las responsabilidades del Estado como garante de la seguridad, también se reflejan y detallan taxativamente en distintas leyes, como la Ley 24.653 Transporte Automotor de Cargas, donde consigna: “Artículo 2 - Es responsabilidad del Estado Nacional garantizar una amplia competencia y transparencia de mercado. En especial debe: “... c) *Fijar las políticas generales del transporte y específicas del sector en concordancia con el espíritu de la presente ley;* d) *Procesar y difundir estadística y toda información sobredemanda, oferta y precios a fin de contribuir a la aludida transparencia;* e) **Garantizar la seguridad en la prestación de los servicios...**”.

Asimismo, el Artículo 5 del citado plexo legal refiere, en cuanto a las responsabilidades de la Autoridad de Aplicación, lo siguiente (en negrita, los más trascendentes): “*Artículo 5 - Es Autoridad de Aplicación de este régimen el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte que tiene las funciones y facultades de: ... d) **Adoptar las medidas excepcionales que autoriza la legislación, cuando situaciones de emergencia o que afecten la seguridad o la normal prestación del servicio, lo exigen;** ... f) *Fiscalizar o investigar a los fines de esta ley, el servicio de transporte, sus operadores, bienes y dependiente y sus actividades conexas; ... l) *Coordinar las relaciones entre poder público y sectores interesados, requerir y promover la participación de entidades empresarias y sindicales en la propuesta y desarrollo de políticas y acciones atinentes al sector;* m) **Propiciar las medidas necesarias para prevenir delitos contra los bienes transportados y/o los vehículos de carga; promocionando asimismo toda medida tendiente a la disminución de los accidentes de tránsito y la protección del medio ambiente.**”**

Libre Comercio y Competencia

El Estado Nacional debe y se encuentra facultado asegurar el Libre Comercio y Competencia, de acuerdo a la Constitución Nacional:

“Art. 42.- Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen Derecho, en la relación de consumo, a la **protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a **condiciones de trato equitativo y digno.** Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, **a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios****

naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios. La legislación establecerá procedimientos eficaces para prevención y solución de conflictos, y marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de asociaciones de consumidores, usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control”.

En los grandes bolsos de la economía informal de nuestro país, la violación de ambos derechos es la norma consagrada. En efecto la competencia con el comercio informal es insostenible, dado que quienes inescrupulosamente desarrollan esta actividad no realizan ningún tributo al Estado, ni deben adaptarse a ninguna reglamentación, ni gestionar habilitación de ningún tipo. Además, tampoco tiene el costo de los alquileres (rentas formales, ya que igualmente tributan a quien ejerce el control ilegal de la zona, en varios casos a cargo de los delincuentes motivo de esta Tesis, como pude desarrollar en páginas 120 a 122), ni de ninguno de los servicios públicos (pese a ser usuarios de los mismos en forma clandestina y gratuita). Por el lado de los fabricantes, la posibilidad de ver venderse en el circuito clandestino sus propios productos robados a precios incluso por debajo de los propios costos de producción, dándose la paradoja de competir contra sí mismo (su propio producto en el mercado informal), en obvia inferioridad absoluta de condiciones. Además, también hay que agregar en el mercado informal a los comerciantes inescrupulosos que compran “encargan y compran” mercadería robada a los delincuentes, mezclándola con la legalmente obtenida y obtener mayores réditos económicos.

Por un lado tenemos la falta de punibilidad sobre la informalidad, y por otro lado la falta de protección de los comerciantes que se desempeñan en el circuito legal, que tienen muchos mayores costos.

Esta informalidad, no solo se debe llevar al plano comercial, sino que, también tiene una fuerte presencia desde el punto de vista de la informalidad laboral en todas sus formas (incluso llegando a la reducción a la servidumbre de personas que desarrollan tareas en condiciones inhumanas en talleres clandestinos).

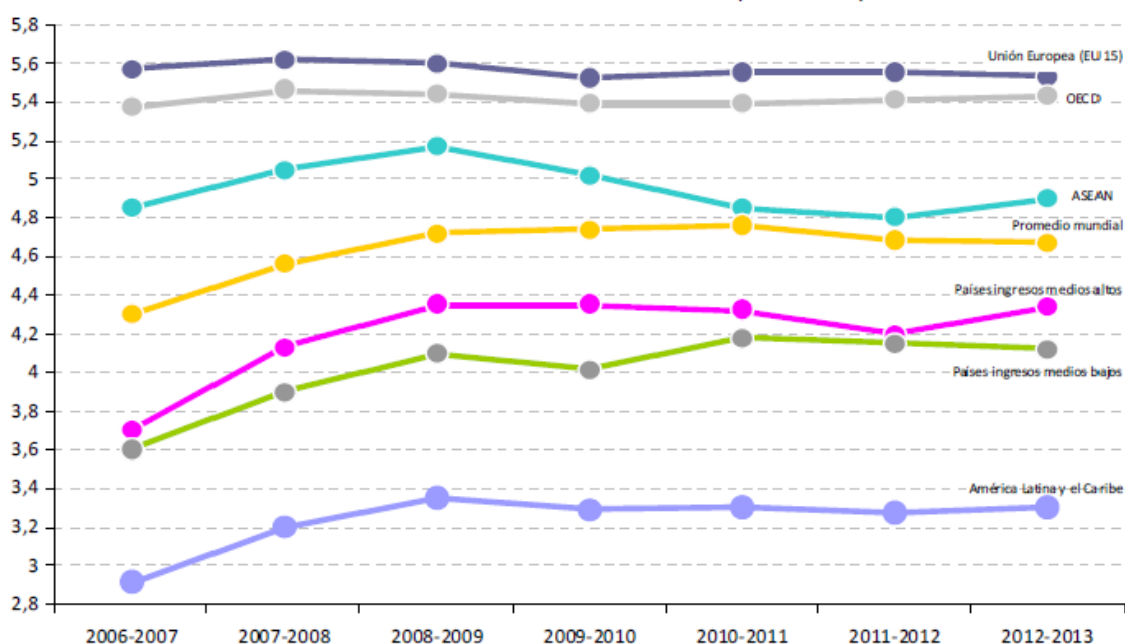
Indudablemente, los robos a las mercaderías en la cadena logística no son el único factor que alimenta la explosiva informalidad comercial, sino que también existen talleres clandestinos, reducción a la servidumbre en ellos, personas indocumentadas que son obligados a trabajar allí, falsificaciones de marca, y otros aspectos insoslayables. Perseguir estos delitos es una forma de desarmar este complicado entramado delictivo.

