



**CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD
CEAS MÉXICO**

BOLETÍN INFORMATIVO

CEAS MÉXICO

AÑO V NÚMERO 1

ENERO - MARZO 2018

CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD



CONTENIDO

I	ACTIVIDADES DE CEAS MÉXICO	1
II	EVENTOS DE CEAS MÉXICO	4
III	PUBLICACIONES DE CEAS MÉXICO	5
	<i>PROTEC</i>, <u>PREVENCIÓN DE RIESGOS EN LA</u>	5
	<u>OPERACIÓN DE TRANSPORTES EN CARRETERA</u>	
	SEGURIDAD PARA LOGÍSTICA, SOPORTE VITAL	8
	PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL	
IV	NOVEDADES DE CEAS MÉXICO	11





CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

I. ACTIVIDADES DE CEAS MÉXICO

Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia (FOMVI I)

Del 20 al 23 de Marzo se impartió el segmento presencial del formato intensivo del nivel I del programa de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia (FOMVI) a 75 elementos responsables de los sistemas de videovigilancia en los Centros de Control, Coordinación, Comando, Cómputo y Calidad (C5) del Gobierno del Estado de México, ubicados en los Municipios de Ecatepec y Toluca, en beneficio de una población residente de más de 16 millones de habitantes.



Red Nacional por la Seguridad Ciudadanos + Policías, Cumbre Ciudadana

El miércoles 7 de Marzo la Secretaría General participó en la reunión preparatoria de la Cumbre Ciudadana, como parte de la Red Nacional por la Seguridad Ciudadanos + Policías. En esta reunión, se presentó una propuesta para la mejora de las condiciones laborales y de calidad de vida de las corporaciones policiacas, dentro del tema de Desarrollo Policial.





CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO



Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia (FOMVI I)

Del 26 de Enero al 2 de Febrero se impartió el segmento presencial del formato intensivo del nivel I, así como el nivel II del programa de Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia (FOMVI) y del programa de Centro Integrado de Mando y Asistencia (CIMA), a 180 elementos responsables de los sistemas de videovigilancia en los Centros de Cómputo, Comunicaciones y Control (C4) del Gobierno del Estado de Tamaulipas, ubicados en los Municipios de Matamoros, San Fernando, Ciudad Victoria, Ciudad Mante, ALTAMA (Altamira, Tampico y Ciudad Madero) y Reynosa, en beneficio de una población residente de alrededor de 3.5 millones de habitantes.





CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

Técnicas de Investigación y Prevención de Contingencias de Seguridad (TIPSEG)

Los días 15 y 16 de Febrero se impartió el programa de Técnicas de Investigación y Prevención de Contingencias de Seguridad (TIPSEG) al personal de seguridad del Ingenio San Nicolás, en la ciudad de Córdoba, Veracruz.



Foro de Consulta Ciudadana 2018 - 2021 del H. Ayuntamiento del Municipio de Córdoba, Veracruz.

El lunes 12 de Febrero la Representación Provincial en el Estado de Veracruz participó en el Foro de Consulta Ciudadana 2018 - 2021, convocado por el H. Ayuntamiento del Municipio de Córdoba, Veracruz, para la elaboración del Plan de Desarrollo Municipal 2018 - 2021. En este Foro se presentaron las líneas generales de una propuesta para la mejora de la seguridad pública.





**CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD
CEAS MÉXICO**

II. EVENTOS DE CEAS MÉXICO

FECHA	CURSO	HORAS
9, 10, 11, 12y 13 de Abril (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel I (FOMVI I)	40
23, 24, 25, 26 y 27 de Abril (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad Nivel I (FORMOS I)	40
7 y 8 de Mayo (*)	Supervisión de Servicios de Seguridad	16
9 y 10 de Mayo (*)	Servicio y Calidad en Seguridad	16
21, 22, 23, 24 y 25 de Mayo (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad Nivel I (FORMOS I)	40
4, 5, 6, 7 y 8 de Junio (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel I (FOMVI I)	40
18, 19, 20 y 21 de Junio (**)	Capacitación en vigilancia y protección de bienes para el Distrito Federal	32
25, 26, 27, 28 y 29 de Junio (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad Nivel I (FORMOS I)	40

