

**LA INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE  
NUEVOS DESAFIOS**

**CARLOS MAURICIO FRANCO JARAMILLO**  
**Especialización Administración de la Seguridad**  
**Junio 2010 Junio 2011**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA**  
**FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES**  
**ESTRATEGIA Y SEGURIDAD**  
**DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE SEGURIDAD**  
**Bogotá D.C., 2013**

## **Resumen**

Cualquiera que sea la actividad económica que se realice, esta no deja de tener sus riesgos en la operación misma del negocio. La inseguridad en el transporte de carga en un país como Colombia no deja de ser algo al margen del desarrollo nacional sino una actividad endémica que desde los mismos albores de la apertura económica en los 90,S en el gobierno del Dr. Cesar Gaviria hasta hoy, en que esperamos la ratificación de varios Tratados de Libre Comercio, con EEUU , la Unión Europea y otros varios países asiáticos, así sea como una integración mas profunda con otras económica latinoamericanas (Perú, México, Chile y centro América en general) y el próximo agosto veremos la entrada en vigencia del tratado de libre comercio con Canadá, esto conlleva que en el unimodal transporte de carga por vía terrestre se incrementen los riesgos en piratería terrestre, taponamientos de carreteras debido a la acción de la naturaleza o de protestas sociales y muchos otros mas que también inciden en la seguridad en la seguridad del transporte, como acciones armadas de los grupos armados ilegales o el cobro de “protección”, por bandas criminales en ciertas regiones del país, requieren de un esfuerzo empresarial para proteger no solo la vida del conductor o el vehiculo sino la carga transportada.

## **Palabras claves**

*Delitos de mayor impacto social*, Denominados de esta manera por la reacción que generan en todos los órdenes, el grado de violencia, las pérdidas económicas y la capacidad de afectar a un número elevado de la población, así como por el daño que ocasiona a la integridad física, psicológica y económica de los ciudadanos.

*Extorsión*, Consiste en constreñir a una persona a hacer, tolerar u omitir alguna cosa, con el propósito de obtener provecho ilícito para si o para un tercero.

*Hurto de vehículos*, Es el despojar de un vehículo a una persona, mediante la utilización de diferentes tipos de modalidades, para su posterior comercialización ya

sea en su totalidad o desguazándolo para ser vendido como autopartes o moto partes.

*Piratería terrestre*, Actividad delictiva encaminada al hurto, de vehículos transportadores de carga o pasajeros, mediante la utilización de diferentes maniobras definidas como punibles por la ley penal vigente y que se realizan, ya sea durante el desplazamiento de los automotores o cuando se encuentran estacionados en algún lugar (de origen o de destino). Los hechos de piratería terrestre pueden ocurrir en lugares urbanos o rurales.

*Terrorismo*, El que provoque o mantenga en estado de zozobra o terror a la población o a un sector de ella, mediante actos que pongan en peligro la vida, la integridad física o la libertad de las personas, o las edificaciones, o medios de comunicación, transporte, procesamiento o conducción de fluidos o fuerzas motrices, valiéndose de medios capaces de causar estragos.

## **Introducción**

La inseguridad en el transporte es un flagelo que a través de los últimos años ha venido incrementándose en todo el territorio nacional, constituyéndose en una gravísima amenaza para la economía del país, para los empresarios, para el gremio transportador y para la vida e integridad de los conductores que se dedican a esta actividad y de los ciudadanos que se movilizan entre las diferentes ciudades.

Su incremento desmesurado se debe a las facilidades que se tienen para cometer el delito por la excesiva confianza de transportadores y pasajeros; por la falta de controles efectivos de las vías; por el permanente mal estado de las carreteras; por la accidentada topografía; y en muchos casos, por la complicidad de los mismos conductores, tripulantes y vigilantes encargados del cuidado de las mercancías y vehículos; así como al marcado desinterés de los propietarios en prestar una colaboración eficaz, debido a que en su mayoría están asegurados y solo se esmeran en salvar su integridad personal, dejando los aspectos investigativos de localización de los vehículos y recuperación de las mercancías en

mano de las autoridades y compañías aseguradoras, pues saben que sus pérdidas o daños serán resarcidos con el pago de las respectivas indemnizaciones.

A partir de 1.990 con ocasión de la apertura económica y más adelante con la suscripción de varios tratados de libre comercio con algunos países o regiones, Colombia se abrió económicamente al mundo de donde se derivó el incremento en el tránsito de vehículos transportadores de carga, trayendo como consecuencia el auge de la piratería terrestre, sin que las medidas tomadas hasta la fecha hayan sido efectivas en el combate de este ilícito.

### ***Objetivo***

Proponer algunos procedimientos de seguridad confiables, con el fin de reducir o minimizar los riesgos que afronta el transporte terrestre de carga para hacerla mas competitiva en aras del comercio internacional por el reto que representa los TLC en la economía global.