Económico

En cuanto al desarrollo del aspecto económico, creo conveniente dividirlo en dos aspectos fundamentales: el relacionado con las decisiones empresarias de invertir y desarrollarse en nuestro país y el aspecto que determina aquellos ingresos de carácter tributario que el Estado deja de percibir como consecuencia directa de la economía informal.

En el primero de los aspectos, deseo señalar, como dato de importancia, un informe del CEPAL, donde hace referencia al costo que le ocasiona, en este caso a la región, el impacto del crimen, en forma comparativa en distintas regiones. Constituye un dato revelador sobre aspectos a evaluar cuando se deciden inversiones, dadas las pérdidas probables que va a haber que asumir o considerar. Evidentemente, América Latina y el Caribe no constituyen, dentro de este marco, posibilidades tentadoras que se vean traducidas en nuevos negocios, salvo que los mismos sean sumamente rentables. El desafío para nuestro país es despegarse de esa tendencia general de la región.

POSICIÓN RELATIVA DE LA REGIÓN EN COSTO DEL CRIMEN ORGANIZADO FRENTE A OTRAS REGIONES Y GRUPOS ECONÓMICOS (2006-2012)



Fuente: Autor sobre la base de información del Global Competitiveness Report 2013-2012, World Economic Forum, información actualizada a noviembre, 2013. Nota: Escala 1-7, donde 7 es el mejor desempeño

El otro aspecto es netamente interno, y consiste en mensurar los daños que produce la economía informal, dentro de la cual la modalidad delictiva estudiada en este trabajo ocupa un lugar destacado. Obviamente, la propia característica de informalidad hace sumamente difícil mensurar este perjuicio. No obstante recurriré, como hice con los datos sobre los robos de mercadería

en la logística, a las estadísticas confiables que marcan un piso. La CAME²⁰⁴ viene realizando en forma periódica, y en protección de los derechos de sus afiliados, un muy buen y completo trabajo sobre los bolsones de economía informal.

570 SALADITAS y 81.032 VENDEDORES CLANDESTINOS Venta anual proyectada 2016: \$ 59857 millones

Radiografía de la Ilegalidad en la Argentina

	Enero 2014	Junio 2014	Marzo 2015	Agosto 2015	Febrero 2016	Var. % anual
Ciudades Relevadas	378	407	439	454	451	-0,7%
Ciudades Relevadas con saladitas	111	119	124	129	115	-10,9%
Cantidad de saladitas detectadas	522	539	565	560	570	1,8%
Habitantes en las Ciudades con saladitas	20.763.273	21.944.319	23.213.310	23.052.184	22.576.385	-2,1%
Habitantes por puesto ilegal en Ciudades con saladitas	403	415	332	313	302	-3,4%
Puestos de ventas en saladitas	36.390	36.552	46.606	47.053	54.262	15,3%
Manteros en ciudades con saladitas	15.179	17.333	23.344	26.626	20.458	-23,2%
Manteros en ciudades sin saladitas	s/d	3.900	4.200	4.230	6.312	49,2%
Total de Manteros + puestos en saladitas	51.569	56.785	74.150	77.909	81.032	4,0%
Venta Mensual de las saladitas (mill.de \$)	\$ 1.310	\$ 1.564	\$ 2.563	\$ 2.795	\$ 3.302	18,1%
Venta Mensual de los manteros (mill. \$)	\$ 474	\$ 541	\$ 1.074	\$ 1.601	\$ 1.686	5,3%
Venta Mensual TOTAL Ilegal (mill.de \$)	\$ 1.784	\$ 2.105	\$ 3.638	\$ 4.396	\$ 4.988	13,5%
Venta Anual Proyectada (mill.de \$)	\$ 21.403	\$ 25.258	\$ 43.651	\$ 52.751	\$ 59.857	13,5%

Fuente: CAME

Como es dable observar, y solamente relevadas 451 ciudades de nuestro país, se produce una apreciación de una facturación anual proyectada en 2016 de casi \$ 60000 millones de pesos, los cuales no aportan al estado tributo alguno.

Si calculo el 21 % correspondiente al IVA (\$ 12600 millones de pesos) y el 1,5% de impuesto a los Ingresos Brutos (\$ 900 millones de pesos), resulta que solo en estos dos rubros, el Estado Nacional tuvo una pérdida en la recaudación de \$ 13500 millones de pesos. A esto hay que agregarle los impuestos nacionales, provinciales, municipales, servicios públicos, y otros. Y esto solo corresponde al sector relevado.

