

## Robo en carreteras: la urgencia de su atención

Uno de los fenómenos asociados a la delincuencia organizada es el robo en carreteras; este afecta a los particulares que viajan de un estado a otro, a las empresas de transporte de pasajeros y a aquellas empresas nacionales y extranjeras que transportan mercancías por vía terrestre. La evolución de la incidencia de este tipo de delitos y de las reacciones de los empresarios, hacen suponer que las acciones de las autoridades, tanto federales como locales, respecto de la atención de este fenómeno no han sido las más adecuadas.

Las pérdidas en México que la inseguridad genera entre los miembros de la industria del transporte superan los [9 mil millones de dólares anuales](#), por lo que implican un grave perjuicio a uno de los sectores más importantes de la economía nacional e impactan en las decisiones de inversión de empresas extranjeras.

El robo en carreteras requiere de la atención urgente de las autoridades estatales y federales. Por un lado, las legislaciones locales son sumamente heterogéneas, lo que dificulta la coordinación necesaria en las investigaciones, el rastreo de mercancías y la seguridad de transportistas y pasajeros. Asimismo, los casos de robo que caen bajo la responsabilidad federal son cada vez más escasos, aparentemente, sin que exista una razón sustentada por la ley.

Dicho fenómeno es también uno de los menos estudiados por las organizaciones de la sociedad civil y en los que existen más lagunas sobre la competencia de los diferentes órdenes de gobierno: ¿son las procuradurías estatales o la federal quienes deben hacerse cargo de la investigación y sanción del delito?, ¿cómo deben coordinarse las autoridades de dos o más entidades del país en casos donde las bandas organizadas operan más allá de las fronteras?

Las necesidades de seguridad de los transportistas han rebasado las capacidades del Estado, lo que genera espacios para empresas de seguridad privada y localización de vehículos y mercancías, que muchas veces no están certificadas y operan de manera paralela a aquellas que han sido certificadas y autorizadas por el Estado.

## La industria del autotransporte en México

La industria del transporte en México es una de las más relevantes; aporta el [7% del PIB](#) en el país. El subsector de autotransporte de carga y mercancías está conformada por más de 140 mil empresas y da empleo a [más de un millón de personas](#). Con 371.9 mil kilómetros de carreteras y caminos en el país, más de 200 mil camiones de carga circulan cada día, transportando un promedio anual de [470 millones de toneladas](#) de mercancías y más de 3 mil millones de pasajeros.

Según el *World Economic Forum* (WEF), México ocupa el [lugar 55 de 140](#) en infraestructura carretera; en la región latinoamericana supera a Brasil, Colombia y Argentina. En la actual administración, el Gobierno Federal ha implementado el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 (PNI), con una [inversión total calculada en más de 333,708 millones de pesos](#) para el sector de carreteras. El riesgo es que a falta de una política pública orientada a garantizar la seguridad de las mercancías y los pasajeros, los beneficios de dicha inversión sirvan, más que como un impulso económico, como un espacio más para cometer delitos.

## Robos: lo que sabemos

Aunque no existen informes oficiales sobre los delitos cometidos en carreteras, la preocupación de los particulares ha provocado la especialización en el tema de algunas asociaciones de seguridad privada, transporte y logística. En los últimos años, algunas empresas dedicadas a asegurar mercancías en tránsito, localización de vehículos y mapeo de zonas delictivas se han coordinado con los particulares—posibles o anteriores víctimas de dichos delitos—y han acumulado una cantidad relevante de información para uso privado como una forma de prevenir y de aumentar la precisión de las denuncias ante las autoridades.

En este sentido, destaca el esfuerzo de la Asociación Mexicana de Seguridad Privada, Información, Rastreo e Inteligencia Aplicada (AMSIRIA) que coordina el "Mapa Delictivo de México 2012", una herramienta de uso privado alimentada por las mismas empresas de transporte que utiliza la tecnología de *google maps* para reportar y mapear los lugares, horarios y modalidades donde se registran delitos contra transporte de carga, particulares y pasajeros. A partir de este tipo de informes se tienen algunas generalidades sobre esta modalidad de robo.