(*) ESTOS CURSOS SE IMPARTEN EN COORDINACIÓN CON GRUPO SABE CONSULTORES. PARA MAYORES INFORMES, COMUNICARSE A LOS TELEFONOS (55) 5530-3336 Y (55) 5530-8712

() ESTOS CURSOS SE IMPARTEN EN COORDINACIÓN CON PROCESOS, S.C. PARA MAYORES INFORMES, COMUNICARSE AL TELEFONO (55) 2471-0315**



III. PUBLICACIONES CEAS MÉXICO

PROTEC, PREVENCIÓN DE RIESGOS EN LA OPERACIÓN DE TRANSPORTES EN CARRETERA

Una aplicación de VIDA en el camino

El objetivo total del negocio de logística es que los transportes lleguen a donde deben llegar, cuando deben llegar y como deben llegar, a fin de que los bienes transportados logren sus objetivos de valor comercial y/o beneficio social. Por ello el enfoque de seguridad para este negocio se orienta a reducir las amenazas adversas a tal logro, de las cuales la más relevante es la actuación del factor humano como fuente de actos y condiciones de riesgo, de acuerdo al Modelo de Heimlich.

En general las amenazas contra la operación de los transportes en carretera comprenden lo que se describe como la Triple A, Averías, Accidentes y Agresiones, en las cuales la participación del factor humano con mayor potencial de riesgo corresponde a su operación, es decir en su función como conductores, de tal suerte que, para propósitos de seguridad, la cuestión crucial es la capacidad del operador para evitar y reducir los riesgos que se pueden presentar en el camino, en particular la rapidez de reacción ante el surgimiento de tales amenazas, ya que **el problema básico será detener a un objeto en movimiento en el menor tiempo y distancia posible para reducir la extensión de los posibles daños.**

En este contexto, la reacción de un operador de transporte ante el surgimiento de condiciones y situaciones de riesgo se enmarca en el contexto del proceso **DIDA** con que se materializa el razonamiento humano, que en este caso particular se convierte en **VIDA**, ya que el mecanismo predominante de Detección es la Vista, cuya efectividad se determina por lo siguiente en cada una de las fases:

- **Ver (Detectar).** Visibilidad del entorno (campo visual, iluminación, definición de formas, figuras y cromáticas) y Agudeza Visual (alcance, diferenciación de formas, figuras y cromática).
- **Identificar.** Conocimiento físico (que debe o no debe haber) y funcional (qué debe o no debe suceder) del terreno en cada tramo del camino.



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

- **Decidir.** Conocimiento y comprensión de los referentes (indicadores de riesgo y de normalidad) para la valoración de las condiciones presentes en el camino, así como de las alternativas de cursos de acción a tomar.
- **Actuar.** Capacidad física para ejecutar las acciones del curso de acción que se decida seguir.

De tal manera que dicha efectividad se puede degradar por el efecto de las condiciones físicas tanto del entorno (visualización obstaculizada, insuficiente iluminación) como del propio componente humano (deficiencias fisiológicas, fatiga, alteraciones psico-somáticas, padecimientos, intoxicación por sustancias, etc.).

Por ello se puede establecer que el **factor más determinante** para efectos de prevención de riesgos en la operación de los transportes en carretera es la **velocidad**, y no tanto el peso y las dimensiones del vehículo, ya que siempre será posible operar cualquier tipo de vehículo con riesgos mínimos si se conduce a una velocidad adecuada a la concurrencia de las siguientes condiciones físicas y funcionales del camino, tal que permita su detención en la distancia conveniente para provocar los menores daños posibles:

	FIJAS	VARIABLES
FÍSICAS	<ul style="list-style-type: none">• Trazo (Recto, Curvo).• Topografía (Ascendente, Descendente, Plano, Ondulado)	<ul style="list-style-type: none">• Iluminación (Día, Noche, Penumbra)• Clima
FUNCIONALES	<ul style="list-style-type: none">• Casetas• Retenes• Puentes• Pasos a desnivel	<ul style="list-style-type: none">• Tipo de transporte• Tipo de bienes (secos, líquidos, gaseosos)• Peso y dimensiones del vehículo• Tráfico