²⁰⁴ En julio del año 1956 se crea la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) para la discusión de las convenciones colectivas de trabajo del sector mercantil. Hoy, la CAME es una entidad gremial empresaria que representa a 1544 federaciones, cámaras, centros y uniones de la industria, la construcción, el comercio, la producción, el turismo y los jóvenes y mujeres empresarias de todo el país, que agrupan a más de 520.000 empresas PYMES y dan trabajo a 5.300.000 personas. Ha sido y es, la entidad pionera, por excelencia en relevamiento de la actividad comercial, formal e informal, como protección y desarrollo se sus asociados.

La Gran Amenaza Estratégica Nacional y el desafío a la Inteligencia Estratégica Nacional: Estado Soberano o Estado Fallido. Las Zonas sin Ley

El Estado se constituye como el principal elemento articulador de la sociedad. En términos generales se entiende por Estado a la organización política y jurídica de un pueblo en un determinado territorio y bajo el poder de mando de una autoridad que gobierna. En otras palabras, el Estado es una entidad política que se forma cuando en una porción de la superficie terrestre un conjunto de personas se organiza jurídicamente, y bajo el mando de un gobierno buscan mantener el orden.

El concepto tradicional de un Estado Soberano se define como aquel dominio o poder soberano que dicho Estado ejerce a través de un tipo de gobierno sobre una población y territorio. En cuanto al poder soberano del Estado lo podemos entender como aquel en el que no hay o coexiste otro poder dentro del Estado. Los poderes soberanos se legislan, es decir, se fundamentan en los códigos y leyes, donde su máxima representación se materializa en la Constitución Nacional de cada país, y sus leyes. Su principal característica es la de ser único, o sea no hay otro poder superior o igual a él.

Entonces, Soberanía puede definirse como la capacidad de un Estado de hacer cumplir la ley en su amplio espectro, dentro de su territorio.

En esta era post globalización, han ido apareciendo en distintos lugares del mundo y como consecuencia de diversos factores particulares de cada uno de ellos (pero con la común influencia y presencia del crimen organizado transnacional), los denominados espacios o zonas sin ley.

Una "zona sin ley" es un punto en el mapa para "hacer dinero", mover capitales, lavar activos y desarrollar todas las actividades ilícitas que, por la demanda de territorialidad que ocasionan, requieren de un espacio físico donde instalar containers, laboratorios, inmigrantes, etc. Una vez consolidado este territorio, las actividades que allí se desarrollan pueden potenciarse con la participación de otros actores, constituyéndose en espacios ideales para la vinculación entre el crimen organizado y el terrorismo. La ausencia de la ley pública conlleva, generalmente, la imposición de códigos o "leyes" privadas, llegándose a la implementación incluso de un sistema de justicia, sea revolucionaria, como en las áreas dominadas por las FARC, o de fuerza, como en las zonas dominadas por caudillos del crimen organizado y la droga (siendo el caso más espectacular el de las favelas brasileñas). Al no respetarse la ley del Estado Soberano, esta es reemplazada por los códigos delictivos. Las diferencias de opinión y luchas territoriales, no se dirimen en los tribunales, sino bajo el imperio de la violencia como factor de poder decisivo. No gana el que tiene razón, sino el que más poder de fuego tiene.

Cuando estas zonas se generalizan dentro de un estado formal, se habla de "Estado fallido".

En nuestro país, se encuentran en desarrollo varios "espacios sin ley". En efecto, se ocupan territorios que son públicos, no tributan ni respetan ninguna de las leyes que regulan el comercio, no cumplen

ninguna medida de control sanitario, se nutren de los servicios públicos básicos por apoderamiento (energía eléctrica, como ejemplo más común), venden mercadería robada, adulterada y/o falsificada de todos los rubros, dirimen conflictos por el poder de fuego de los contrincantes, se cometen todo tipo de delitos; todo ello en el contexto de una ausencia marcada del Estado.

La característica más importante y, a mi juicio, más nociva de la informalidad comercial en la Argentina, es su marcada raigambre territorial, la “posesión” del territorio donde se desenvuelve.

Por sus características propias, son oportunidades excelentes para los negocios del crimen organizado transnacional.

Trabajar para proporcionarle al Estado los medios para poder controlar esta amenaza es el gran desafío de la Inteligencia Estratégica Nacional, como parte del Estado Soberano en peligro, y en una visión integradora multisectorial y multidisciplinaria, como única posibilidad de éxito.

BREVE DESCRIPCION
DE FUENTES,
BIBLIOGRAFIA Y
TRABAJO DE CAMPO

BREVE DESCRIPCION DE FUENTES, BIBLIOGRAFIA Y TRABAJO DE CAMPO

Para el análisis y desarrollo de este trabajo, utilicé material de distintos tipos y orígenes, como ser:

- Bibliografía en el sentido clásico de la misma.
- Notas periodísticas.
- Entrevistas personales.
- Documentos de distintas organizaciones, privadas y gubernamentales.
- Legislación argentina.
- Protocolos y normas Internacionales. Internacionales.
- Otros.

A continuación se detalla dicho material:

Bibliografía

DELAMER, Guillermo R., *“Estrategia para la Política, la Empresa y la Seguridad”*, Ed. ANS Global – Instituto de Publicaciones Navales, Bs.As., 2005.

SUN, Tzu, *“El Arte de la Guerra”*, UNI YOGA, Buenos Aires, 2007.

SANCHEZ DE BOCK, Arturo Rodolfo, *La Inteligencia, la Seguridad y el Planeamiento*, Dosyuna Ediciones Argentinas, Bs.As. 2009.

BEAUFE ANDRE, *Introducción a la Estrategia*, Ed. Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1965.

SULLIVAN, Gordon R. y HARPER, Michael V., *La Esperanza no es un Método*, Ed Norma S.A., Colombia, 1998.