De dicha información es posible conocer que los principales afectados por el robo en carreteras son los vehículos particulares; que las horas de mayor peligro son entre 4:00 y 6:00 horas—pues es cuando las carreteras están menos vigiladas—y que los materiales más robados son artículos electrónicos, abarrotes, acero, productos farmacéuticos y varilla de construcción.

También se cuenta con información sobre los tramos carreteros más peligrosos y sobre algunas bandas o grupos criminales que cometen dichos robos, como “la Familia Michoacana” y “los Zetas”.

## Disminución en la incidencia de los robos en el Fuero Federal, aumento en el Fuero Común

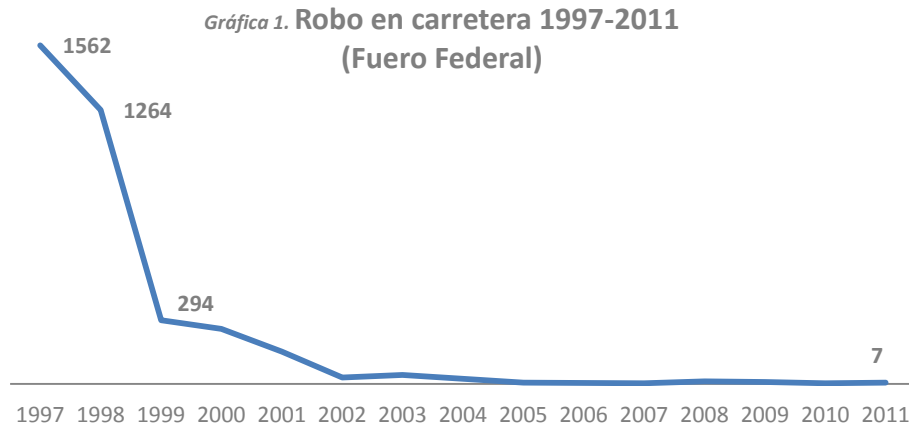
El robo en caminos y carreteras está tipificado en el Código Penal Federal (CPF); según éste, el robo se agrava cuando se comete en contra de personas que viajan en un vehículo o en un camino o carretera. La investigación y sanción del delito de robo en carretera también debería ser responsabilidad de las instancias federales en los casos en que tres o más personas se reúnen y organizan para cometer actividades delictivas específicas —delincuencia organizada—, como las previstas en el artículo 286 del CPF:

*“Artículo 286.- Al que en despoblado o en paraje solitario haga uso de violencia sobre una persona con el propósito de causar un mal, obtener un lucro o de exigir su asentimiento para cualquier fin y cualesquiera que sean los medios y el grado de violencia que se emplee, e independientemente de cualquier hecho delictuoso que resulte cometido, se le castigará con prisión de uno a cinco años. La pena será de diez a treinta años de prisión para el que en vías generales de comunicación tales como caminos, carreteras, puentes o vías férreas, haga uso de la violencia en contra de los ocupantes de un vehículo de transporte público o privado.”*

También en aquellos casos donde los asaltantes lesionan a los conductores, los secuestran o utilizan armas de uso exclusivo del ejército para intimidar a los conductores o pasajeros.

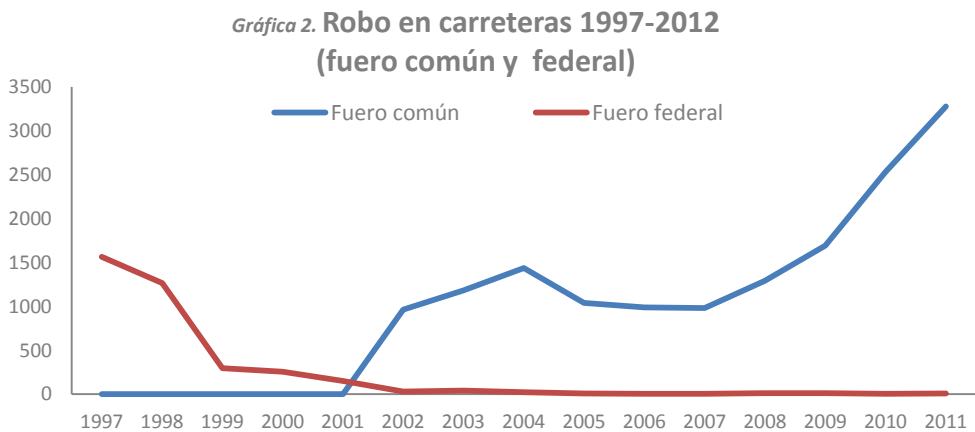
Al analizar los datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) vemos que la incidencia delictiva de los robos en carretera pertenecientes al fuero federal ha descendido drásticamente en los últimos 10 años, la *gráfica 1* muestra este cambio.

