

Inseguridad en el Transporte de Mercancías

Comparativo Argentina - Brasil - México

El transporte de carga por carretera constituye la columna vertebral del comercio interno y regional en América Latina. En países como Argentina, Brasil y México, gran parte de las mercancías se movilizan en camiones, lo que otorga a este sector un rol estratégico no solo en términos económicos, sino también sociales y laborales. Sin embargo, a la par de su centralidad productiva, el transporte carretero enfrenta una amenaza real: el robo de carga.

Este fenómeno, que combina el accionar de bandas delictivas con deficiencias estructurales en materia de seguridad vial y control estatal, genera múltiples impactos negativos. Afecta la competitividad logística, encarece los costos de operación y seguros, y, lo más grave, pone en riesgo directo la integridad física y psicológica de los conductores. En países como Brasil y México, el robo de camiones y mercaderías se ha consolidado como un problema de seguridad nacional, con decenas de miles de incidentes reportados anualmente, muchos de ellos con violencia.

En Argentina, aunque la incidencia es menor en comparación regional, las estadísticas de los últimos años reflejan un crecimiento sostenido, particularmente en los corredores del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Rosario y Córdoba. Las modalidades empleadas —desde el asalto armado hasta el secuestro temporario de choferes— muestran un grado de organización que preocupa y que anticipa una posible escalada si no se implementan medidas preventivas.

Desde la perspectiva sindical, la problemática del robo de carga trasciende lo estrictamente económico. Implica la exposición diaria de los trabajadores a situaciones de riesgo, genera condiciones de trabajo más hostiles y agrava la precariedad del oficio al trasladar al chofer la presión de costos derivados de la inseguridad.

Por ello, analizar comparativamente la situación de Argentina frente a Brasil y México permite dimensionar el problema en clave regional y, al mismo tiempo, proyectar escenarios que contribuyan a fortalecer los reclamos por mayor seguridad y protección para los trabajadores del volante.

Caso Argentina

En Argentina, el robo de carga se ha consolidado en los últimos años como un fenómeno en clara expansión. De acuerdo con los relevamientos de los últimos datos disponibles, entre julio de 2020 y agosto de 2021 se registraron 1.460 casos; al año siguiente, en el período julio 2022–agosto 2023, la cifra trepó a 2.238 hechos, señalados como el mayor número en quince años. El salto más drástico se produjo en el último corte disponible (julio 2023–agosto 2024), cuando los incidentes prácticamente se duplicaron y alcanzaron los 4.476 robos, lo que equivale a un promedio de más de doce ataques diarios a vehículos de transporte de mercaderías.¹

Si bien el volumen de delitos aún se ubica por debajo de lo que exhiben países como Brasil o México, la aceleración resulta alarmante, sobre todo porque las organizaciones muestran un mayor grado de planificación y violencia en sus operaciones. La provincia de Buenos Aires concentra de forma consistente más de la mitad de los episodios (alrededor del 57 %), seguida por el interior del país con cerca del 23 % y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el 20 % restante. Este patrón territorial revela con claridad que el corredor Buenos Aires–Rosario–Córdoba se ha convertido en el principal escenario de riesgo, ya que constituye la ruta logística más estratégica de la Argentina y conecta a los tres polos productivos e industriales más relevantes del país.²

En cuanto a las modalidades delictivas, predominan los robos cometidos a mano armada, donde grupos de entre tres y cinco personas interceptan al camión en ruta o en zonas de carga y descarga. En muchos casos, los delincuentes obligan al chofer

¹ Mesa Interempresarial de Piratería de Camiones, 2025.

² Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN), 2025.

a detenerse mediante maniobras de “encerrona” con vehículos menores, lo amenazan con armas de fuego y lo despojan de la carga. En otros episodios, se detecta la práctica de secuestros breves del conductor, retenido en un vehículo hasta que la mercadería es transferida a otro transporte, con el fin de retrasar la denuncia. A estas formas tradicionales se suman las denominadas “pirañas del asfalto”, robos exprés a vehículos más pequeños o de última milla, especialmente vinculados al auge del comercio electrónico. Este tipo de ataques no siempre implican violencia letal, pero sí generan un alto grado de inseguridad para el trabajador que se ve sorprendido en plena tarea.³

Respecto a los productos más vulnerables, los alimentos y bebidas encabezan históricamente las estadísticas, concentrando cerca del 37% de los casos, por su fácil colocación en el mercado informal. Le siguen la paquetería vinculada al e-commerce, que representa alrededor del 18% y que se ha convertido en un blanco creciente a partir de la expansión de las compras online. Los rubros textil e indumentaria ocupan el tercer lugar, con un 11%, y muy cerca se ubican los electrodomésticos y equipos electrónicos, también con cifras superiores al 10%. Por detrás, aunque no menos relevantes, aparecen los medicamentos y productos farmacéuticos, con un 8 a 10 % de participación, rubro especialmente sensible por su impacto social, y finalmente las autopartes y materiales de construcción, con menor proporción, pero con una tendencia ascendente.⁴

