



CORPORACIÓN EURO AMERICANA DE SEGURIDAD
CEAS MÉXICO

BOLETÍN INFORMATIVO
CEAS MÉXICO
AL SERVICIO DE
AÑO VII NÚMERO 3
JULIO . SEPTIEMBRE 2020

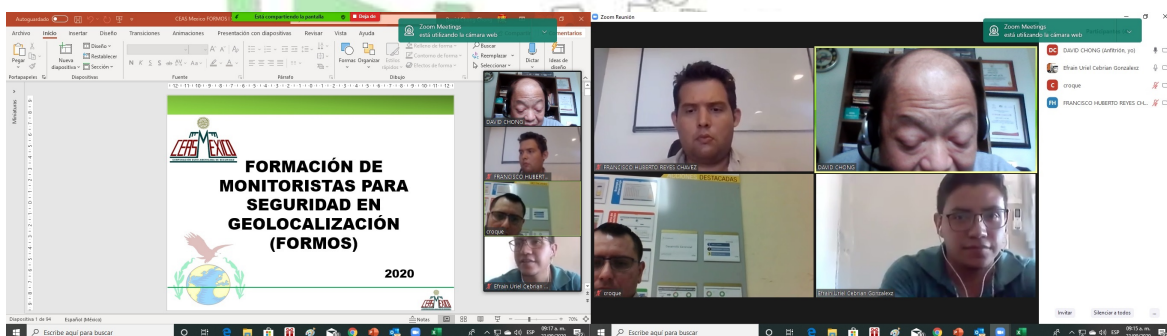
CONTENIDO

I	ACTIVIDADES DE CEAS MÉXICO	1
II	EVENTOS DE CEAS MÉXICO	11
III	PUBLICACIONES DE CEAS MÉXICO	
	Rastreo Vehicular Proactivo	12
	La Disciplina del Protegido	22
IV	NOVEDADES DE CEAS MÉXICO	25

I. ACTIVIDADES DE CEAS MÉXICO

Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización, nivel I (FORMOS I)

Del 23 al 29 de Septiembre se impartió el curso del Nivel I del programa de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización (FORMOS I), al personal de las empresas AUTO FLETES, Consultoría en Riesgo y Transmaquila, organizado por Grupo SABE Consultores, a través de nuestra PILAR (Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota) vía Zoom.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 21 y 22 de Septiembre se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 17 y 18 de Septiembre se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

Del 07 al 16 de Septiembre se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en las instalaciones del Tren Turístico de la Ciudad de Puebla.



Seminario “SEGURIDAD NACIONAL EN EL SIGLO XXI”.

El 12 de Septiembre CEAS México participó en el Seminario “SEGURIDAD NACIONAL EN EL SIGLO XXI”, organizado por Delegación Sonora la Barra Nacional de Criminólogos y Criminalistas, con el tema “Inteligencia para la Seguridad Nacional”.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 10 y 11 de Septiembre se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 03 y 04 de Septiembre se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 27 y 28 de Agosto se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 20 y 21 de Agosto se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.

BOLETÍN INFORMATIVO AÑO VII NÚMERO 3 JULIO - SEPTIEMBRE 2020



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 15 y 16 de Agosto se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa Grupo NVC Asesores y particulares, a través de nuestra PILAR (Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota) vía Zoom.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 13 y 14 de Agosto se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.



**Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en
Protección de Instalaciones.**

El 6 y 7 de Agosto se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



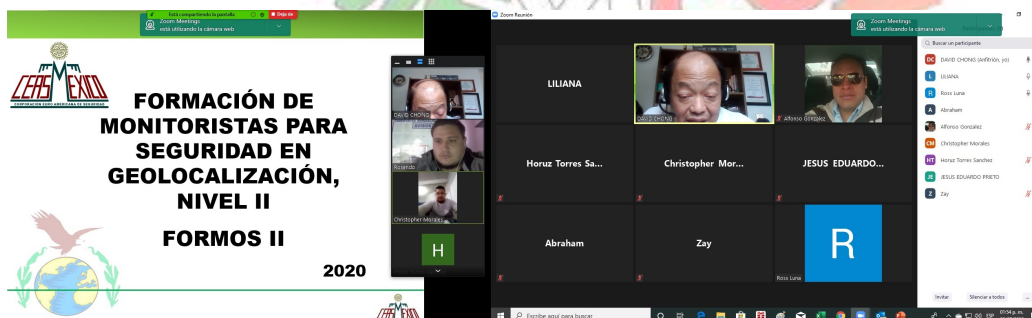
**Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en
Protección de Instalaciones.**

El 30 y 31 de Julio se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización, nivel II (FORMOS II)

Del 27 al 29 de Julio se impartió el curso del Nivel II del programa de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización (FORMOS II), y de Centro Integrado de Mando y Asistencia para Servicios de Geolocalización (CIMA/SGL), al personal de las empresas Qualitas y Distribuidora OLPEGA, organizado por Grupo SABE Consultores, a través de nuestra PILAR (Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota) vía Zoom.



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 23 y 24 de Julio se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.