### ***Justificación***

La protección del transporte de carga en general y la actividad comercial internacional requieren en el día de hoy por hoy unas competencias en la administración del riesgo en el transporte de carga y esta es una materia base de la especialización la cual le permitirán a los miembros de la misma conocer nuevos conceptos de seguridad y mejorar la percepción que se tiene de la inseguridad y en el transporte de carga y conocer algunos procedimientos para contrarrestar dicho flagelo.

## **EL ENTORNO DEL FENOMENO DELINCUENCIAL**

Deficientes carreteras colapsadas por derrumbes e inundaciones mantienen a los transportistas de carga de Colombia en una crisis que les impedirá beneficiarse de los acuerdos comerciales con Estados Unidos y la Unión Europea, dijo un líder gremial.

La frágil infraestructura de carreteras es considerada por expertos como el principal problema del país, que es el cuarto productor de petróleo de América Latina, el quinto exportador mundial de carbón y el tercero de café, en momentos en que goza de un auge de su economía y de su comercio internacional.

Y podemos decir que el segundo mayor problema que afrontar los trasportitos es la inseguridad en carreteras

### **Actores**

En el campo de la inseguridad en el transporte y concretamente en la modalidad delictiva de la piratería terrestre intervienen varios actores en las diferentes etapas de la comisión de este delito: antes, durante y después; que comprenden actividades tales como falsificación de documentos, tráfico de autopartes y de mercancías robadas, sobornos, alteración de estadísticas y bases de datos, robo de información, etc. Dichos actores pueden agruparse entre quienes planean el hurto, quienes suministran información a los delincuentes, quienes se apoderan del automotor y/o las mercancías, quienes los transportan, quienes los desarman o alteran sus características, quienes venden las mercancías y/o las partes o repuestos del automotor y por último, quienes compran lo hurtado.

Como puede apreciarse, se forman unas redes de actividades y agentes bastante complejas donde intervienen los más insólitos actores, incluyendo a miembros de organismos estatales; los cuales podrían clasificarse en: piratas, reducidos, distribuidores y otros actores.

*Piratas.* Pueden ser terrestres, marítimos, aéreos, fluviales y férreos, dependiendo del medio de transporte afectado; están constituidos por bandas de delincuencia común organizada, bandas de guerrilleros y miembros de organismos del Estado. Lo hacen para hurta la mercancía y colocarla en el mercado ilegal a bajos precios en sitios comúnmente conocidos como “La Playa”, Sanandresitos, o

barrios especializados en vender repuestos y mercancía de segunda o usada, buscando un beneficio económico, producto de la venta de los elementos hurtados.

*Grupos armados ilegales (GAI).* En sus matices de grupos narcos guerrilleros o narcos paramilitares. Es conveniente aclarar, que generalmente la guerrilla comete esta modalidad delictiva para proveerse de alimentos, vestuario y equipo, o para causar terrorismo al destruir o incendiar los vehículos y los elementos transportados (carga).

*Reducidores.* Este grupo contempla a todos los sujetos que comercian con los vehículos y/o mercancía hurtada.

*Distribuidores.* Estos sirven de puente entre los reducidos y el público comprador, a donde finalmente llega todo el material producto de este ilícito.

*Extorsionistas.* Estos delincuentes tiene varias matices, van desde los grupos armados ilegales como FARC o ELN que cobran “vacunas” o “Impuestos” pidiendo dinero a los transportistas para dejarlos entrar o sacar mercancías o productos agropecuarios, especialmente ganado y productos que se comercialicen en áreas con influencia de ellos como plátano, arroz, cacao y frutales. También intervienen en esta actividad las Bandas criminales o rearmados de las autodefensas que cobran “seguridad” a los transportistas o comerciantes. Y por ultimo la delincuencia común u organizada en sus áreas de influencia.

*Otros actores.* Aquí se incluye a quienes planean el delito, o sea sus autores intelectuales, que pueden o no ser los mismos piratas; los delincuentes informáticos, quienes logran acceder los medios magnéticos para robar información con destino a los delincuentes; quienes suministran cualquier otro tipo de información; los falsificadores de documentos; los compradores conscientes de lo robado, que se benefician con los bajos costos de estos elementos; los agentes estatales que se

dejan sobornar por los delincuentes; y quienes directa o indirectamente intervienen en la comisión de este delito en sus diferentes etapas.

### ***Modalidades***

Dentro de las modalidades de piratería terrestre o actos inseguros contra el transporte destacamos las siguientes:

*Atraco.* Los delincuentes interceptan violentamente el automotor para abordarlo, utilizando diferentes tipos de obstáculos o señuelos, reducen a la impotencia a sus ocupantes y se apoderan de la carga transportada.

*Gemeleo.* Consiste en la modificación de un vehículo conocido de similares características afiliado a una empresa de transporte, falsificando su documentación y características para apoderarse y transportar la carga del vehículo original, sin despertar sospechas.

*Saqueo.* Se sucede cuando el conductor deja el vehículo en un parqueadero; los delincuentes, generalmente con la complicidad del vigilante o celador, se apoderan de parte de la carga, tratando de no dejar huellas del hecho.

*Autosaqueo.* El conductor hurta parte de la mercancía, fingiendo haber sido víctima de un saqueo por parte de delincuentes.