Este panorama revela que, en el caso argentino, el robo de carga ha dejado de ser un hecho aislado para transformarse en una problemática en aumento continuo y

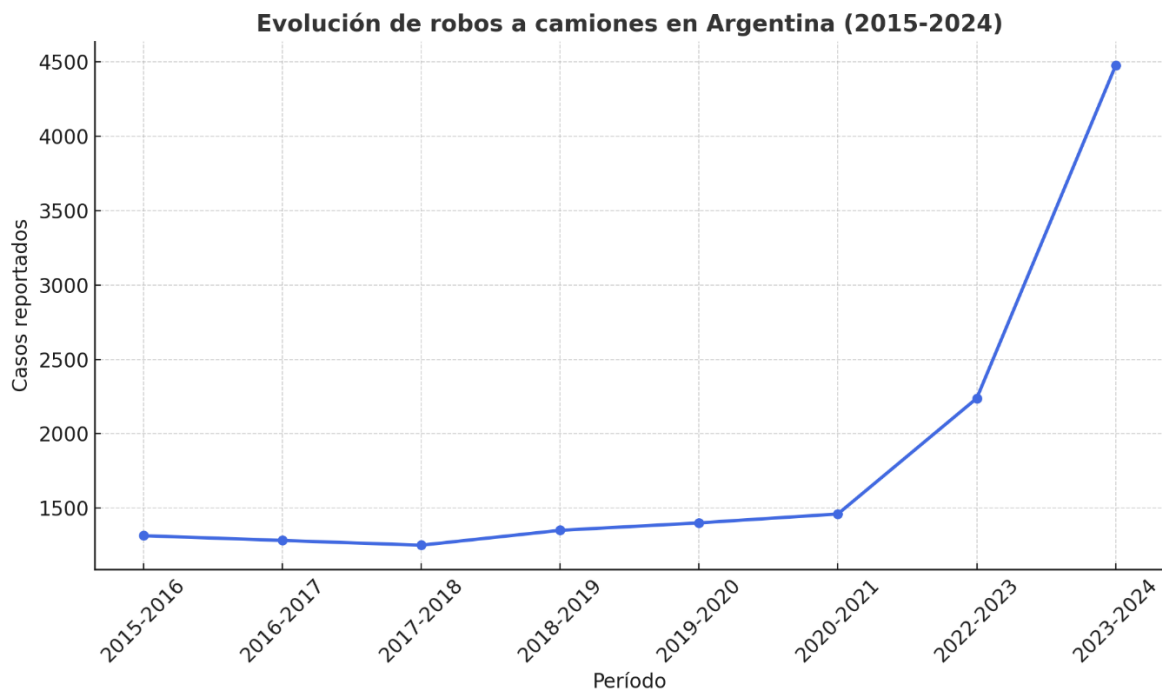
acelerado durante los últimos cinco años. La combinación de un corredor crítico —Buenos Aires, Rosario y Córdoba— con bandas cada vez más organizadas y una concentración en productos de alto valor de reventa, plantea un escenario que, de mantenerse esta tendencia, podría consolidarse en el corto plazo como un riesgo

³ Sistema Nacional de Estadísticas sobre Ejecución de la Pena (SNEEP), 2024.

⁴ Mesa Interempresarial de Piratería de Camiones, 2025.

estructural para el transporte de mercancías. En este contexto, los más afectados son los camioneros, que padecen en primera persona la exposición cotidiana a la inseguridad y sus consecuencias.

Dado que en Argentina no existen estimaciones oficiales sobre el costo económico de los robos de carga, resulta necesario aplicar una metodología propia basada en los datos disponibles. Como punto de partida, se tomó el relevamiento que registró 4.476 incidentes entre julio de 2023 y agosto de 2024. A partir de la distribución porcentual por rubros —alimentos y bebidas (37%), paquetería vinculada al e-commerce (18%), textil/indumentaria (11%), electrodomésticos/electrónica (11%), medicamentos (9%), autopartes (5%) y otros (9%)— se asignó a cada categoría un valor promedio de carga estimado en función de precios mayoristas conservadores y de la facilidad de colocación en el mercado informal. Con esta ponderación se calcularon las pérdidas aproximadas para cada rubro, que van desde USD 12 millones en e-commerce hasta más de USD 30 millones en alimentos y bebidas o USD 24 millones en medicamentos. En conjunto, esta aproximación arroja que los robos de carga en Argentina durante el último año implicaron una pérdida económica cercana a los USD 125 a 130 millones, una cifra de tal magnitud que equivaldría a financiar durante un año el salario de 15.000 choferes de camión, o bien a la construcción de más de 200 kilómetros de autopista nueva, o incluso a la adquisición de 2.000 camiones cero kilómetros. Estas equivalencias permiten comprender de manera más tangible el perjuicio económico y social que representa la inseguridad sobre el transporte carretero.