KENT, Sherman, *Inteligencia Estratégica*, Editorial Pleamar, Bs.As. 1986.

AGUINIS Marcos, *El Atroz Encanto de ser Argentinos*, Ed Planeta, Buenos Aires, 2001.

VICAT Luis, *Auto Preservación Urbana, sobrevivir en la ciudad*, Ed Abey, Buenos Aires, 2007.

SANCHEZ GOMEZ-MERELO MANUEL, *Manual para el Director de Seguridad, E.T. Estudios técnicos S.A., Madrid, 2001.*

PLATT, Washington, *Producción de Inteligencia Estratégica*, Principios Básicos, Editorial Struhart y Cía., Bs.As., 1983.

MONTERO GOMEZ, Andrés, *Inteligencia Prospectiva de Seguridad*, Documento de Trabajo (DT) 24/2006, 5/2006, Real Instituto Elcano.

SANCHEZ ZINNY, Martín, *Pensando el Transporte*, Ed. Dunken, Bs.As. 2012.

GIAQUINTA Carmelo Mons., **Arzobispo de Resistencia – Documento Pastoral “Para que Renazca el País” - 12 de mayo de 2002.**

ZAFFARONI, Eugenio Raúl., *En torno a la Cuestión Penal*, <http://ricardokrug.com/wp-content/biblioteca/Eugenio%20Raul%20Zaffaroni%20-%20En%20torno%20de%20la%20cuestion%20penal.pdf>

KLIMOVSKY, Gregorio, *Las Desventuras del Conocimiento Científico*, 3ra Ed. A.Z. editora S.A., Bs.As., 1997.

WALTON, Mary, *The Deming Management Method*. The Putnam Publishing Group, 1986.

DOCAMPO PACO - LOSADA A., *El robo de mercancías en carretera, Un problema de nuestro tiempo*, Ed. Prosegur, Madrid, 2015.

BERKOWITZ Bruce D. & GOODMAN Allan E., *Strategic Intelligence for American National Security*, Princeton University Press, New Jersey, 1989.

MAC DOWELL Don, *Strategic Intelligence. A Handbook for Practitioners, Managers, and Users. Revised Edition*, Jan Goldman Series Editor Lanham, Maryland, Toronto, Plymouth, UK, 2009.

DIAZ FERNANDEZ, Antonio M. (Director de obra, autores varios), *Diccionario LID Inteligencia y Seguridad*, LID Editorial Empresarial, Madrid, 2013.

RUSSELL, Bertrand, *Ideas que han perjudicado a la Humanidad (Ensayo breve de 1946, luego publicado parte de Ensayos Impopulares, en 1950)*, <http://www.personal.kent.edu/~rmuhamma/Philosophy/RBwritings/ideaHelpMan.htm>

SABINO, Carlos, *El proceso de investigación, Lumen-Humanitas*, Bs.As., 1996.

ANDER-EGG, Ezequiel, *Técnicas de Investigación Social, Humanitas*, Bs.As., 1990.

HERNANDEZ SAMPIERI, R., FERNANDEZ COLLADO, C. y BAPTISTA LUCIO, P., *Metodología de la Investigación, McGraw Hill, México, 2000*.

BORSOTTI, Carlos, *Apuntes sobre los conceptos científicos y su construcción, Borrador para discusión. Universidad Nacional de Luján, Departamento de Educación, Área metodología de la investigación*.

FELDMAN, Silvio y MURMIS, Miguel: *Las ocupaciones informales y sus formas de sociabilidad: apicultores, albañiles y feriantes, en Becaria, L. y otros Sociedad y sociabilidad en la Argentina de los 90, Editorial Biblos, Buenos Aires, 2002*.

PICK, S. y LOPEZ, A.L., *Cómo investigar en ciencias sociales, Trillas, México, 1994*.

QUIJANO, Aníbal, *La economía Popular y sus caminos en América Latina*, Edit. Mosca Azul, Lima, 1998.

TAMAYO, L. y TAMAYO, M., *El proceso de la investigación científica*, Limusa S.A., México, 1998.

CASTAN FARRERO José M.; CABAÑERO Carlos y NUÑEZ CARBALLOSA Ana, *La Logística en la empresa fundamentos y tecnologías de la información y de la comunicación*. Madrid, Ediciones Pirámide, 2003.

DOHERTY NEIL, *Corporate Risk Management*, Nueva York: el McGraw Hill Co, 1985.

CABANELLAS PALERMO, *"Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual"*. Editorial Heliastica S.R.L. Buenos Aires – Argentina, 1975.

URIA, RODRIGO, *"Orientaciones modernas sobre el concepto jurídico del Seguro"*. Revista de Derecho Mercantil. Madrid, España, Abril – Junio 1962.

HALPERIN ISAAC, *Contrato de Seguro*. Ediciones Océano, S. A. Barcelona. España, 1966.

STIGLITZ, RUBEN S. y GABRIEL A., *Contrato de Seguro*, Ediciones La Rocca, Buenos Aires, 1988.

STIGLITZ, RUBEN S., *Caracteres Jurídicos del Contrato de Seguro*, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1987.

WILLETT, ALLAN, *La Teoría Económica de Riesgo y Seguro*, *The Economic Theory of Risk and Insurance*, University of Phensilvania Press, 1951.

MAFUD JULIO, *Psicología de la viveza criolla*, Paidós, Buenos Aires, 1992.

CURSOS DE SEGUROS DEL CHARTERED INSURANCE INSTITUTE, *Aspectos Legales y Económicos del Seguro*, Editorial MAPFRE, Madrid, 1979.

STIGLITZ RUBEN S., *Cláusulas Abusivas en el Contrato de Seguro*, Editorial Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1994.

