



## Sube nivel de paranoia

# Cómo el ataque de los beepers revela los riesgos en la cadena de suministro



Peter S. Goodman/The New York Times

La cadena de suministro es asombrosamente compleja. Frecuentemente los participantes más sofisticados no tienen claro de quién dependen para obtener piezas clave y materias primas.

La letal detonación de beepers y walkie-talkies utilizados por militantes de Hezbolá ocurrida la semana pasada en Líbano demostró una poderosa técnica de espionaje, pero también planteó preguntas sobre una enorme vulnerabilidad en la cadena de suministro mundial.

Esa cadena es asombrosamente compleja. Tan compleja que probablemente esté fuera del alcance de los gobiernos, las empresas y otras instituciones interesadas. Incluso los participantes más sofisticados a menudo no tienen claro de quién dependen para obtener piezas críticas y materias primas, o dónde residen los riesgos.

La lección evidente de los trastornos de la cadena de suministro que acompañaron a la pandemia fue que cuanto más largo es el camino que hay que recorrer para fabricar un producto, mayores son las posibilidades de que algo salga mal, provocando retrasos y costos más elevados.

Ahora hay una preocupación potente pero relacionada: cuanto más complicado es el trayecto, mayor es el riesgo de que alguien haga algo indebido.

## "Sube la escala de paranoia"

Cada paso a lo largo del camino y cada empresa adicional que se incorpora al proceso de fabricación representa una oportunidad para que aquellos que persiguen agendas violentas se infiltren y conviertan el producto en un arma.

"Las empresas deben decidir qué nivel de seguridad deben implementar en sus cadenas de suministro", declaró a DealBook Hannah Kain, directora ejecutiva de ALOM, una empresa global de cadenas de suministro. "Acabamos de subir varios peldaños en la escala de paranoia".

Lo más probable es que los atentados de Líbano aceleren los cambios en la cadena de suministro. En los últimos años, un grupo cada vez mayor de activistas laborales, políticos y críticos de la liberali-



zación del comercio ha instado a las empresas estadounidenses a trasladar la producción de vuelta a casa, o al menos más cerca del mercado nacional. Los llamados "reshoring" y "nearshoring" se han presentado como un medio de limitar la dependencia de fábricas lejanas —especialmente las de China— y, al mismo tiempo, protegerse de los peligros del transporte marítimo internacional.

La realidad de que las cadenas de suministro internacionales son susceptibles de ser penetradas por los que hacen la guerra está destinada a impulsarla aún más.

En los últimos años, la preocupación por los riesgos para la seguridad nacional se ha centrado en situaciones concretas de alto riesgo: Gran parte del mundo depende de fábricas en China para obtener artículos críticos como mascarillas, ingredientes para medicamentos críticos y piezas para respiradores y otros dispositivos médicos.

China podría atacar Taiwán, amenazando las reservas de chips informáticos avanzados que se concentran en la isla autónoma.

Ante las sanciones internacionales

impuestas tras sus ataques a Ucrania, Rusia ha recortado los envíos de energía a Europa.

En Estados Unidos, quienes consideran a China una amenaza para la seguridad nacional han advertido que los equipos eléctricos y de telecomunicaciones de fabricación china podrían ser un caballo de Troya para ataques paralizantes contra infraestructuras básicas estadounidenses.

Pero los recientes ataques revelan cómo incluso ámbitos menos estratégicos y de perfil más bajo de la vida comercial entrañan graves riesgos para la seguridad. En los puertos de todo el mundo, el volumen de mercancías que se transportan en contenedores es tan grande que ninguna autoridad puede inspeccionar más que una fracción.

## Acercar la cadena de suministros

Tras lo de Líbano, es probable que los políticos se vean presionados para ampliar el impulso de la relocalización y la deslocalización cercana más allá de los productos estratégicamente vitales, como los chips informáticos y los vehículos

eléctricos. Las nuevas políticas pueden ampliar el impulso para concentrar la industria en Estados Unidos y en países amigos que puedan ofrecer garantías de blindar las cadenas de suministro frente a la intervención externa.

Tanto el gobierno de Trump como el de Biden instaron a las empresas a trasladar las cadenas de suministro más cerca de EE.UU. El expresidente Donald Trump impuso aranceles generalizados a los productos chinos, una política ampliada por el gobierno de Joe Biden. Y el gobierno de Biden ha concedido decenas de miles de millones de dólares en subvenciones a empresas que están construyendo plantas de chips informáticos y fábricas de vehículos eléctricos en Estados Unidos. El gobierno también ha tratado de estimular la producción de ingredientes activos para productos farmacéuticos.

Muchas empresas de EE.UU. ya han empezado a replegar la producción. La escasez de productos y el aumento de los costos de envío durante la pandemia hicieron que grandes empresas como Walmart y Columbia Sportswear trasladaran parte de su producción de Asia a países como México y Guatemala. El puerto terrestre de Laredo, Texas —centro neurálgico del comercio entre Estados Unidos y México— eclipsó a los muelles del sur de California, que durante mucho tiempo fueron la puerta de entrada de los productos industriales fabricados en Asia.

Todo esto ha surgido en respuesta a la creciente sensación de que Estados Unidos debe asegurarse de contar con amplias reservas de elementos críticos, en lugar de confiar su destino a cadenas de suministro que atraviesan océanos. Para quienes se inclinan por este punto de vista, los beepers explosivos indudablemente emitieron una alerta real.