Conferencias de Seguridad Turística

Del 20 al 22 de Julio se impartieron Conferencias sobre Seguridad en Centros Turísticos, con los temas de “*Sistemas de Vigilancia y Atención de Emergencias en Centros Turísticos*”, “*Sistema de Protección en Playas y Asistencia Turística*” y “*Manejo de Personas con Limitaciones de Movilidad en Emergencias*”, como parte de la Semana de Certificación organizada por Abaco Connection y Cevicom para la Asociación de Hoteles de Los Cabos.

SEMANA DE CERTIFICACIÓN
CEVICOM - ASOCIACIÓN DE HOTELES DE LOS CABOS
JULIO 2020



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 16 y 17 de Julio se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



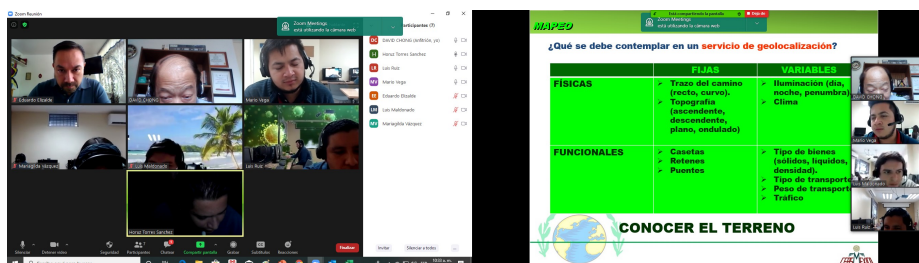
Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 9 y 10 de Julio se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



Curso de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización, nivel I (FORMOS I)

Del 5 al 26 de Julio se impartió el curso del Nivel I del programa de Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización (FORMOS I), al personal de las empresas Grupo UDA y Gunderson-Gimsa, organizado por Grupo SABE Consultores, a través de nuestra PILAR (Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota) vía Zoom.



Curso de Soporte Vital Básico para el SUMAEM.

El sábado 4 de Julio se impartió el Curso de Soporte Vital Básico, como parte del programa “Maestro Seguro, Escuela Segura” a los maestros del Sindicato Unificado de Maestros y Académicos del Estado de México (SUMAEM).



Curso de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en Protección de Instalaciones.

El 2 y 3 de Julio se impartió el curso del programa de Formación Básica de Oficiales de Seguridad (FOBOS) en la modalidad de Protección de Instalaciones, al personal de la empresa IBN Industrias Militares, destacados en la Terminal 2 y las instalaciones de Aeroméxico en el Aeropuerto Internacional “Benito Juárez” de la Ciudad de México.



II. EVENTOS DE CEAS MÉXICO

FECHA	CURSO	HORAS
19, 20, 21, 22 y 23 de Octubre (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad en Videovigilancia Nivel I (FOMVI I)	40
26, 27, 28, 29 y 30 de Octubre (*)	Formación de Monitoristas para Seguridad en Geolocalización Nivel I (FORMOS I)	40
9, 10, 11 y 12 de Noviembre (*)	Formación de Mandos Operativos para Servicios de Seguridad (FORMAN) 1) Supervisión de Servicios de Seguridad (SUPSEG) 2) Servicio y Calidad para Seguridad (SERCAL)	32
23, 24, 25 y 26 de Noviembre (*)	Administración de Servicios de Seguridad (ASES)	32

(*) Este programa esta disponible para asistir a través de nuestra **PILAR (Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota)**

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

III. PUBLICACIONES CEAS MÉXICO

RASTREO VEHICULAR PROACTIVO

Custodia con visión “Más allá del Horizonte”

La efectividad de cualquier esfuerzo de protección en el ámbito de la Seguridad está determinada por la medida en que se disponga de una Perspectiva Situacional Global, lo que se refiere a una capacidad de detección no sólo dentro del alcance físico de percepción directa, en este caso de visualización, lo que permita reaccionar no sólo ante lo que ocurre dentro de dicho alcance, sino también ante lo que ocurre fuera del mismo, lo que permite anticiparse a lo que puede surgir “más allá del horizonte”

ANTECEDENTES

El propósito de una custodia se puede establecer como “**la protección de los activos en un recorrido**”, a fin de cumplir con el objetivo de que dichos activos “lleguen a donde deben de llegar, cómo deben de llegar y cuando deben de llegar”, con la mayor efectividad posible en términos de costo-beneficio. Para este propósito, el formato base de operación es mediante un acompañamiento físico o presencial de los activos durante el recorrido, en ocasiones complementado por alguna forma de **rastreo vehicular** a distancia por medios de tecnología.

Asimismo, las amenazas que pueden interrumpir o interferir con el objetivo antes descrito para los activos se pueden describir como la “**Cuádruple A**” o “**4A**”, y comprenden:

- **Averías** del medio de transporte, que puede exponer a daños o pérdida de los activos por accidentes o agresiones como el vandalismo.
- **Alteraciones** a la ruta programada de recorrido, que puede exponer a daños o pérdidas de los activos por accidentes o agresiones, o a penalizaciones por la demora en la entrega.