BARBATO NICOLAS H., *Culpa grave y dolo en el derecho de seguros*, Editorial Hammurabi, Buenos Aires, 1994.

RIZOS CHRIS, *University of New South Wales, GPS Satellite Signals*, 1999.

REDL SIEGMUND M., WEBER MATTHIAS K., *An Introduction to GSM, Artech House, March 1995.*

REDL SIEGMUND M., WEBER MATTHIAS K., *GSM and Personal Communications Handbook, Artech House, May 1998.*

ALONSO, ALBERTO A., *¿De qué hablamos cuando hablamos de estadística? : Tomo I: estadística descriptiva. 1ª. ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Anticipar, 2013. E-Book.*

MATTIUZZI RICARDO Ing., *Apuntes de Seguridad Electrónica Unidad 2, 3er Año, Licenciatura en Seguridad, Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 2010.*

Marco Legal

CODIGO PENAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

CODIGO PROCESAL PENAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

LEY NACIONAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA Nro. 25520, Ley de Inteligencia Nacional; y su Reglamentación, 2001.

LEY NACIONAL Nro. 27176 Creación de la Agencia Federal de inteligencia, 2015.

LEY NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS N° 24.653, 1996.

LEY NACIONAL DE SEGUROS N° 17.418, 1967.

LEY NACIONAL N° 22.415 CODIGO ADUANERO DE LA REPUBLICA ARGENTINA, Reglamentación y modificaciones, 2 de marzo de 1981.

Resolución General 2629, Administración Federal de Ingresos Públicos, ADUANAS, Transporte Internacional Terrestre. Reconocimiento de precintos aduaneros utilizados por la Receita Federal do Brasil. Resolución N° 2382/91 (ANA), sus modificatorias y sus complementarias. Su modificación. Bs. As., 16/6/2009.

Documentación de Organizaciones No Gubernamentales Internacionales

BANCO INTERNACIONAL DE DESARROLLO (BID), Red de Centros de Investigación de la Oficina del Economista Jefe, Documento de Trabajo R-375 “Violencia en América Latina. Epidemiología y Costos”, 1999.

Documentación de Organizaciones Gubernamentales

Dirección general de Estadísticas y Censos de la ciudad de Buenos Aires. Informe 2015.

Ministerio Público Fiscal - PROCELAC, disponible el 25 de octubre de 2016 en <https://www.mpf.gob.ar/procelac/>

Documentación de **Organizaciones** **Gubernamentales** **Internacionales**

COMITE DE INTELIGENCIA CONTRA EL CRIMEN ORGANIZADO (CICO), Reporte Anual 2012, Madrid, España.

C.E.P.A.L., ONU, “Serie Recursos Naturales e Infraestructura, Seguridad de la Cadena Logística Terrestre en América Latina”, Naciones Unidas, Santiago de Chile, marzo de 2013.

C.E.P.A.L., ONU, Boletín FAL (Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe), Edición N° 285 - Número 05/2010.

V Congreso Internacional de Transporte de Cargas. Buenos Aires, 2003 / 2005. Fundación para la Formación Profesional en el Transporte.

CLEMENTI LUIS, *Logística en el MERCOSUR. Infraestructura básica*, **V Congreso Internacional de Transporte de Cargas. Buenos Aires, 2003 / 2005, Buenos Aires, 2005.**

GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS, Portal Oficial de información relativa al Sistema de Posicionamiento Global y temas afines, disponible en <http://www.gps.gov/spanish.php>. Consultado el 10 de octubre de 2016.

EUROPOL, Boletín de Notificación de Alerta Temprana sobre Robos de Cargas, La Haya, Febrero de 2014.

UNION EUROPEA, Boletín Febrero 2014 Gabinete Técnico de la Guardia Civil- Centro de Análisis y Prospectiva EUROPOL.

Normativas Internacionales

ISO 9001:2000, Sistemas de gestión de la calidad. Requisitos.

ISO 14001:2004, Sistemas de gestión ambiental. Requisitos con orientación para su uso.

ISO 19011:2002, Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión de la calidad y/o ambiente.

ISO 28000: 2007 Sistemas de Gestión de la Seguridad para la Cadena de Suministro.

ISO 31000: 2009 Gestión del Riesgo, Principios y Directrices.

ISO/PAS 20858:2004, Ships and Marine Technology. Maritime Port Facility Security Assessments and Security Plan Development.

ISO/PAS 28001, Security Management Systems for the Supply Chain. Best Practices for Implementing Supply Chain Security. Assessments and Plans.

ISO/PAS 28004:2006, Security Management Systems for the Supply Chain. Guidelines for the Implementation of ISO/PAS 28000.

UNE 81905:1997 EX, Norma Unión Europea sobre Prevención de riesgos laborales. Guía para la implantación de un sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales (S.G.P.R.L.), 1997.

Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre inscripto como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme a los mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980. ALADI / AAP / A14TM /3; 26 de setiembre de 1990.

Documentación de Organizaciones No Gubernamentales

ASOCIACION DE GERENCIADORES DE SEGURIDAD PRIVADA (Dr. Ricardo Avalos), “Manual para Gerenciar el Negocio y las Operaciones de Seguridad”, Cap. I Módulo de Gestión 4 E, Buenos Aires, 2015. En este caso, la información es de uso exclusivo de los asociados, pero cuento con la autorización para su uso con motivo de esta tesis.

MESA INTEREMPRESARIA DE PIRATERIA DE CAMIONES. Estadísticas, informes y actas de reuniones. En este caso, la información es de uso exclusivo de los asociados, pero cuento con la autorización para su uso con motivo de esta tesis.