En virtud de que estas condiciones, actuando tanto de manera individual como concurrente, comprometen la efectividad del proceso VIDA en el conductor, la directiva de velocidad máxima de 80 Kph establecida en la NOM-012-SCT-2-2014 para la circulación del transporte pública es insuficiente como medida de prevención de riesgos, de tal suerte que para propósitos de seguridad se propone la adopción de una práctica de prevención que consiste en operar el vehículo en lo que se puede describir como una **Velocidad Aceptable de Seguridad (VAS)** determinada específicamente para las circunstancias particulares de cada tramo en el camino, y proyectada en escalas para varios escenarios correspondientes a las posibles combinaciones de iluminación y clima.



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

Asimismo, el mecanismo más conveniente para la aplicación de esta práctica es la elaboración y uso como referencia de un **Plan de Ruta**, conocido y entendido por el operador del transporte, en el cual se describan los **parámetros de VAS para los diversos escenarios en cada tramo de la ruta**, y que sea susceptible de alguna forma de verificación para efectos de control por una instancia independiente como puede ser los servicios de rastreo vehicular mediante el monitoreo de dispositivos de geolocalización GPS. En la medida en que los parámetros VAS estén adecuadamente determinados, y sean observados en la operación del vehículo, se **reducirán las probabilidades de riesgo** para el mismo, y los valores que transporta. Adicionalmente, podría configurar una forma de virtual **blindaje contra las prácticas de extorsión**, debido a que se contaría con elementos de evidencia que podrían demostrar la inexistencia de violaciones a la normatividad de tránsito en los caminos.

La adopción de esta práctica requiere de un proceso muy laborioso, pero se estima que las perspectivas de beneficio antes descritos pueden compensarlo suficientemente. Pero también puede ser considerada como inconveniente o incluso contraproducente, si entra en conflicto con intereses de negocio en la operación de logística, en particular si impacta como repercusiones financieras, por ejemplo ante circunstancias que pudieran derivar en penalizaciones o alguna forma de quebranto por demoras en la entrega de los bienes transportados.

La prevención de riesgos en cualquier campo, y en particular en el negocio de logística, no es algo gratuito ni simple, sino que **representa costos** de diversos tipos, sobre todo de índole financiera, organizacional y de procedimiento, de tal suerte que **es decisión de cada organización determinar el nivel de riesgo que pretenda cubrir o afrontar**, “jugársela”. Costos que se pueden reducir hasta cierto grado con una buena planeación, y que redundará en éxitos en la reducción de riesgos, pero sin olvidar que siempre existirá un inevitable margen de incertidumbre que redundará en incidencias de eventos y daños, por la inherente naturaleza heterogénea del ámbito de la seguridad.

Más vale prevenir que lamentar

Secretaria General CEAS México
ceasmexico@prodigy.net.mx



SEGURIDAD PARA LOGÍSTICA, SOPORTE VITAL PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL

*La evolución de las antiguas sociedades de autoconsumo, limitadas a su oferta local de bienes y servicios, hacia las actuales comunidades globales abiertas a las posibilidades de diversidad, se pueden considerar como el detonante de las civilizaciones que han configurado las mayores y mejores condiciones de bienestar y prosperidad que hoy disfrutamos. Y un factor vital que ha sustentado esta evolución es lo que hoy día se conoce como **logística**.*

La **logística** cumple lo que se puede considerar como una función de *sopORTE vital básico* para la sociedad, similar a la que desempeña el sistema circulatorio en el cuerpo humano, ya que así como éste se encarga de llevar los nutrientes hasta cada célula para sustentar su existencia y funcionamiento, los sistemas de logística se encargan de llevar los bienes desde los centros de producción hasta el último nivel de los puntos de consumo en toda la estructura del “*cuerpo social*”, con el mismo propósito de sustentar su existencia y funcionamiento.