*Autorrobo.* El conductor se apodera de la mercancía, fingiendo haber sido víctima de un atraco en carretera.

*Descuelgue.* Esta modalidad es utilizada en sitios que por su topografía o pésimo estado de la vía, obliga a los conductores a disminuir ostensiblemente la velocidad, situación que es aprovechada por los delincuentes para abordar el vehículo por la parte trasera y arrojar la carga a lado y lado de la carretera, para recogerla posteriormente.

*Cambio de mercancía.* Consiste en sustituir la carga original por otra, con apariencia y peso similares, pero de menor calidad y valor.

*Falso accidente.* Tiene similitud con el autoatracó, ya que el conductor se apodera de la mercancía y luego devuelve el vehículo manifestando que fue víctima de un accidente y debido a ello le hurtaron la carga que transportaba.

*Falsificación de documentos.* Los delincuentes utilizando documentos falsos tanto personales como del vehículo, se presentan a una empresa transportadora solicitando cargar mercancías para llevarla a otra ciudad o lugar, apoderándose en esta forma de ellas.

*Suplantación de autoridad.* Es una de las modalidades que más emplean los delincuentes y consiste en que éstos, haciéndose pasar por autoridades del tránsito, DAS o Policía y empleando prendas, brazaletes y documentos iguales o similares a los empleados por estos organismos del Estado, instalan un retén y detienen el vehículo para una supuesta revisión de documentos y de la carga, circunstancia que aprovechan para intimidar al conductor y hurtarse las mercancías y/o el automotor.

*Empleo de autoridad.* Las organizaciones delincuenciales contactan miembros de organismos estatales para cometer el hurto; éstos portando las prendas y elementos del servicio interceptan los vehículos de carga ya escogidos, aduciendo haber cometido una infracción o transportar estupefacientes, situación que aprovechan los delincuentes para reducir mediante la amenaza de armas o sustancias sicotrópicas conductor y apoderarse de las mercancías.

*Señuelos.* Esta modalidad es muy variada, ya que los delincuentes para hurtar mercancías en tránsito y/o los vehículos transportadores, acuden a gran cantidad de trucos para detener la marcha de los automotores y en combinación con otra de las modalidades descritas, cometer este ilícito. Algunos de los señuelos son:

otro vehículo atravesado sobre la vía, un vehículo varado cuyos ocupantes piden ayuda, una dama elegante, prostitutas, o un montículo sobre la vía, etc.

*Contaminación de carga.* Tal vez la de mayor trascendencia en la actualidad tanto para las empresas transportistas como exportadoras, cual es contaminar la carga de exportación con drogas o dineros ilícitos.

*Quema de vehículos.* Es tal vez uno de las más contundentes acciones de los GAI, pues buscan crear zozobra, terror entre los transportistas, y abrir las puertas a un posterior ilícito como es la extorsión. Al gobierno y a la comunidad en general envían un mensaje de poder y acorralamiento de sus políticas de seguridad.

*Paros Camioneros,* con el fin de presionar al gobierno central de tomar determinada actitud que los favorezcan, los transportistas adelantas una serie de paros nacionales y bloquean las principales corredores viales de transito de mercancía.

### **Modus Operandi**

La piratería terrestre se realiza por bandas delincuenciales que operan en diferentes formas, dependiendo de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que planean cometer este delito.

En áreas urbanas actúan especialmente en horas nocturnas para cometer atracos a mano armada en semáforos y sitios desolados; a la salida de las bodegas en donde se almacenan mercancías o de los parqueaderos en donde guardan los vehículos cargados; en otros casos hacen detener el vehículo acudiendo a la complicidad de miembros de seguridad del Estado; también es muy frecuente el suministro de escopolamina o burundanga al conductor aprovechando cualquier falla de éste al dejar el vehículo estacionado y entrar a un establecimiento público.

En las áreas rurales, estos hechos se presentan en las carreteras más transitadas por las cuales se mueven mercancías de gran valor, especialmente las que van de los puertos a las grandes ciudades y viceversa; los delincuentes operan a la entrada a las poblaciones secuestrando al conductor durante el tiempo que tardan en almacenar la carga hurtada y abandonar el vehículo; generalmente actúan contra vehículos que transitan únicamente con el conductor; hurtan la mercancía con la documentación completa para evitar ser detectados en los retenes militares o policiales; en muchos casos, desafortunadamente, buscan la complicidad de agentes estatales para que mediante el tráfico de influencias, se obtenga ingenuamente una orden superior para dejar libres vehículos con anomalías en su documentación o carga.

Es muy frecuente que los delincuentes hurten cargas en una región, la coloquen dentro de un contenedor y la remitan por medios legales a diferentes lugares donde se ha vendido previamente o donde puede tener salida al mercado; en ocasiones los delincuentes hurtan mercancías que ya han sido vendidas previamente, o la hurtan y ya tienen el comprador en la mente, o simplemente después de hurtada salen a buscar el comprador.