- **MESA INTEREMPRESARIA DE PIRATERIA DE CAMIONES,** 4ta reunión 2013/ 5to documento estadístico 2012/13.
- **MESA INTEREMPRESARIA DE PIRATERIA DE CAMIONES,** 4ta reunión 2014/ 6to documento estadístico 2013/14.
- **MESA INTEREMPRESARIA DE PIRATERIA DE CAMIONES,** 4ta reunión 2015/ 7mo documento estadístico 2014/15.
- **MESA INTEREMPRESARIA DE PIRATERIA DE CAMIONES,** 4ta reunión 2016/ 8vo documento estadístico 2015/16.

C.E.S.V.I. Centro de Experimentación y Seguridad Vial de la Rep. Argentina, estadísticas e informes.

ARLOG, Cámara Empresaria de Operadores Logísticos, estadísticas e informes.

INTERNATIONAL ROAD UNION (RU) – INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (UE), Encuesta de Victimización Período 2010/2015, 2016.

CONFEDERACIÓN ARGENTINA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS, publicaciones en revista bimestral C.AT.A.C., particularmente nro. 276, año 2014.

**Superintendencia de Seguros
de la Nación, estadísticas
oficiales 2011**

**Informes periodísticos de
Canales de Televisión Públicos**

**Notas de distintos periódicos
de libre circulación**

MARIAS JULIAN, Célebre Reportaje brindado a la Televisión Española, en abril de 1990, publicado en extracto en infinidad de medios nacionales e internacionales.

ORTEGA Y GASSET, JOSE, Conferencia brindada en la Ciudad de La Plata, 1939, publicada en extracto en infinidad de medios nacionales e internacionales.

DIARIO CLARIN, Policiales, Argentina, del 01-11-2015.

DIARIO EL CONFIDENCIAL, Madrid, España, edición 03 de marzo de 2016.

DIARIO CLARIN, Policiales 18/04/15 “Barrabruvas contra piratas del asfalto, la pelea territorial en La Salada”.

DIARIO POPULAR, Policiales, Argentina, del 12 de enero de 2016.

DIARIO POPULAR, Policiales, 24 de enero de 2013.

DIARIO CLARIN, Policiales, Argentina, 25 de octubre de 2015.

DIARIO CLARIN, Policiales, 03 de enero de 2016.

DIARIO CLARIN, Zona, del 14 de febrero de 2016.

DIARIO LA NACION, Policiales, 05 de Abril de 2015.

DIARIO PAGINA/12 Sociedad, “Que Delitos son rentables ahora y cuales son demasiado peligrosos”, 14 de mayo de 2010.

DIARIO CLARIN, Policiales, 18 de Abril de 2015.

DIARIO INFOBAE, Sociedad, 17 de mayo de 2016. Disponible el 25 de octubre de 2016 en <http://www.infobae.com/2016/05/17/1812046-cuales-son-los-delitos-detras-los-servicios-compra-y-venta-internet/>

DIARIO NCO NET, Policiales, 04 de junio de 2015.

Documentos elaborados por **Universidades**

XIANGYANG Li, JIUN-YAN Shiau , CHARU Chandra, *Developing Taxonomy and Model for Security Centric Supply Chain Management*, Department of Industrial and Manufacturing Systems Engineering, University of Michigan, 2008.

UNIVERSIDAD TECNOLOGICA NACIONAL, El Transporte Automotor de Cargas en la República Argentina, Documento de Trabajo, 2005.

Jornadas Académicas **específicas, a las cuales** **concurrí, y relacionadas con la** **temática**

AMAYA CARLOS Ing., “Los Inhibidores de señal en la Piratería del Asfalto”, conferencia web, disponible en www.gerenciaejecutiva.com.

VITTI JORGE Lic., *“Modalidades Delictivas en la Cadena Logística”*, Jornada de Extensión Universitaria Instituto Universitario de Policía Federal Argentina, 06 de setiembre de 2016.

VICAT LUIS Lic., *“Curso on-line de Seguridad Corporativa sobre Seguridad en la Logística y el Transporte de Mercaderías”*, Gerencia Ejecutiva, disponible el 15 de octubre de 2016.

Seminario Internacional “Análisis Profesional del Robo Automotor y Piratería del Asfalto”, que se realizó el 23 de abril de 2015, en Fadeeac.

4to Seminario FADEEAC – IAATI LATAM BRANCH, realizado 23 de julio de 2016 en FADEEAC, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Feria Nacional de Transporte, por FADEEAC, Oscar Farinelli, en San Pablo, Brasil, el 01 de noviembre de 2013.

Otras Fuentes

Revista “JOURNAL OF TRANSPORT SECURITY”, DANIEL EKWALL, Nota: *“THIEF OF PHARMACEUTICALS DURING TRANSPORT IN EUROPE”*, 2015. Disponible en <http://www.in-PharmaTechnologist.com/Regulatory-Safety/mafia-Behind-Most-EU-Pharma-cargo-Theft-30m-Worth-of-Drugs-Stolen-each-Year-says-Expert>.

FEDERACION PATRONAL SEGUROS S.A., Póliza de Seguros, Sección Transportes, Transportes por Viaje (SELF), abril de 2016.

GRUPO SANCOR SEGUROS, Cobertura Empresas, Industria, Transporte, Póliza de Seguro de Cargas Transportadas, abril 2016.

REVISTA CONTAINER, Febrero 2010, disponible en: <http://www.revistacontainer.com.ar/2010/02/24/transporte-terrestre-las-responsabilidades-por-el-robo-de-mercaderia-2/#sthash.imL0s74s.dpuf>

CIMOP. Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas de la República Argentina. Una visión estratégica del Transporte en la Argentina Horizonte 2010. Buenos Aires, 2010.