Sin embargo, la AMSIRIA calcula que, en promedio, ocurren 15 asaltos en carretera al día y en el caso particular de robo a camiones, [los asaltos han incrementado en 25%](#) respecto al año anterior.



Fuente: SESNSP, Incidencia Delictiva Nacional, fuero federal 1997-2012. No hay ningún delito registrado entre enero y mayo de 2012.

El cambio en la clasificación de los delitos del fuero federal al fuero común es una de las explicaciones más viables respecto de dicho descenso. Al analizar la incidencia de los robos en carretera para el fuero común, vemos que no existe ningún delito registrado entre 1997 y 2001, mientras que a partir de 2003 el crecimiento anual del delito a nivel nacional ha sido en promedio de 17%, como lo muestra la *gráfica 2*.



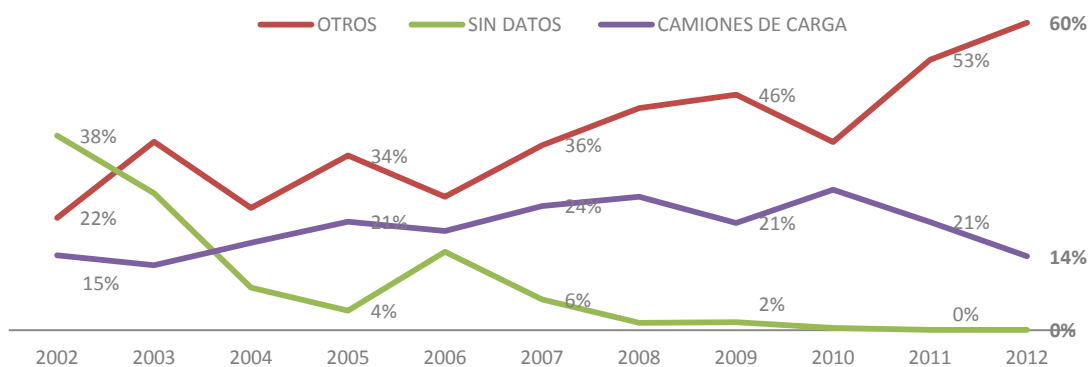
FUENTE: SESNSP, Fuero federal: Incidencia Delictiva Nacional, fuero federal 1997-2012. No hay ningún delito registrado entre enero y mayo de 2012. Fuero común: Estadísticas y herramientas de análisis de información de la incidencia delictiva, fuero común, totales de robo en carretera 1997-2012

El hecho de que los delitos se clasifiquen como pertenecientes al fuero común y no al fuero federal, no debería ser motivo de preocupación si las entidades federativas contaran con las herramientas legales y humanas para prevenirlos, investigarlos y sancionarlos. A excepción de Campeche y Baja California Sur, todos los estados reconocen en sus códigos penales agravantes para los robos en vehículos; sin embargo, solamente Guanajuato y Sinaloa contemplan el robo a carreteras como una agravante al robo. El *Anexo1* contiene un resumen de los códigos penales estatales en materia de robos a transporte público, vehículos particulares y carreteras.

Además, en el ámbito del fuero común, resalta que muchos delitos no han sido adecuadamente clasificados. Según el SESNSP, los robos en carretera se clasifican en robos violentos o no violentos en las subcategorías de: robo a camiones de carga, robo a autobuses, robo a vehículos particulares, otros y sin datos. Resalta el elevado número de los dos últimos; como lo muestra la *gráfica 3*.

Dado que los registros del SESNSP se forman a partir de los informes de los reportes de las procuradurías estatales, es difícil pensar un número tan significativo de estos delitos caigan bajo categorías como “otros” o que no se cuente con información al respecto.

**Gráfica 3. Robo en carreteras según subclasificación (fuero común)**



FUENTE: SESNSP Estadísticas y herramientas de análisis de información de la incidencia delictiva, fuero común, 1997-2012. Porcentaje por cada subtipo respecto del total de robos.