Figura 1. La Cuádruple A, 4A

- **Accidentes** del medio de transporte, que puede exponer los activos a daños o pérdidas, tanto si son causados por ajenos, o bien si son provocadas por prácticas imprudentes de operación del vehículo.
- **Agresiones** contra los activos y/o el medio de transporte, ya sea de origen natural (fenómenos climáticos o geológicos) o bien antropogénicos (asaltos, robos, vandalismo).

Las cuales se pueden presentar de manera individual o combinadas.

En este contexto, el **rastreo vehicular** se proyecta como un recurso auxiliar complementario del acompañamiento físico de los activos en su recorrido y con un enfoque primordialmente reactivo, enfocado primordialmente a verificar los reportes de la custodia física, y reportar las incidencias ocurridas durante el recorrido. Esto, por una percepción de “*virtualidad*” derivada de su operatividad “*no presencial*” en la ubicación física de los activos, y generalmente con base en alguna forma de representaciones gráficas de datos que pretenden describir una realidad, lo cual proyecta elementos para cuestionar su confiabilidad, en virtud de que desde la Central de Monitoreo no es posible constatar lo que se reporta.

PANORAMA

La expectativa proyectada para una custodia es establecer y aplicar las medidas y acciones pertinentes para **asegurar la entrega de los activos**, y en particular para **enfrentar las posibles amenazas** que pudieran interferir o interrumpir con tal propósito. Para este propósito, el formato básico de operación proyecta una limitación innata, y es que dispone de **capacidad de detección de riesgos sólo dentro del alcance físico de visualización**, esto es dentro de su “*horizonte*”, lo que sólo permite reaccionar a lo que ocurre en el lugar y momento en que se encuentre el medio de transporte..

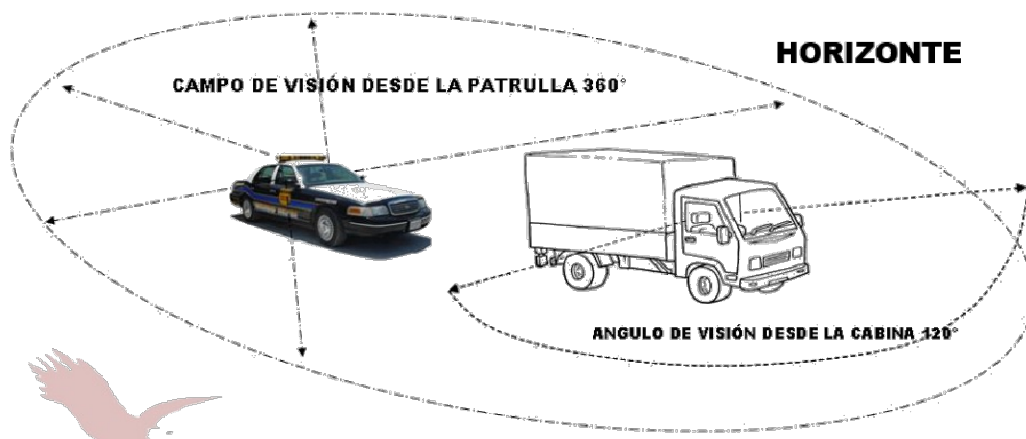


Figura 2. Alcance físico de visualización para la custodia

El problema más relevante asociado a esta limitación innata es el **tiempo de reacción** del operador del vehículo ante el surgimiento de una amenaza, y la ejecución de las acciones para enfrentarla. Tiempo que está determinado por la conjunción de al menos seis factores: la **agudeza visual**, la **concentración** y la **fatiga** del operador, la **iluminación** y **visibilidad** del terreno, y la **velocidad** del vehículo, independientemente de si se disponga o no de capacidad para enfrentarla. Otros factores que pueden afectar de manera adversa este tiempo de reacción es el estado de salud del operador, y si está bajo el efecto de alguna sustancia (alcohol, drogas) que afecte su desempeño.

Adicionalmente a lo anterior, se pueden presentar otras limitaciones, como puede ser, de manera enunciativa más no limitativa:

- **Inferioridad numérica y de fuerza** ante posibles agresores, ya sean espontáneos, de oportunidad o delincuencia organizada, que en particular suelen contar con fuentes de información con alguna forma de infiltración en las organizaciones de las víctimas, de tal surte que siempre se preparan para actuar con un nivel de superioridad y sorpresa que anula cualquier posibilidad de respuesta.
- **Insuficiencia e incluso carencia de facultades de control y acción** sobre la ruta e incluso el desempeño del operador, para corregir desviaciones, errores y/o modificaciones en las condiciones del recorrido de tal manera que sea posible dificultar, e incluso evitar, intentos de agresión de origen antropogénica, aunque los agresores cuenten con algún grado de cooperación, intencional o no intencional, de elementos dentro de la organización propietaria de los activos o del medio de transporte.
- **Incertidumbre acerca de la naturaleza de los activos transportados**, para una adecuada identificación y dimensionamiento de las posibles amenazas, y sus fuentes, a fin de establecer una planeación de las medidas de seguridad pertinentes para evitar, o al menos enfrentar con mejores posibilidades de éxito, su ocurrencia.