Páginas Web Consultadas

<http://www.iram.org.ar/index.php?IDM=57&IDN=35&alias=Beneficios-de-la-certificacion-IRAM>, consultada el 13 de marzo de 2016.

<http://www.infobae.com/2013/10/07/1514203-reino-unido-lanza-su-propio-fbi>. Consultada 20 de marzo de 2016.

<http://www.businessinsurance.com/>. Consultada 10 de diciembre de 2015.

<http://www.falveycargo.com/falveywebsite/falveywebsite.cfm?CFID=595490&CFTOKEN=23111276>.

<http://www.hubinternational.com/>. Consultada 24 de marzo de 2016.

Diario El Confidencial, Madrid, España, edición 03 de marzo de 2016, nota completa disponible en

http://www.elconfidencial.com/tecnologia/2016-03-09/un-ingeniero-espanol-da-con-la-forma-de-hackear-camiones-a-distancia_1165474/?utm_content=bufferc65d2&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=bufe.

<http://www.citamericas.org/archivos/d23f1887350012d87217b94c770d8e53.pdf>. Consultada 27 de marzo de 2016.

<http://www.seguridadjusticiaypaz.org.mx/sala-de-prensa/1060-la-inseguridad-en-las-carreteras-de-mexico>. Consultada 24 de marzo de 2016.

<http://t21.com.mx/logistica/2016/01/28/gobierno-minimiza-problema-inseguridad-transporte-logistica>, consultada 09 de abril de 2016.

<http://sipse.com/mexico/aumento-robo-transporte-carga-centro-mexico-cronicas-urbanas-101663.html>. Consultada 09 de abril de 2016.

<http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/crece-90-el-robo-con-violencia-a-transportistas.html>. Consultada 09 de abril de 2016.

<http://www.cepal.org/es/acerca-de-la-cepal>. Consultada 09 de abril de 2016.

<https://www.europol.europa.eu/content/page/about-us>. Consultada 13 de abril de 2016.

http://fadeeac.org.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=484:luis-morales-fue-galardonado-por-la-cit&catid=30:introduccion. Consultada 14 de abril de 2016.

<http://www.seguridadenamerica.com.mx/noticias/de-consulta/secciones-revist-seguridad-en-america/noticias-sobre-la-seguridad-en-el-transporte/21163-desarrollan-sistema-para-evitar-robo-de-transporte-de-carga>. Consultada 15 de julio de 2016.

<http://sipse.com/mexico/aumento-robo-transporte-carga-centro-mexico-cronicas-urbanas-101663.html>. Consultada 15 de julio de 2016.

<http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/crece-90-el-robo-con-violencia-a-transportistas.html>. Consultada 15 de julio de 2016.

<http://t21.com.mx/terrestre/2014/07/28/robo-carreteras-genera-perdidas-30000-mdp>. Consultada 15 de julio de 2016.

<http://www.infoderechopenal.es/2013/03/previsibilidad-cognoscibilidad.html>, consultada 09 de octubre de 2016.

<http://www.abogados.com.ar/aplican-teoria-de-la-previsibilidad-en-caso-de-robo-de-mercaderia-transportada/8845>, consultada 09 de octubre de 2016.

<http://www.clarin.com/tema/copamiento.html> Diario Clarín del 01-11-2015 Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.milanunciostop.com/anuncio/alarma-para-camion-puerta-coche-061edf39e48dbad2>. Disponible 17 de octubre de 2016.

<https://www.quora.com/What-is-the-most-commonly-available-tool-that-can-measure-characterize-the-noise-floor-of-the-2-4-GHz-radio-frequency-band> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://cem.teleingenieria.es/> Disponible 17 de octubre de 2016.

http://keepontouch-en.blogspot.com.ar/2011/05/introduction-to-cellular-communications_06.html Disponible el 17 de octubre de 2016.

http://guardmagic.com/01-engl/01e-shortly/4-storage-tank-monitoring/0e-storage_tank_monitoring.htm Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.antenas3g.com.br/repetidores.html> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.satnetcom.com/Safety/iview.html> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/control-a-velocidad-abre-negocios.html>. Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.milanunciostop.com/anuncio/alarma-para-camion-puerta-coche-061edf39e48dbad2> Disponible 17 de octubre de 2016.

http://www.puntamogote.com/como_llegar.html. Web de la feria Punta Mogotes, principal del complejo “La Salada”. Disponible 10 de octubre de 2016.

<http://www.noanomics.com/p/informes.html> Nota del 18/02/2016. En el caso del tren, volvamos a la década del 40. Disponible por suscripción el 14-10-2016.

<http://www.ikimap.com/map/red-transito-pesado-caba>. Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://geroundtable.com/i2e-gps-tracker-setting-tool-tk103/>. Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://opinion.infobae.com/felix-piacentini/2013/12/15/mas-ferrocarril-mejora-nuestro-tipo-de-cambio-real/> Disponible el 14 de octubre de 2016.

<http://www.significados.com/outsourcing/>, consultada el 15 de octubre de 2016.

<http://www.catac.org.ar/quienes.aspx> Disponible 29 de octubre de 2016.

<http://ccprtransporte.org.ar/institucional/> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://pirateriadecamiones.com.ar/quienes-somos/>. Disponible 16 de octubre de 2016.

<http://pirateriadecamiones.com.ar> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://arlog.org/institucional/nuestra-historia/> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.redcame.org.ar/seccion/definicion> Disponible 17 de octubre de 2016.

<http://www.cedol.org.ar/down/Presentacion%20Hector%20Ribau.pdf> disponible 18 de octubre de 2016.

