



MÁS de la mitad de la población, 57%, se siente insegura en las carreteras de México; las de centro y Bajío, las más peligrosas.

Percepción aumenta 4 puntos en un año

Inseguro en carretera, 57% de los mexicanos

► **ASALTOS Y ACCIDENTES**, los dos factores de riesgo, señala encuesta; centro y Bajío, regiones más peligrosas; empresario acusa que choferes son obligados a trabajar con la delincuencia

► Por Ángel Molina

angel.molina@razon.com.mx

El 57 por ciento de la población adulta en México consideró que las carreteras del país son un espacio inseguro, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, publicada en octubre pasado. Según esta misma fuente, el indicador se ha mantenido casi estático durante el último año, aunque con tendencia al alza.

De septiembre de 2024 a septiembre de 2025, esta percepción pasó del 53 al 57.1 por ciento, un incremento superior a cuatro puntos porcentuales.

el dato

EL REPORTE de Riesgos de Carga México (2.º trimestre) demuestra que 82% de los robos incluyó algún tipo de violencia; 8 de cada 10 operadores tuvieron una situación de éstas.

De acuerdo con un sondeo realizado

por Mitofsky a principios de este año, los asaltos son el principal factor de peligro identificado por los mexicanos, con 53.6 por ciento; en segundo lugar se encuentran los accidentes viales, con 40 por ciento. Aunque los bloqueos carreteros por manifestaciones representan una molestia para la ciudadanía, sólo 3.2 por ciento considera que estos hacen que se sientan inseguros.

El reporte que BBVA México entrega a sus clientes con seguro vehicular identifica siete tramos carreteros como los más peligrosos del país: tres en la zona centro (Puebla-Córdoba, México-Cuernavaca y Toluca-México); dos en el Bajío (Morelia-Puerto Lázaro Cárdenas y Querétaro-Irapuato), y dos más en el norte (Matehuala-Monterrey y Matamoros-Reynosa).

A su vez, la aplicación móvil para la gestión de ventas y logística Inroute emitió en su informe de 2025 cinco rutas donde —advierte— los conductores deben extremar precauciones: la carretera 150D (CDMX-Veracruz), con “alto índice

de robo a transporte”, especialmente en los tramos Puebla-Orizaba; la autopista 57 (CDMX-Querétaro-San Luis Potosí), que “concentra accidentes y asaltos por su volumen de tránsito”; la carretera 95D (CDMX-Acapulco), “altamente vulnerable a bloqueos y robos, sobre todo en zonas rurales”, y el libramiento de Celaya y Apaseo el Grande, “zona crítica por su cercanía a corredores industriales”, señalada como blanco frecuente de la delincuencia organizada.

Además de impactar directamente a la ciudadanía y al gobierno, la inseguridad en las carreteras también afecta a la iniciativa privada. En entrevista con *La Razón*, Esau Mendoza, director de Desarrollo de Negocios de Keeper Cargo Insurance, explicó que existe desinformación y falta de coordinación entre el sector privado, el financiero y las autoridades para atender este problema.

Mendoza detalló que esta falta de articulación generó incertidumbre en el mercado asegurador. En 2015, dijo, el sec-



tor pagó más siniestros de los que cobró —104 por ciento—, lo que provocó que el costo por asegurar un tractocamión, que oscilaba entre 70 mil y 100 mil pesos, se elevara a entre 200 mil y 250 mil pesos. Esta situación, afirma, llevó a diversas aseguradoras a retirarse del transporte catalogado como de alto riesgo.

El empresario aseguró que México es el tercer país con más robos de carga en el mundo. Sólo en 2023 se cometía un robo con violencia cada 38 minutos —13 mil en todo el año—, según cifras de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. A esto se suman más de 12 mil robos registrados durante el primer trimestre de 2025, aunque Mendoza advirtió que existe un subregistro, pues muchos representantes legales evitan denunciar por temor a intimidaciones y amenazas del crimen organizado.

Asimismo, precisó que los tramos más peligrosos carecen de presencia suficiente de la Guardia Nacional (GN), pues en la última década, la naturaleza de los asaltos cambió: antes los operadores eran despojados únicamente de la mercancía; ahora, el crimen violenta a los choferes o los obliga a colaborar con las organizaciones criminales.

“En los últimos años no aparece ni el contenedor, no aparecen ni las unidades (...) están agrediendo completamente a los operadores, o muchas veces son forzados a formar parte de la delincuencia organizada”, alertó.

Por su parte, el experto en seguridad David Saucedo describió el modus operandi del crimen organizado durante los robos en carretera.

Las empresas, dijo, suelen enviar a dos choferes por ruta: uno conduce y el otro debe reaccionar ante un posible asalto, incluso embistiendo la unidad contra los agresores.

Saucedo detalló que los criminales secuestran y torturan al operador para obligarlo a desactivar el GPS del vehículo; sin embargo, en la mayoría de los casos, los choferes desconocen cómo hacerlo. El secuestro puede prolongarse al menos dos días, periodo durante el cual los delincuentes simulan que la unidad sigue en movimiento. Tras ese tiempo, suelen aparecer los restos del operador, quien fue privado de la vida.

La crisis, dijo Saucedo, se agudizó por la falta de elementos de la GN, ya que muchos están desplegados en la frontera norte como parte del acuerdo con Estados Unidos para contener la migración de Centro y Sudamérica.

Por otro lado, Óscar de la Cruz Cabrera, secretario de la Sociedad Mexicana de Empresas de Seguridad e Industrias Afines, advirtió que uno de los métodos más utilizados por los delincuentes es el *jammer* o bloqueador de señales, que impide a los transportistas emitir alertas y les da a los criminales tiempo suficiente para llevarse la mercancía o, si es el caso, la unidad completa.

De la Cruz contó que las empresas del ramo han implementado protocolos para enfrentar estos robos, entre ellos la detección de bloqueadores de señal, comunicación inmediata con los operadores, monitoreo constante de rutas, bloqueo remoto del motor en casos de emergencia y tiempos de recuperación que pueden ser de apenas 40 minutos.

En conjunto, las cifras oficiales, los reportes del sector privado y los testimonios de especialistas coinciden en señalar que la inseguridad en las carreteras sigue

siendo un problema creciente en el país, con afectaciones que van desde la percepción ciudadana hasta el funcionamiento de la industria y la operación del transporte de carga.

13

Mil robos a transportistas se cometieron en 2023



OPERATIVO DE LA GN en Culiacán, Sinaloa, el pasado 29 de octubre.