Los delincuentes son muy ingeniosos en la forma como ocultan las cargas, una de ellas es mediante el arriendo de espacios que les sirven de almacenamiento; otra es el empleo de fincas para hacer grandes depósitos, lo que se les facilita por la proximidad a los sitios en donde han cometido el delito; esta mercancía una vez la han seleccionado o han modificado su empaque, la remiten a su destino, mediante el empleo de diferentes medios normales de transporte.

Se ha establecido que el modus operandi de los piratas terrestres en la mayoría de los casos se realiza mediante el atraco, pero también en muchos casos el vehículo con su carga es entregado por el conductor bien sea por dinero o por cualquier tipo de intimidación, dificultando el control ya que aparentemente todo está

en regla, lo que explica porqué se comete este tipo de ilícito sobre un automotor que va dentro de una caravana, viaja de día y lleva escoltas.

Como se dijo antes, las bandas dedicadas a esta modalidad delictiva generalmente contactan miembros pertenecientes a organismos de seguridad del Estado con el fin de facilitar la actividad delincriminal que van a realizar, también contactan personas que laboran directamente en bodegas de almacenamiento de carga para obtener información detallada y precisa de las mercancías que van a transportar los vehículos, tal como las características del mismo, color, destino, ruta, etc. Una vez que los automotores inician el recorrido los interceptan para trasladarlos sin su conductor a bodegas o parqueaderos ya escogidos, en donde almacenan la carga y posteriormente la comercializan con los reducidos.

#### Casos de piratería terrestre en Colombia 2009

Amazonas	0	Antioquia	3
Arauca	5	Atlántico	10
Bolívar	3	Boyacá	3
Caldas	7	Caquetá	0
Cauca	10	Casanare	0
Cesar	13	Córdoba	0
Cundinamarca	56	Chocó	0
Guajira	0	Guainía	0
Guaviare	0	Magdalena	3
Magdalena Medio	15	Meta	3
Nariño	2	Norte de Santander	1
Putumayo	1	Quindío	1
Risaralda	4	Santander	8
San Andrés	0	Sucre	4
Tolima	23	Huila	8
Urabá	0	Valle	24
Vaupés	0	Vichada	0
Metro Barranquilla	28	Metro Bogotá	127
Metro Bucaramanga	25	Metro Cali	58
Metro Cartagena	1	Metro Cúcuta	0
Metro Medellín	133	Tumaco	0
Buenaventura	1	Bajo Cauca Ant.	0
<b>Total</b>		<b>580</b>	

Las rutas y sitios críticos de los ejes viales mas utilizados para el transporte de mercancías, datos suministrados por la Policía, son los siguientes:

- Ruta Bogotá-Medellín-La Costa, en siguientes sitios: Alto de la Tribuna, Peaje Jalisco, Alto del Trigo, Alto de La Mona, Cocorná, Alto de Ventanas, Puerto Valdivia y Planeta Rica.
- Ruta Bogotá-Bucaramanga-La Costa, en siguientes sitios: El Sisga, peaje Albarracín, la rayita, Nuevo Colón y puente Toribío.
- Ruta Troncal de La Paz-La Costa, en siguientes sitios: Puerto Boyacá, La Lizama y retén Barrancabermeja.
- Ruta Bogotá-Cali, en siguientes sitios: Alto de Rosas, La línea, Gamboa, Planadas, Pelayo, La Virgen Negra, Obando y Loboguerrero.
- Ruta Medellín-Cali-Popayán-Pasto, en siguientes sitios: La Violeta, La Manuela, Mercaderes, El Remolino, Río Ermita y Las Playas.
- Ruta Cúcuta-Bucaramanga, en siguientes sitios: Peñas Blancas y La Nevera.

Las entradas y las salidas de las principales ciudades del país son los principales puntos críticos para los transportadores del país por el riesgo de piratería terrestre.

En lo que tiene que ver con la piratería terrestre, puede decirse que la política de seguridad democrática ha tenido más éxito en las zonas rurales que en las ciudades.

En efecto, no obstante los avances en muchas regiones, el total nacional de la piratería ha aumentado en el último año y medio por cuenta del aumento del asalto a vehículos de carga en el interior o en las cercanías de grandes ciudades como Medellín, Bogotá, Cali y Barranquilla.

A pesar de lo ocurrido en las ciudades, en todos los departamentos ha disminuido la piratería terrestre, con excepción de Atlántico, Huila, Cundinamarca y Santander. Donde más ha disminuido es en Sucre (93%), Norte de Santander (73%), Cesar (71%), Guajira (65%), y Cauca (55%). Los departamentos donde menos ha

disminuido la piratería son Caldas (20%), Valle (10%), y Tolima (5%). En Atlántico ha aumentado en un 50%, sobre todo en las carreteras que de Barranquilla conducen a Sabanalarga y Calamar.

Es de subrayar que en las ciudades la mayoría de las acciones corresponde a asaltos a pequeños vehículos de carga. Las mercancías que con más frecuencia son objeto de los asaltos en carreteras son los comestibles, los abarrotos y los artículos para el hogar, con un 32% de los casos.

Las mercancías más robadas fueron papelería, alimentos y telas y prendas de vestir.