Asimismo, la condición de auxiliar complementario, asignado al rastreo vehicular bajo el formato base, lo limita a un papel reactivo, de tal suerte que, en conjunto, su operación se reduce a un **acompañamiento como observador pasivo** con perspectivas primordialmente reactivas para **detectar y alertar las amenazas que surjan**, pero ante hechos consumados, lo que solo permiten remediar, restablecer, y difícilmente detener y mucho menos evitar, en especial la amenaza de agresiones,

PERSPECTIVA

La heterogeneidad de la Seguridad proyecta **incertidumbre** respecto a lo que puede ocurrir, lo cual compromete las perspectivas de éxito para enfrentar amenazas. Ante este escenario, el recurso más efectivo es la **información**, en particular la que permita anticipar el surgimiento de las amenazas con el tiempo suficiente para evitarlas.

Y esta es la aportación de valor del rastreo vehicular, el suministro de información, con **visión prospectiva y panorámica**, trascendiendo el alcance físico de visualización directa desde el medio de transporte, otorgando “**más allá del horizonte**”, que permite anticipar condiciones de riesgo, principalmente:

- **Condiciones adversas de iluminación y climáticas** a lo largo de todo el recorrido, que dificultan las posibilidades de visualización del terreno para permitir la detección de las amenazas que pueden surgir, por ejemplo, el efecto de deslumbramiento en la noche, la atenuación de la iluminación en la penumbra, o la difuminación de la luz artificial en presencia de niebla.
- **Eventos de perturbación social**, como bloqueo de carreteras, tomas de casetas o vandalismo, con la suficiente oportunidad para optar, ya sea de resguardarse y esperar, o bien desviar por rutas alternas a fin de evitar los sitios de riesgo.
- **Prácticas imprudentes de operación**, en especial, el manejo a velocidades no convenientes de acuerdo con la combinación de condiciones particulares del terreno (trazo, topografía, iluminación, clima), tipo de activos, tipo y peso de transporte, y densidad de tráfico en cada caso.

Pero **tener la información no es suficiente**, se debe contar con medios para poder aprovecharla, en los que se conjunten recursos de tecnología, tales como los sistemas de rastreo vehicular y de comunicaciones móviles, de preferencia con facilidades de Geolocalización por **GPS (Global Positioning System)**, así como procedimientos y tácticas de operación en ruta.

Para estos efectos, un modelo de operación que ofrece perspectivas de mayor efectividad en el propósito de custodia, comprende un enfoque que se puede describir como **Rastreo Vehicular Proactivo (RVP)** con una estructura orgánica y funcional similar al Control de Tráfico Aéreo, en el que las **Centrales de Monitoreo** asumen la responsabilidad primaria de controlar las operaciones de movilidad, con base en instrumentos de tipo Planes de Vuelo, que para los medios de transporte se convierten en **Planes de Ruta**, orientados a establecer y mantener un nivel adecuado de **Velocidad Aceptable de Seguridad (VAS)**, de acuerdo con las condiciones de terreno.

	FIJAS	VARIABLES
FÍSICAS	➤ Trazo del camino (recto, curvo). ➤ Topografía (ascendente, descendente, plano, ondulado)	➤ Iluminación (día, noche, penumbra). ➤ Clima
FUNCIONALES	➤ Casetas ➤ Retenes ➤ Puentes	➤ Tipo de bienes (sólidos, líquidos, densidad). ➤ Tipo de transporte ➤ Peso de transporte ➤ Tráfico

Figura 3. Condiciones de Terreno

De acuerdo con el Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con base en los reportes de la Policía Federal, en 2018 ocurrieron 12, 237 accidentes e que se involucraron 20,045 vehículos, con un saldo de 2,994 personas fallecidas en el sitio del accidente y 8,761 lesionados, causando daños materiales por aproximadamente \$61 mil millones de dólares y costo estimado de siniestralidad de \$2,181 mil millones de dólares. De las causales de estos accidentes, en términos generales se tiene que 10,951 (89.5%) son atribuibles a alguna forma de prácticas imprudentes del operador de la unidad, 2,335 (19.1%) fueron causados por “*condiciones del terreno en ruta*”, 1405 (11.5%) por agentes naturales, el clima entre ellos, y 1,157 (9.5%) por problemas de la unidad, como las **averías**. Asimismo, se tiene que de los vehículos involucrados, al menos 5,933 (29.6%) fueron unidades de servicio público de transporte de pasajeros y carga, responsables de 692 (23.11%) de los fallecimientos y 2,307 (26.33%) de los lesionados.