## Las rutas más peligrosas

Durante 2011 se registraron [3,277 robos en carretera a nivel nacional](#), cifra superior a la de 2010 por más de 700 robos. Las entidades más atacadas por este fenómeno fueron Veracruz, Puebla y Chiapas con el 70% del total de robos. La *tabla 1* muestra las diez entidades con más robos en el fuero común y su evolución desde 2002; resalta el incremento de robos en Veracruz, sobre todo a partir de 2006, así como Guerrero y Chihuahua.

Al analizar las rutas más peligrosas identificadas en el mapa delictivo 2012, encontramos coincidencias sólo en algunos casos—como los tramos carreteros México-Veracruz y México-Hidalgo—pero lo más alarmante es que las cifras oficiales parecen tener un subregistro de casos en entidades con tramos carreteros que AMSIRIA ha identificado como muy peligrosos, como son: México-San José Iturbide, Monterrey-Laredo, Sinaloa y Hermosillo. El caso del Estado de México, que según la Coparmex [ha aumentado drásticamente](#) tampoco se ve reflejado en la estadística oficial.

**Tabla 1, Entidades con mayor número de robos en carreteras del fuero común 2002-2011**

Entidad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Veracruz	152	254	325	250	206	1189	1169	1177	1364	1118
Puebla	174	150	241	193	193	787	827	935	1088	966
Chiapas	172	224	148	94	78	844	843	862	882	912
Hidalgo	122	134	155	112	131	637	697	855	928	800
San Luis Potosí	0	92	150	136	87	480	615	564	736	566
Guerrero	19	37	43	8	6	139	137	145	143	554
Jalisco	104	114	79	58	60	442	458	451	471	491
Michoacán	0	0	0	0	0	0	0	0	51	364
Morelos	52	12	103	18	32	182	179	179	179	255
Chihuahua	19	0	68	65	84	178	129	146	195	228

## Conclusiones

Las cifras de robo en carreteras muestran un área de política pública que ha sido omitida hasta ahora. Dadas las implicaciones económicas y sociales que este tipo de delitos representan, el gobierno debe priorizar un cambio en la manera en que atiende este fenómeno. Es fundamental que los poderes legislativos, tanto del ámbito estatal como del federal, analicen las legislaciones actuales y establezcan criterios de mejora y mecanismos de coordinación.

Las fuentes de información también requieren mejoras urgentes. Por ejemplo, llama la atención que habiendo tan pocos estados que reconocen el robo a carreteras como agravantes en los códigos penales estatales, existan registros sobre este tipo de delitos en, al menos, 23 entidades. Sea cual sea la razón de lo anterior, es necesario que los registros policiales y ministeriales se homologuen entre entidades y al interior de las mismas—en particular, debe hacerse un esfuerzo por reducir el número de registros clasificados bajo categorías como “sin datos” y “otros”.

Los límites y competencias entre autoridades deben estar claramente delimitados en la ley, pero también en las capacitaciones que reciben los policías que se desempeñan en las autopistas, carreteras y caminos. Se sabe que este tipo de asaltos son cometidos por bandas organizadas—pues se necesita de una estrategia y varias personas para cometer el robo de la mercancía y, en su caso, los vehículos, ocultarla y eventualmente venderla, lo que implica la participación de una red de compradores y distribuidores de la mercancía. De ser el caso, dichos delitos deberían ser juzgados bajo el régimen de delincuencia organizada y serían responsabilidad del Gobierno Federal.

Del mismo modo, es urgente que las entidades federativas establezcan mecanismos de coordinación para atender estos delitos. En los diarios locales de las entidades más afectadas por este fenómeno, es común encontrar reportajes sobre [bandas que cometen los robos en una entidad pero tienen una bodega para almacenar las mercancías](#) robadas en otro estado cercano.

Por último, es necesario tener en cuenta que los esfuerzos para combatir ciertos tipos o actividades de delincuencia, serán menos efectivos si se descuidan otras áreas de la seguridad del país. El robo a carreteras no debe descuidarse en el contexto actual que México enfrenta: los robos muchas veces van acompañados de secuestros y requieren de una estructura de venta de mercancías al margen de la ley; hasta ahora, las implicaciones y relaciones de estas redes con otros tipos de actividades delictivas no han sido explorados.