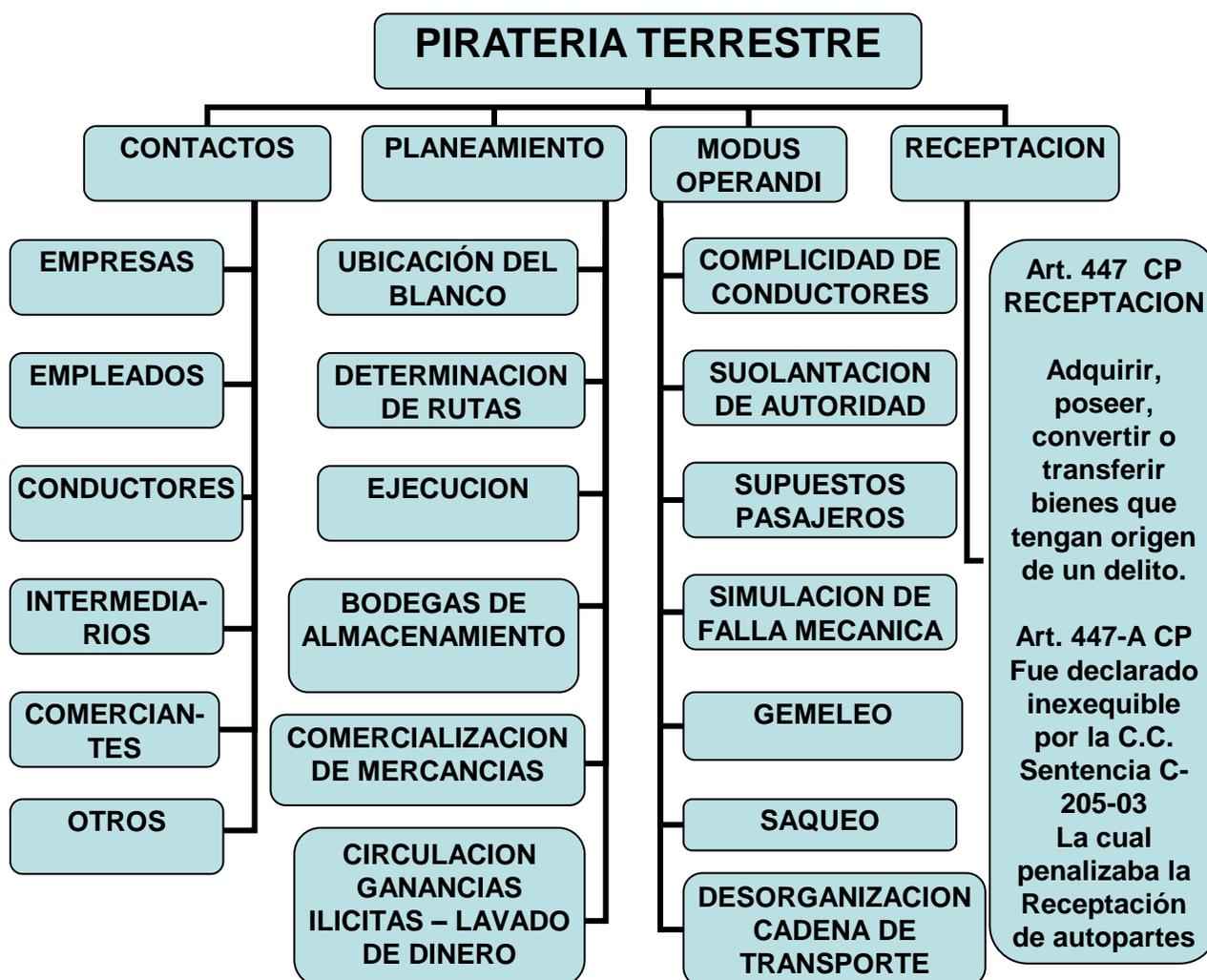
### **Proyección delincuencia**

Aunque es difícil conocer planes y proyecciones de las bandas de antisociales que operan contra el transporte, ya que éstas actúan en forma independiente y desordenada, el estudio y análisis del incremento de los casos promedios diarios en los últimos años y de la difícil situación social e inercial por la que está atravesando el país, en que el alto índice de desempleo es un factor preocupante, puede deducirse ciertamente que las bandas delincuenciales de piratería terrestre continuarán creciendo en número, aumentarán su accionar ilícito (número de casos) y cada día se irán dotando de mejores y más sofisticados medios técnicos, y que de no prestarle la atención que merece este problema, llegará un momento en que esta situación se desbordará y requerirá unos esfuerzos por parte del Estado, quizá iguales o superiores a los que se hacen en la lucha contra la subversión o el narcotráfico en la actualidad.

La Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), informó, con base en datos suministrados por el Grupo Investigativo Antipiratería Terrestre de la Dirección de Policía Judicial e Investigación, con respecto a los análisis realizados en el 2008. Según la entidad policial, a pesar de que se cree que en la noche es cuando se presentan más casos de piratería terrestre, los estudios demuestran que, en

Colombia, es entre las 12 del medio día y las 6 de la tarde, cuando se presenta el mayor número de episodios relacionados con este delito.