<http://www.lojack.com.ar/ar/empresas-cargas.php> disponible 24 de octubre de 2016.

<http://www.cedol.org.ar/down/libro-cedol-2016.pdf> “Los Costos Ocultos y Contingentes de la Actividad Logística” disponible el 19 de octubre de 2016.

<http://www.cedol.org.ar/camara-de-operadores-logisticos.html> disponible el 19 de octubre de 2016.

<http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfa> ltonuevasmodalidadesytecnologiapunta disponible 20 de octubre de 2016.

Diario Misiones on Line, 20 julio 2016

<http://misionesonline.net/2016/07/13/cae-banda-de-piratas-del-asfalto-que-operaba-en-siete-provincias-con-flota-de-transportes-propia/> disponible 21 de octubre de 2016

Diario Cadena 3, 16 de julio 2016

<http://www.cadena3.com/contenido/2016/07/12/Desbarataron-en-Jesus-Maria-a-banda-de-piratas-del-asfalto-166020.asp> disponible 21 de octubre de 2016

<http://www.lanacion.com.ar/1826683-golpe-comando-lanus-deposito-productos-tecnologicos-50-millones-de-pesos> disponible 20 de octubre de 2016.

<https://www.youtube.com/watch?v=-2G5-gZkcTw> disponible 21 de octubre.

http://www.clarin.com/policiales/Millonario-Hugo-Porta-Venia-Pumas_0_1453654879.html disponible el 20 de octubre de 2016

Boletín Unión Europea Febrero 2014 Gabinete Técnico de la Guardia Civil- Centro de Análisis y Prospectiva EUROPOL. Video ilustrativo de Robo de Cargas Transportadas, disponible 20-10-2016, en https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/images/video_trojan_horse_cargo_theft.mp4

<http://www.transporteprofesional.es/reportajes-revista/item/2290-robos-en-el-transporte.html>, disponible el 22 de octubre de 2016.

<http://www.infobae.com/2015/07/26/1744208comooperanlospiratasdelasfaltotonuevasmodalidadesytecnologiapunta>

Diario Popular, Policiales, del 12 de enero de 2016. Disponible 21 de octubre de 2016 en <http://www.diariopopular.com.ar/notas/247528-lanus-piratas-del-asfalto-mataron-dos-policias->

DIARIO CLARIN, Policiales, 25 de octubre de 2015, disponible 21 de octubre 2016 en http://www.clarin.com/policiales/Piratas-asesinaron-custodio-General-Paz_0_1474052756.html

Diario Misiones on Line, del día 20 de julio del 2016 <http://misionesonline.net/2016/07/13/cae-banda-de-piratas-del-asfalto-que-operaba-en-siete-provincias-con-flota-de-transportes-propia/> disponible 21 de octubre de 2016

Diario Cadena 3, 16 de julio 2016 <http://www.cadena3.com/contenido/2016/07/12/Desbarataron-en-Jesus->

Maria-a-banda-de-piratas-del-asfalto-166020.asp disponible 21 de octubre de 2016

<http://www.lanacion.com.ar/1781701-piratas-del-asfalto-como-captar-choferes-el-nuevo-modus-operandi> disponible el 23 de octubre de 2016.

DIARIO CLARIN, Zona, del 14 de febrero de 2016, disponible 23 de octubre de 2016 en http://www.clarin.com/opinion/Costanera_Sur-camioneros-puerto-villa_Rodrigo_Bueno_0_1522647778.html

DIARIO NCO NET Disponible 04 de junio de 2015 en <http://diarionco.net/portada/matanza/policia-matancera-en-accion-040615-villa-celina-pirateria-del-asfalto/>

DIARIO INFOBAE, Sociedad, 17 de mayo de 2016. Disponible el 25 de octubre de 2016 en <http://www.infobae.com/2016/05/17/1812046-cuales-son-los-delitos-detras-los-servicios-compra-y-venta-internet/>

Videos

Video disponible el 20 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=Oh8IKpYEIN8> .

Video explicativo del funcionamiento de Analizadores de Espectro: <https://www.youtube.com/watch?v=hRCxISJSJqo> disponible 10 de octubre de 2016.

Video de Boqueteros en México, <https://www.youtube.com/watch?v=-2G5-gZkcTw> disponible 21 de octubre.

Video de hechos reales en Perú disponible 21 de octubre 2016. <https://www.youtube.com/watch?v=CZz2IGAGvA0&t=71s>

C5N - POLICIALES: ¿COMO ACTUAN LOS PIRATAS DEL ASFALTO?, Video disponible el 24 de octubre de 2016 en <https://www.youtube.com/watch?v=sOM-BNwmzql>

Video de reportaje a Oscar Farinelli, de FADEEAC, en VQV sobre fiscalías especializadas, 20 octubre de 2014, disponible en <https://youtu.be/wSPEpBx1zCU> el 20 de octubre de 2016.

Entrevistas personales
realizadas por mí. En estos
casos, obviamente con la
autorización de la difusión
correspondiente

Entrevista personal a importantes directivos de seguridad del área de retail, que pidieron reserva de identidad, octubre de 2015.

Películas Cinematográficas

“The Fast and the Furious” (A todo gas en España; Rápido y furioso en Hispanoamérica) es una película de acción estadounidense de 2001 dirigida por Rob Cohen y protagonizada por Paul Walker, Vin Diesel, Michelle Rodríguez y Jordana Brewster. Es el primer film de la saga The Fast and the Furious.

Otras Fuentes

MERCADO LIBRE, Portal de Compra-venta por Internet, publicado el 23 de octubre de 2015. Por decisión profesional mía, se ocultan los precios de comercialización.