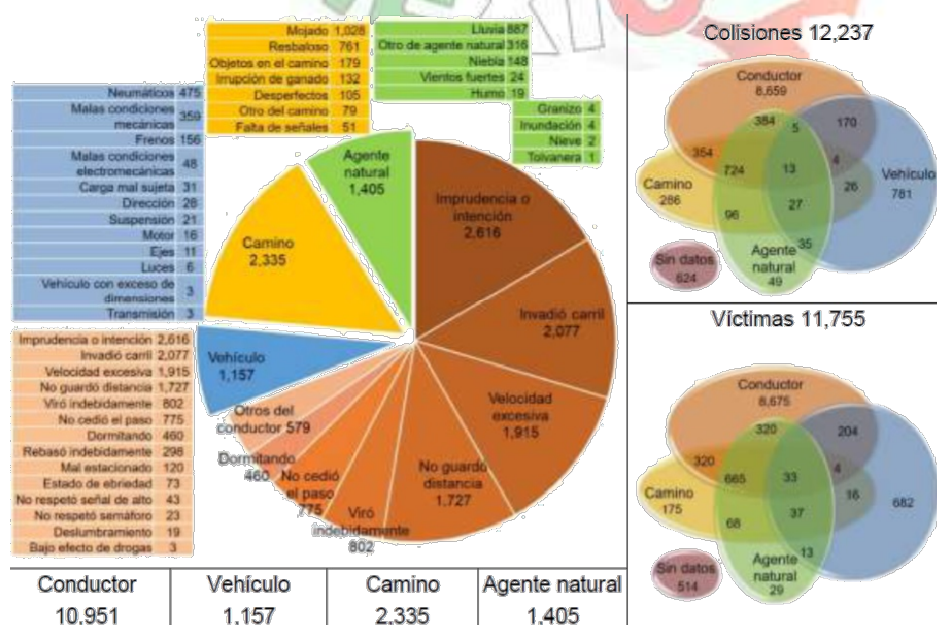


Figura 4. Distribución de causas y combinación de factores en accidentes ⁱ

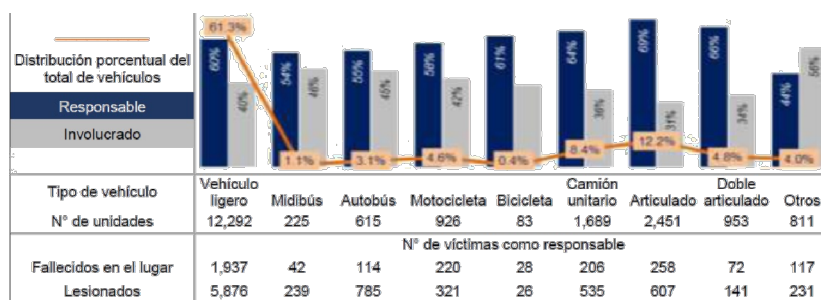


Figura 5. Distribución de tipo de participación, vehículo y víctimas de accidentes ⁱⁱ

Por su parte, para este mismo período de 2018, de acuerdo con las estadísticas de Incidencia Delictiva del Fuero Común 2018, del Centro Nacional de Información del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, se cometieron 13,068 robos a transportista, 11,069 (84.7%) con violencia y 1,999 (15.3%) sin violencia.

En consecuencia, se tiene que en 2018 ocurrieron un total de 25,305 incidentes que interrumpen o interfieren con la entrega de activos en el destino, que se pueden encuadrar en el perfil de la **Cuádruple A (4A)**, de los cuales 12,237 (48.36%) podrían haber sido evitables, y 13,068 (51.64%) podrían haber sido “**dificultables**”, dentro de ciertas condiciones.

Modelo de Operación RVP

El Modelo de Operación bajo el enfoque de **RVP**, comprende la integración de los siguientes componentes:

- A. El primer componente es el **Plan de Ruta**, en el que se plasman las **VAS** para cada tramo de recorrido, segmentados de acuerdo con la combinación de trazo del camino y topografía del terreno, y para los diversos escenarios de iluminación y clima esperados en el recorrido, así como de acuerdo a las condiciones de tipo de activos, tipo y peso del transporte. Este componente debe ser elaborado de manera conjunta por el área de control del medio de transporte (Tráfico o equivalente) y la Central de Monitoreo, y debe incluir los puntos autorizados e escala, así como las posibles rutas alternas,
- B. El segundo componente es el **Control del Recorrido o de Ruta (CDR)**, derivado del Plan del Plan de Ruta, en el que se plasman los horarios de inicio, recorrido y término de cada tramo, así como los puntos y momentos de intercomunicación y verificaciones de control (*checkpoints*). Una copia de este componente lo lleva la custodia física para asegurar el cumplimiento de la ruta programada, y otra se usa en la Central de Monitoreo para controlar dicho cumplimiento. Si es necesario ajustar los horarios, se registran en este mismo componente.

- C. El tercer componente es el conjunto de procedimientos operativos (que se aplican en condiciones de normalidad), protocolos de reacción (que se aplican cuando surgen situaciones de excepción que impliquen riesgos) y las tácticas de operación que se deben aplicar durante el recorrido, los cuales deben estar orientados a **evitar** que surjan las amenazas, **eludirlas**, si no es posible evitarlas, o **evadirlas** si ya han surgido.