En este orden de ideas, se puede proyectar como premisa de éxito para estos sistemas, que los bienes lleguen a donde deben de llegar, como deben de llegar, y cuando deben de llegar a fin de preservar los parámetros de valor intrínsecos por su utilidad de forma (cómo), espacial (lugar) y temporal (cuando). Todo ello sin perder de vista que la operación debe desarrollarse como una actividad productiva, esto es que genere una expectativa de beneficios, en particular de índole financiera, lo suficientemente atractivos para mantener un interés de negocio.

Para estos efectos se tiene que las perspectivas de factibilidad (que sea posible hacerlo) para el negocio de la logística están determinadas por las facilidades de infraestructura disponibles, lo que se refiere a recursos como las vías de comunicación en general tales como autopistas, caminos y puentes, que competen a la esfera de las responsabilidades institucionales del Estado, así como apoyos operativos como las estaciones de suministro de combustible y de servicios técnicos, que en general se enmarcan en el ámbito de la iniciativa privada.

Por su parte, lo que se puede considerar como las perspectivas de viabilidad (que sea conveniente hacerlo) para el negocio de la logística están determinadas por las posibilidades de beneficio que se podrían obtener de su operación que por lo regular corresponden, bajo una óptica mercantil, entre otros aspectos a la rentabilidad del mercado en los puntos de destino.



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

Para ello, uno de los principales factores que inciden en este aspecto, es la cuestión de la seguridad, ya que en última instancia determina quién obtiene los beneficios de este negocio. En este contexto se tiene que como cualquier otra actividad productiva, la cadena de valor de la distribución de bienes, desde los centros de producción a los de consumo, en la que se integran los sistemas de logística, debe proyectar un perfil de beneficios que lo hagan atractivo, para lo cual es crucial que dichos beneficios los reciban quienes invierten los esfuerzos y recursos en la operación, a fin de preservar su interés y sobre todo su participación en el negocio. Y en este contexto el propósito de la seguridad consiste precisamente en asegurar que cada quien reciba lo que le corresponde o le pertenece.

Aunque en principio la seguridad es una responsabilidad institucional del Estado, lo mismo que proveer las facilidades de infraestructura, la realidad es que las capacidades institucionales suelen presentar perfiles de carencias, deficiencias e insuficiencias que limitan sus perspectivas de cobertura y efectividad, por lo que se hace imprescindible la aportación de los participantes a fin de compensar y complementar las limitaciones institucionales antes descritas, sobre todo cuando responden a intereses muy particulares que trascienden el interés colectivo.

Es importante destacar que el alcance de la **seguridad para logística** NO debe limitarse a protección de los medios, según la óptica de los seguros, sino que debe ampliarse a la **protección del negocio**, es decir de los beneficios, en virtud de que las empresas, y las comunidades en general, crecen y progresan obteniendo ganancias, no cubriendo pérdidas. Porque siempre habrá alguien que obtenga los beneficios de la comercialización de los bienes, ya sean los participantes en la cadena de valor o la delincuencia que pudiera sustraerlos, ya que siempre habrá consumidores interesados en adquirirlos. Por ello, lo más conveniente es que la dimensión de las medidas y previsiones de seguridad para la logística se derive de dos cuestionamientos, ¿cuánto vale lo que se quiere proteger? y ¿cuánto cuesta protegerlo? PERO considerando como lo que se quiere proteger NO el valor de los medios o los mismos bienes, sino el valor del negocio que se puede hacer si se disponen de los medios, los transportes (la diferencia de tener o no tener con que responder cuando se requiere), y/o las ganancias que se podrían obtener por vender los bienes y conservar su mercado.

Finalmente, para propósitos de efectividad, el perfil de funcionalidad de las medidas y previsiones de seguridad para logística debe considerar tres vertientes de enfoque: de **prevención** para evitar que se presenten las condiciones de riesgo, y que responden a un escenario de posibilidades (me pueden robar); de **reacción** para detener y/o revertir daños, y que responden a un escenario de hechos en proceso (me están robando); y de **remediación** para restablecer o restaurar las “*condiciones de normalidad*” ante los daños ocasionados, y que responden a un escenario de hechos consumados (me robaron).