Los meses de octubre, noviembre, diciembre y enero, presentan un mayor incremento de la piratería terrestre. Siendo los días de mayor afectación los lunes y los fines de semana (viernes, sábado, domingo).



### **Factores que propician el incremento de la piratería terrestre**

Circunscribiendo el análisis a los delitos conexos de piratería terrestre, vemos que los factores mas importantes que lo generan, incrementan e impulsan son:

Las altas ganancias que obtienen por cada acción punitiva que realizan fácilmente éstas cifras pueden oscilar entre 200 y 600 millones de pesos por cualquier asalto a un camión transportador.

Las grandes facilidades y circunstancias que incitan y favorecen la comisión de estos delitos, con altas probabilidades de éxito, por las siguientes circunstancias:

- Escasa presencia de la Fuerza Pública encargada de reprimir este tipo de delito.
- Poca eficacia de los cuerpos investigativos del Estado (CTI), para descubrir los autores, lograr la recuperación de bienes sustraídos y judicializar estas conductas.
- El último trimestre del año es especialmente crítico en materia de casos de piratería terrestre por el aumento en la movilización y tráfico de mercancía desde y hacia las principales ciudades y regiones del país, motivo por el cual aumentan los casos de piratería terrestre, hurto de vehículos y mercancía, por lo que es importante hacer cambios de rutas con alguna frecuencia.
- Pese a la obligatoriedad muchos vehículos carecen de un sistema de rastreo satelital y si lo incorporan los delincuentes están en capacidad en pocos minutos de neutralizarlo.

### **Apertura e integración económica a través de los TLC,s**

La apertura económica y la integración con países de economías robustas como Estados Unidos, Canadá, la Unión Europea, Corea, además de las economías emergentes en el contexto latinoamericano trajeron consigo beneficios en la desgravación arancelaria, brindaron facilidades para las importaciones y exportaciones, lo cual incidió significativamente en el incremento de la siniestralidad

en el transporte terrestre, debido a que se sucedieron en forma muy rápida y hasta cierto punto improvisada.

Hoy el país esta sufriendo por el pésimo estado de las carreteras y hasta ahora esta en proyección o iniciando ejecución un ambicioso plan de dobles calzadas en los principales corredores viales, desde los centro de producción hacia los puertos de exportación. Esta situación tomó por sorpresa a la infraestructura portuaria y vial del país, facilitando la acción ilícita de las bandas de delincuentes terrestres que aumentaron la inseguridad interna y poco a poco fueron obstaculizando los movimientos de carga terrestres, pues se acentuaron amenazas tan graves como el hurto de vehículos y/o las mercancías, los atracos, el mal manejo de las cargas en los puertos y el terrorismo, sin que se hayan tomado medidas efectivas para atacar las amenazas que se ciernen sobre la actividad transportadora.

Todo esto ha quedado en evidencia por la ola invernal que desde finales del año 2010 ha venido sufriendo el país y las vías han mostrado su fragilidad, con decir, que ha quedado departamentos con días y hasta semanas de aislamiento. Y dentro de estos corredores viales han quedado atrampados los camiones y sus cargas las cuales se deterioran o incumplen en llegada a puerto para su exportación.

### **Programas de seguridad formales**

No existen en la actualidad programas de seguridad formales para el transporte, ni acciones concretas y coordinadas de los diferentes organismos que tienen relación directa y responsabilidades en la seguridad del transporte.

Fasecolda ha emprendido planes y programas frente a los ramos del transporte, la imagen del sector, la creación de base de datos y la preparación de productos y tarifas guías, la capacitación de alto nivel y la realización de foros a nivel nacional, pero casi todo ello está orientado al sector del hurto de vehículos, y nada o casi nada al ramo del transporte de carga.

MAPFRE, manifiesta que este ramo ocupa un porcentaje mínimo en el área de seguros y por esta razón no le dan prioridad en sus planes, programas y análisis.

Por parte de la Policía Nacional se conformó un comité de seguridad para discutir esta problemática y tratar de tomar acciones; entre ellas se destaca la creación de una red nacional de telecomunicaciones para que los vehículos estén en contacto con una central a fin de recibir llamadas de auxilio del vehículo que se encuentre en problemas; se creó una base de datos a fin de registrar automotores y conductores y se gestionó la creación de unidades de fiscalías especiales para conocer este tipo de delitos con cubrimiento nacional.

Los transportistas independientes ante la falta de programas formales y coordinados de seguridad contra la piratería terrestre, individualmente tanto los propietarios de la mercancía como los transportadores han recurrido a métodos informales de protección, de acuerdo a la iniciativa e ingeniosidad de cada quien, entre los cuales se cuentan los siguientes:

- Los conductores se asocian para viajar en caravanas.
- Los empresarios de calzado envían los zapatos izquierdos en un vehículo y los derechos en otro, envían los controles y accesorios de sistemas electrónicos o de TV. por separado, etc.