La Dinámica de ese Modelo contempla tres vertientes de actividad básicas:

1. Elaboración y distribución del **Plan de Ruta** y el **CDR** para cada servicio, al operador y la Central de Monitoreo, una vez que se ha asignado la unidad del medio de transporte. Equivale a la elaboración y aprobación del *Plan de Vuelo* en las operaciones aeronáuticas, que se hace del conocimiento a las Centrales de Control de Tráfico Aéreo en la ruta programada.
2. Operación del recorrido, con la Central de Monitoreo asumiendo la “**responsabilidad primaria**” de la verificar, controlar, y si es necesario ajustar de acuerdo con las variaciones que se presenten en las “*condiciones del terreno en ruta*” (iluminación, clima, tráfico, perturbaciones sociales), el cumplimiento del **CDR**, así como detectar y alertar acerca del surgimiento de amenazas. Equivale a la fusión que desarrollan las Centrales de Control de Tráfico Aéreo en las operaciones aeronáuticas.
3. Conclusión del recorrido, con la entrega de los activos en el punto de destino, así como la elaboración y entrega de los reportes e informes de la operación.

En el contexto se debe considerar la premisa de que **el recorrido NO es ni debe ser una carrera de velocidad**, sino un itinerario en que se debe cumplir los tiempos programados para cada tramo.

Esto en virtud de que, si la unidad llega antes del horario programado significa que **excedió la VAS planeada**, y por tanto se quebrantaron normas, exponiéndose a **sanciones legales**, además de haber corrido **riesgos innecesarios**. Para ello, el perfil de la “*responsabilidad primaria*” que asume la Central de Monitoreo en este esquema de Dinámica, comprende, de manera enunciativa pero no limitativa:

- Determinar y verificar en todo momento la ubicación física de la unidad de transporte.
- Verificar y registrar el cumplimiento de los horarios y tiempos establecidos en el **CDR** para cada gramo del recorrido,
- Detectar y alertas cualquier alteración a lo establecido en el **CDR**, y en su caso ajustar los horarios y tiempos de recorrido.

- Verificar las “*condiciones del terreno en ruta*” que prevalecen en los tramos por recorrer, ajustando si es necesario lo establecido en el **CDR**, y advertir acerca de los posibles riesgos y amenazas que puedan surgir.
- Detectar y alertar acerca del surgimiento de **cualquier amenaza** contra la unidad de transporte, ya sea por causas propias o ajenas a la misma.

Es importante destacar que el atributo de “*responsabilidad primaria*” que asumen las Centrales de Monitoreo NO excluye el acompañamiento físico de los activos, sino que, por el contrario, se integran un binomio funcional interactuante y coordinado. Asimismo, que con este modelo se proyectan mejores perspectivas para **reducir los accidentes**, y **dificultar las agresiones**, aún de la delincuencia organizada, que suele disponer de fuentes dentro de las organizaciones de las víctimas.

Las **condiciones de viabilidad para un desempeño efectivo** en términos de las expectativas proyectadas para este modelo comprenden una base de **estructura y orden**, así como el **suministro de recursos**, en las organizaciones involucradas, incluyendo el propietario de los activos, el operador del medio de transporte y el prestador del servicio de custodia, en particular un marco regulatorio con normas y sanciones con capacidad de coacción (“*dientes*”) pertinente para propiciar su cumplimiento.

Asimismo, las **condiciones adversas** que pueden comprometer y degradar el potencial de efectividad de este modelo, comprenden las siguientes, de manera enunciativa más no limitativa, las cuales se pueden presentar de manera individual o combinada:

- El medio de transporte es accesible físicamente en cualquier punto del recorrido, lo cual abre espacios de oportunidad para accidentes, infligidos o provocados, así como para cualquier tipo de agresión, ya sea de origen natural o antropogénico.
- El operador de la unidad de transporte tiene total libertad para quebrantar las regulaciones en el recorrido, aún con la presencia de acompañamiento físico de custodia, lo cual abre espacios de oportunidad para alteraciones de la ruta (con consecuencias de penalizaciones), accidentes provocados por la unidad de transporte (con consecuencias de sanciones y/o pérdidas), y agresiones, en particular de origen antropogénico.
- Carencias, deficiencias y/o insuficiencias de los instrumentos de coacción para el cumplimiento de las regulaciones por parte del operador de la unidad de transporte, lo cual abre espacios de oportunidad para el quebrantamiento de las regulaciones en el recorrido.

- Prevalencia de los intereses de negocio sobre los requerimientos de seguridad, derivado de situaciones que rebasan la capacidad operativa, tales como picos atípicos de demanda o descoordinación organizacional en la disponibilidad de recursos, lo cual propicia el quebrantamiento de las regulaciones.
- Colusión de los intereses de negocio con organizaciones o prácticas delictivas por fraudes a las aseguradoras o lavado de dinero.

Los **beneficios operativos** proyectados por la aplicación de este modelo, en la medida en que se suministren las *condiciones de viabilidad*, y se reduzcan las *condiciones adversas*, contemplan, de manera enunciativa más no limitativa.

- Detectar con oportunidad **alteraciones no autorizadas** a la ruta programada para el recorrido, para evitar condiciones de riesgo.
- Detectar con oportunidad prácticas imprudentes de operación de la unidad, para evitar provocar **accidentes**.
- Detectar con oportunidad posibles **agresiones** contra la unidad de transporte, tanto por causas naturales como antropogénicas.
- Dificultar la comisión de **agresiones** contra la unidad de transporte, aún aquellas que cuenten con una planificación con colaboración interna dentro de las organizaciones.