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

En consecuencia se puede establecer que proteger la existencia y funcionamiento de los sistemas y mecanismos de logística en el contexto interdependiente de las sociedades globales de la actualidad, se debe considerar no sólo como una cuestión prioritaria, sino de relevancia crítica, ya que constituyen un **recurso vital** para la sustentabilidad de las perspectivas de bienestar y prosperidad para todos los niveles de comunidades, desde las grandes y cercanas hasta las más pequeñas y recónditas, que en conjunto conforman lo que se puede describir como el “*cuerpo social*”.

Secretaria General CEAS México
ceasmexico@prodigy.net.mx





CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

IV. NOVEDADES DE CEAS MÉXICO

PROGRAMAS CEAS MÉXICO

1. En todos los programas para profesionales se han integrado lineamientos para una eventual comparecencia ante las autoridades bajo la normatividad del Sistema de Justicia Penal Acusatorio, en virtud de que existe la posibilidad de que cualquier persona, incluso de un centro de monitoreo, pueda ser convocado como testigo.
2. En el programa de **Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS)** se han integrado lineamientos para actuar como Auxiliar de Primer Respondiente en las tres modalidades. Adicionalmente para la modalidad de Protección de Instalaciones (Intramuros), su versión para la Ciudad de México y la versión de **Logística de Seguridad** para Eventos, se han integrado lineamientos para el manejo de **Personas con Limitaciones de Movilidad**, así como para el manejo de **Personas con Discapacidad en emergencias**, de acuerdo a la norma **NOM-008-SEGOB-2015**. Y en la modalidad para seguridad pública se han integrado los lineamientos para actuación como **Primer Respondiente**.
3. En los programas de **Formación de Monitoristas para Seguridad** de todas las modalidades, Sistemas de Alarmas (**FOMSA**), Geolocalización (**FORMOS**) y Videovigilancia (**FOMVI**) se ha conformado una versión Intensiva para la modalidad de cursos dedicados, con una reconfiguración de las sesiones para reducir el tiempo presencial y facilitar el manejo de turnos del personal que asiste al curso.
4. En el nivel II del programa de Formación de Monitoristas para Seguridad (**FORMOS II**) se ha reorientado la temática hacia la afinación y mejora de las capacidades de observación y detección de riesgos.
5. Para los programas de profesionalización de mandos directivos, de Administración de Servicios de Seguridad (**ASES**), y de mandos operativos, Formación de Mandos Operativos para Servicios de Seguridad (**FORMAN**), se ha abierto la modalidad de impartición A DISTANCIA, incluso a nivel individual, a través de nuestra plataforma para cursos interactivos. Asimismo, para los programas orientados a no profesionales, tales como Seguridad Personal (**SEGP**), Seguridad VIP (**SEGVIP**), Aliados Vecinales contra la Inseguridad (**AVISA**) y Prevención y Autoprotección Ciudadana contra Secuestros (**PACS**).



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD CEAS MÉXICO

Suscríbase a nuestro canal en Youtube
<http://www.youtube.com/user/ceasmexico/> y conozca nuestra
Presentación Institucional
<https://www.youtube.com/watch?v=rwpZMXsK6gg> , así como
nuestro material de divulgación

PRIMEROS AUXILIOS
Soporte Vital Básico

PROTECCIÓN CIVIL
2013

Programa Aliados Vecinales contra la InSeguridad
AVISA
2013

SISTEMAS DE VIGILANCIA PARA SEGURIDAD

LA TECNOLOGÍA EN LA SEGURIDAD Y SU APLICACIÓN EN LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL
2013

ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD (ASES)

FORMACIÓN BÁSICA DE OFICIALES DE SEGURIDAD (FOBOS)

LOGÍSTICA DE SEGURIDAD PARA EVENTOS

SEGURIDAD PERSONAL Y PREVENCIÓN DEL DELITO

TECNOLOGÍA PARA SEGURIDAD

NUMERO UNIVERSAL DE EMERGENCIA

Conozca más de nosotros visitando nuestra página web
en www.ceasmexico.org.mx