### **Integración de esfuerzos**

Tal como se puede deducir de los artículos anteriores, en este aspecto de la problemática del transporte se requiere una acción unificada de los organismos para sentarse todos los de la cadena logística a hablar y disponer de la misma voluntad con un propósito común de plantear estrategias conjuntas que tengan como objetivo primordial combatir la inseguridad sobre las vías públicas.

Estas entidades no han tomado conciencia del factor de la inversión, ya que la seguridad cuesta y hay que invertir en ella; además hay que propiciarla y tomar las medidas que sean necesarias.

El pésimo estado de las vías principales y la accidentada topografía del país, facilitan la acción de los piratas terrestres, por este motivo se deben integrar esfuerzos entre los mismos miembros del sector transportador y las aseguradoras, para compartir inversiones de control y monitoreo de la carga.

El hecho de que la piratería terrestre no esté contemplada en el Código Penal como un delito típico, autónomo e independiente, dificulta la aplicación de la justicia a los delincuentes de esta modalidad.

Dentro de estos cambios drásticos que se han generado por el aumento de la delincuencia común en nuestras principales troncales y demás vías carretables, así como la creciente participación de los grupos armados en fenómenos de piratería terrestre, quema de vehículos, retención de los mismos y de sus cargamentos y otros flagelos que azotan a diario a esta otrora próspera industria, el sector asegurador ha venido ajustando sus políticas en materia de selección de riesgos, suscripción de pólizas de seguro y especial vigilancia del cumplimiento de las garantías que se comprometen a cumplir estrictamente los empresarios del transporte y los generadores de carga, con el fin de evitar que se dispare la siniestralidad y con ello se afecte negativamente la capacidad de negociación de las Aseguradoras al momento de celebrar nuevos contratos de reaseguro o de renovar los ya existentes.

### **Procedimientos de seguridad propuestos**

Es de ver que ante una situación tan compleja se requiere la unión de todos los esfuerzos de la cadena logística del transporte, de los entes reguladores así como de las autoridades de ejecución de la Ley para sacar adelante algunos procedimientos de seguridad confiables y efectivos contra los delincuentes que azotan este sector tan importante de la economía.

En primer lugar se debe dar un salto cualitativo en la protección electrónica y que las compañías de seguros incentiven este uso racional de las mismas, hoy

mismo están ofreciendo acompañamiento satelital tanto para el control de los vehículos como de la carga misma.

- El control Aplicación de rastreo vehicular permite la visualización de unidades móviles en tiempo real o realizar consultas sobre los recorridos previos, adicionalmente realiza el envío automático de mensajes SMS y/o correos electrónicos a destinatarios asociados a eventos específicos. Dentro de los eventos específicos que podemos programar se pueden contar con aperturas de puertas de cabina, y especialmente del container, puesta en marcha o detención del vehículo, velocidad de crucero, alivio de carga, alerta por desvío de ruta programada o atraso en puntos de control, consumo de combustible y por supuesto botón de pánico silencioso por atraco.
- El control Aplicación de rastreo personal, que permite la visualización de unidades móviles en tiempo real o realizar consultas sobre lo visto anteriormente pero por su tamaño lo puede trasportar una persona (conductor) o acompañante, introducirlo dentro de carga especializada como electrodoméstico o sistema electrónicos o cualquier tipo de mercancía protegida. Los novedosos del sistema anterior es que el segundo rastreador se puede introducir sin el conocimiento del conductor y sus marcaciones deben coincidir con el primero. Estos sistemas son de rastreo satelital 100% contra los sistemas tradicionales que emplean la cobertura celular pero pueden producir zonas grises de envío de información ante la ausencia de antenas repetidoras en la accidentada geografía nacional.

Después de la implementación de los rastreadores satelitales es importante hacer una adecuada selección de personal sobre todo con los conductores de carga critica, los cuales se deben someter a un estudios de seguridad de la hoja de vida (vetting), apoyados con un polígrafo periódico con el fin de mantener honesto al honesto, y un análisis de estilo de vida o situación socioeconómica del aplicante al puesto.

Capacitar a los conductores de vehículos de carga, es un imperativo del éxito del transporte de cargas, ya algunas compañías nacionales han venido adelantando esta capacitación en conducción defensiva y normas de seguridad aplicables a la carga crítica, dentro de los módulos que se deben tratar son de resaltar algunos tópicos importantes: seguridad de la carga, seguridad industrial con carga crítica, conflicto social y áreas críticas, acompañamiento de las autoridades, código de transporte y normas de tránsito, manejo de situaciones fácticas o supuestas, casuística y manejo de emergencias como mínimo.

Realizar sinergias en contra del delito con otras empresas del sector con el fin que los Comités de Ayuda Mutua sean un verdadero flujo de información y apoyo extra empresarial. Si en estos comités participan las autoridades de Policía y fiscalía tendrían un rotundo éxito contra las mafias de la piratería terrestre.

Es necesario afiliar la flota transportadora a una empresa especializada de control vehicular y de vías con el fin de conocer en tiempo real las condiciones y estado de las diferentes rutas que vamos a utilizar para prevenir las consecuencias sobre todo los incidentes causados por la naturaleza.