De tal suerte, que se pueden proyectar, como **beneficios financieros**:

- **Reducción de quebrantos financieros** por pérdida de los activos, así como de las unidades de transporte.
- **Reducción de costos** por desgaste de unidades de transporte, sanciones legales y penalizaciones por incumplimiento de compromisos de entrega.
- **Reducción, o al menos no incremento, a los costos** por primas de seguros.
- **Protección de la inversión** de las empresas, en activos y unidades de transporte.
- **Aseguramiento de las utilidades**, por cumplimiento de los compromisos de entrega.
- **Protección de la posición de mercado**, al mantener la continuidad de las cadenas de suministro.

Para lo cual se debe destacar que, en un contexto de negocio, las empresas permanecen y prosperan en su mercado optimizando sus costos y **obteniendo ganancias**, no cubriendo pérdidas. Y el **Modelo de operación RVP**, como recurso de seguridad, está orientado a **proteger las utilidades**.

CONCLUSIONES

El **potencial de efectividad** de cualquier modelo de operación está determinado por la medida en que:

- Se articulen las capacidades y fortalezas individuales de sus componentes para aprovecharlas y cubrir las debilidades y limitaciones igualmente individuales de los mismos.
- Se suministren las *condiciones de viabilidad*.
- Se reduzcan las *condiciones adversas*.

El modelo de operación **RVP** está sustentado en la **articulación concurrente de múltiples y diversos recursos de tecnología** con una capacidad panorámica para verificar las condiciones presentes, así como de prospección para detectar, lo cual configura una visión de *Perspectiva Situacional Global* que abre la posibilidad no sólo de reaccionar con oportunidad ante el surgimiento de riesgos, sino incluso anticiparse en cierta medida para evitarlos, o al menos eludirlos.

La tecnología es una herramienta que ayuda a hacer el trabajo, pero no hace el trabajo *per se*, de acuerdo con el primer principio de la tecnologíaⁱⁱⁱ. Pero para que la tecnología pueda ser efectiva, se debe **aprovechar las capacidades y funcionalidades** que ofrece, y al mismo tiempo **soslayar y complementar sus limitaciones**. En este sentido, las diversas tecnologías disponibles para el rastreo vehicular, si se integran de manera adecuada, pueden proporcionar una **visión prospectiva y panorámica global** del recorrido que permitan enfrentar amenazas, incluso con anticipación, tanto cercanas como alejadas de la ubicación de los activos, con una visión “*al di la l’orizzonte*”.

LA DISCIPLINA DEL PROTEGIDO

*Cualquier medida de protección en Seguridad implica la imposición de alguna forma de restricciones a los patrones de actividad “normales”, y su potencial y perspectivas de efectividad están determinadas por el nivel de cumplimiento de tales restricciones, en particular lo que compete a la conducta del protegido, en lo que se puede establecer como la **disciplina del protegido**.*

En el contexto del **binomio protector-protegido**, la Seguridad NO es una responsabilidad solo de los protectores, sino que involucra también al protegido. Por ello, en la conformación, y eventual aplicación, de medidas de protección en ese ámbito, se deben contemplar cometidos para los dos componentes, lo que plantea un par de interrogantes:

- Para el protegido, un dilema entre tener total privacidad y libertad de acción, por un lado, o aceptar ciertas restricciones en ambas por su propio beneficio.
- Para el protector, cómo proporcionar la mayor protección posible al protegido, a pesar de no contar con todas las restricciones sugeridas, bajo la premisa de “*hacer lo mejor que se puede con lo que se tiene*”¹.

Esto, en virtud de que, si bien “*los intereses de negocio prevalecen sobre las restricciones de seguridad*”, se debe buscar un equilibrio entre ambas, para lograr el mayor nivel de efectividad posible, de acuerdo con las circunstancias de cada caso en particular.

La efectividad del protector está determinada por la medida en que pueda prever, y en consecuencia prevenir, las posibles amenazas contra el protegido, lo que se proyecta a partir de la información proporcionada por el propio protegido, que le permita **conocer y entender** la singularidad de su “*negocio*”, en especial las amenazas, lo cual implica **restricciones a la privacidad**. Asimismo, también está determinada, de forma concurrente, por la medida en que sea posible reducir las “*grietas de seguridad*”² en sus actividades, lo cual implica **restricciones a la libertad**.

La problemática genérica que enfrenta el protector es establecer las medidas de protección, preventivas y reactivas, en formas que no interrumpan ni interfieran con la **continuidad de “negocio”** del protegido, ubicándose en una proximidad

¹ King, Ernest, Adm US Navy (R)

² Las “*grietas de seguridad*” son: *debilidades*, condiciones de riesgo que no se pueden cambiar, *vulnerabilidades*, condiciones de riesgo que si se pueden cambiar, y *exposición*, las oportunidades que se dan a las condiciones de riesgo para presentarse.

física y funcional suficiente y necesaria que le permita intervenir e interceptar, con oportunidad, cualquier amenaza contra el protegido.