De igual forma es necesario reforzar y robustecer los Frentes de Seguridad Empresarial del Transporte, liderados por la Dijin, Sección Automotores y Piratería Terrestre.

Y cumplir con los tradicionales medidas preventivas y de control en el transporte de carga como la utilización de planillas electrónicas de carga, precintado de los containers, sellos de seguridad en puertas, caravanas de camioneras, envío de mercancías impar, es decir como ejemplo: electrodomésticos sin garantías, manuales y controles remotos, estos van en otro envío o por vía aérea. Aseguramiento de carga y su transporte.

De otro lado si en una determinada vía existe una siniestralidad excesiva se podría obviar esa ruta y tomar una ruta más segura así sea está un poco mas costosa y demorada.

Pero también, lo más importante es recibir la asesoría de un experto, de un profesional de la seguridad que implemente estos y otros procedimientos que de acuerdo a cada circunstancias especial se puedan determinar.

## **Conclusiones**

Los gremios afectados directamente , especialmente los Transportadores, los propietarios de carga, las aseguradoras y las compañías de vigilancia y escoltas de carga, así como las respectivas autoridades de policía e investigaciones criminales, mantienen planes de prevención y reacción contra la piratería y adelantan otras medidas paralelas con el fin de contrarrestar este flagelo.

Como vemos a pesar del esfuerzo del estado y de la empresa privada para contrarrestar este delito, vemos que la incidencia y el accionar de los agentes perturbadores es cada día mas sofisticado y audaz, ha venido en aumento calificadamente en valores y actividades, pues han llegado a aumentar el asesinato de conductores de los vehículos asaltados, generando verdaderos estragos en el medio, afectando a la economía nacional y a la imagen internacional del país.

Se ha visto que una de las formas más certeras para neutralizar este flagelo es una verdadera simbiosis entre el sector transportista y las autoridades de aplicación de la Ley.

La utilización de compañías de vigilancia especializadas en la protección de carga y de vehículos es esencial y una buena practica.

Así como también el monitoreo satelital de vehículos y carga en tiempo real y con un adecuado seguimiento, han dado excelentes resultados en el control y disminución de incidentes reduciendo los costos de los seguros e inconvenientes por contaminación de la carga.

### Referencias bibliográficas

- ARBELÁEZ ARBELÁEZ, Hernán, Introducción al Estudio de la Seguridad Física, Editares Ltda..., 1986, Bogotá Colombia.
- Conferencias de Administración de Seguridad, Asis International, Alexandria, Va, EEUU. 2006
- COBO GONZALEZ, Pedro. Manual de investigación de Siniestros y lucha contra el fraude en el seguro de automóviles. Madrid: Editorial MAPFRE, 1993
- EL TIEMPO. Serie de artículos sobre la inseguridad en Bogotá. Bogotá, D.C., 2011
- FASECOLDA. Estadísticas de seguros y capitalización. Bogotá, D.C., 2009 Y 2010
- FAY, John J, CPP, Encyclopedia of Security Management, EEUU.
- GARCIA, Mary Lynn, The Design and Evaluation of Physical Protection Systems, 2.001
- GALIACHO, Julio, Herramientas para Escoltas, Madrid España, 1.998.
- La Seguridad en el Comercio. Los riesgos y las amenazas nunca descansan, la seguridad tampoco <http://seguridad-en-comercio.blogspot.com/2008/05/la-investigacin-de-personal-pre-empleo.html>.
- NORIEGA PERALTA, Eduardo My... Manual de Seguridad General. Bogotá: Segunda Edición, 1998. p. 26-37
- POLICIA NACIONAL. Revista anual "CRIMINALIDAD". Bogotá, D.C. : Imprenta Policía Nacional, 2009 Y 2010
- REVISTA DINERO, Finanzas Personales, Mayo 23 de 2011
- REVISTA CRIMINALIDAD, Policía Nacional, No 52, Vol. 1 y 2 jun. y dic. 2010, Bogotá D.C. Colombia.

- TORO LOPEZ, Carlos A. Primer foro taller nacional sobre hurto de vehículos. Santafé de Bogotá, D.C., 1995.
- VALLEJO ROSERO, Silvio, Vademécum, Seguridad, Talleres Graficolor, Pasto Nariño, 2.002
- VALLEJO ROSERO, Silvio, Seguridad Privada, Talleres Graficolor, Pasto Nariño, 1.997
- VALLEJO ROSERO, Silvio. Gerencia de la Seguridad Preventiva. Volumen V., 189-239 p.
- VALERO, Restituto & CRUZ Justo, Manual de Seguridad, Barcelona, España, 1996

### **Direcciones Internet**

- [agers.es](http://agers.es) (Asociación Española de Gerencia de Riesgos)
- [asisonline.org](http://asisonline.org).
- [forodeseguridad.com](http://forodeseguridad.com)
- [portaldeseguridad.com](http://portaldeseguridad.com)
- [rand.org](http://rand.org)
- [secugest.blogspot.com](http://secugest.blogspot.com)
- [securitymgmt.hotims.com](http://securitymgmt.hotims.com)
- [seguridadydefensa.com](http://seguridadydefensa.com)