Formas que deben adaptarse y mimetizarse con el entorno en que se desenvuelve el protegido, para reducir su visibilidad ante dicho entorno, bajo la premisa de “fuera de la vista, fuera de la mente”, del posible “*enemigo*” o equivalente.

Por su parte, en la problemática específica que enfrenta el protector se contemplan dos aspectos, la modalidad de protección requerida, y las condiciones físicas y funcionales del entorno de “*negocio*” del protegido, en particular las limitaciones a la imposición de restricciones.

Protección de Personas

En la Protección de Personas se requiere el acompañamiento físico presencial y cercano del protector con el protegido, con una perspectiva de movilidad e incertidumbre vinculadas con las actividades del “*negocio*” del protegido, incluso de sus actividades personales, así como ciertos niveles de exposición, que se intensifican si éste último es una personalidad del espectáculo o de la política, Asimismo, el protector suele estar sometido a una fuerte carga de desgaste físico y mental, e incluso personal, familiar y social.

En este caso, las medidas de protección deben contemplar la conjunción de facilidades para cubrir los requerimientos de negocio del protegido, adaptadas a las condiciones físicas y funcionales de éste, y la *disciplina del protegido*, configurada con base en un acuerdo que equilibre las necesidades de exposición con las **restricciones de conducta**, de tal suerte que el potencial de efectividad estará determinado por la medida en que el protegido cumpla con su parte en este acuerdo, y se reduzca el desgaste del protector.

Protección de Instalaciones

En la Protección de Instalaciones se requiere la presencia física y/o virtual del protector en una ubicación conocida, y por tanto predecible, con una perspectiva de acceso y presencia de multitudes, entre personas propias y ajenas (“*clientes*” de negocio) a la instalación.

En este caso, las medidas de protección deben contemplar **restricciones de control de acceso, e incluso de movilidad y presencia** en ciertas áreas, con su potencial de efectividad determinado por las capacidades coercitivas para imponer la *disciplina del protegido* a todos los presentes dentro de la instalación, a fin de asegurar el cumplimiento de los ordenamientos establecidos.

Protección de Transportes para la Seguridad en Logística

En la Protección de Transportes se requiere de acompañamiento físico y/o virtual del protector con el objetivo a proteger, con una perspectiva de movilidad y sobre todo paradas, en una ruta preestablecida sobre caminos, lo que implica una ubicación conocida y por tanto predecible en espacios de acceso no restringido a dicho objetivo de protección. Para estas condiciones, las medidas de protección, que en principio contemplan **restricciones de conducta**, también están limitadas por las “*condiciones del terreno*” de la ruta, físicas y funcionales, así como por las exigencias de los horarios del recorrido programados, lo que depende en última instancia de la disposición del operador de la unidad de transporte para acatar la *disciplina del protegido* a fin de cumplir con dicho programa-

Protección comunitaria

La Protección Comunitaria corresponde al ámbito de la Seguridad Pública, y requiere de la presencia física y virtual del protector, las corporaciones policiales, en ubicaciones visibles, conocidas y por tanto predecibles en el entorno comunitario, con un propósito de preservación del orden y la tranquilidad públicas en dicho entorno. En este contexto, la protección y respeto al libre ejercicio de los derechos ciudadanos prevalecen sobre las atribuciones coercitivas para imponer las **restricciones de conducta** que conforman la *disciplina del protegido*, a la ciudadanía, incluso en situaciones de hechos delictivos o de perturbación social.

Perspectiva

La *disciplina del protegido* representa un **factor de oportunidad** en un marco de proyección FODA³ para el protector, y por ende un elemento no controlable para propósitos de efectividad de cualquier esquema de protección, pero que lo mismo se puede convertir en un **factor de amenaza**. En consecuencia, se puede establecer que, **sin la colaboración de la disciplina del protegido es posible, pero poco probable, el éxito en la misión de protección.**

³ Fortalezas (factores favorables y controlables), Oportunidades (factores favorables pero no controlables), Debilidades (factores adversos, pero controlables), Amenazas (factores adversos y no controlables).

IV. NOVEDADES DE CEAS MÉXICO

PROGRAMAS CEAS MÉXICO

1. Se abre la posibilidad de participar en los cursos de los programas de CEAS México, a través de la **Plataforma Interactiva en Línea para Asistencia Remota (PILAR)**, cuando no sea posible trasladarse físicamente a la sede presencial.
2. Asimismo, se abre la posibilidad de efectuar pagos por medio de Tarjetas de Crédito y del sistema de pagos Paypal.
3. Para los programas contemplados en el calendario de cursos abiertos, se podrán abrir grupos si existe un mínimo de 10 interesados, que podrán solicitar su registro por correo electrónico.
4. 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.
5. 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**.
6. 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.
7. 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.

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



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

ⁱ Fuente. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales 2018. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ⁱⁱ Fuente. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales 2018. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ⁱⁱⁱ “La tecnología, por más sofisticada que sea, nunca podrá ir más allá de su diseño y su programación”.