Caso Brasil

En Brasil, el robo de carga constituye desde hace años un problema de gran magnitud, con cifras que colocan al país entre los más afectados del mundo. De acuerdo con datos relevados, en 2023 se registraron 17.108 incidentes de robo de carga a nivel nacional, mientras que para 2024 la proyección se mantenía en niveles similares, con alrededor de 17.300 casos.⁵

La distribución geográfica de los robos en Brasil evidencia un marcado predominio de la región Sudeste, que concentra entre el 70 y el 80 % de los incidentes. En 2024, São Paulo absorbió el 43 % de los hechos, seguida por Río de Janeiro con el 29 % y Minas Gerais con el 6 %, lo que confirma que los principales corredores logísticos del país son, al mismo tiempo, los más expuestos a la criminalidad.

En cuanto a los productos más vulnerables, sobresale la categoría “diversos/fraccionado” —cargas mixtas y de última milla— que representa alrededor del 40 % de los ataques, un segmento que crece al compás de la expansión del

⁵ Centro de Inteligencia de Overhaul, 2025.

comercio electrónico y la distribución urbana. A continuación, se ubican los alimentos y bebidas, los medicamentos, los electrónicos y los cigarrillos, todos ellos bienes de alta rotación y fácil colocación en el mercado informal. Durante 2024 se observó, además, un fuerte incremento en los robos de electrónicos, lo que, sumado a los productos fraccionados y alimenticios, explica cerca del 90 % de las pérdidas económicas del sector.⁶

En términos económicos, distintos reportes estiman que los robos de carga en Brasil generan pérdidas del orden de USD 225 millones anuales⁷; sin embargo, debe subrayarse que las estadísticas oficiales son confusas, parciales e incluso contradictorias, ya que varían según si provienen de fuentes estatales, gremiales o privadas. Considerando el elevado número de incidentes y la diversidad de mercancías sustraídas, es razonable suponer que el perjuicio económico real sea considerablemente mayor. Aun con estas limitaciones de datos, el patrón brasileño combina una alta incidencia territorial, un impacto económico de magnitud y una especialización delictiva creciente, lo que convierte al país en un caso paradigmático dentro de la región.

Caso México

En el caso de México, el robo al autotransporte de carga constituye desde hace años uno de los problemas más graves de la región y se mantiene en niveles persistentemente altos. En 2024 se registraron 15.937 robos a transportes de carga, lo que equivale a más de 40 hechos diarios y representa un incremento del 9,1 % respecto de 2023. Estas cifras son consistentes con relevamientos de consultoras de riesgo que confirman una tendencia ascendente en la frecuencia de incidentes.⁸

La geografía del delito presenta una marcada concentración en el centro del país. En 2024, el Estado de México concentró alrededor del 28 % de los incidentes, mientras

⁶ Centro de Inteligencia de Overhaul, 2025.

⁷ Agência Brasil, 2024.

⁸ Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad e Industria Satelital (AMESIS), 2025.

que Puebla alcanzó el 23 %. Detrás se ubicaron San Luis Potosí (8 %), Guanajuato (7 %), Jalisco (6 %), Hidalgo (5 %), Veracruz (4 %) y Querétaro (3 %). En conjunto, estas entidades explican más del 80 % de los robos a camiones, lo que confirma que los principales corredores logísticos del eje México–Querétaro y México–Puebla constituyen las zonas más críticas para el transporte de mercancías.⁹

En cuanto a las mercancías más vulnerables, los relevamientos indican que en 2024 los alimentos y bebidas representaron el 32 % de los robos, seguidos por los materiales de construcción e insumos industriales con el 14 %, las cargas misceláneas con el 9 %, los electrónicos con el 7 %, los farmacéuticos y químicos con el 6 %, las autopartes con el 5 % y los combustibles con el 4 %. En conjunto, estos rubros concentran más del 75 % de los incidentes reportados. Cabe señalar que más del 80 % de los ataques se realizan con violencia, lo que convierte al robo de carga en un fenómeno de alto riesgo personal para los conductores.¹⁰

Desde el punto de vista económico, los costos son de enorme magnitud. Se estima que en 2024 las pérdidas superaron los USD 800 millones.¹¹ Esta cifra ubica a México entre los países con mayores pérdidas absolutas por robo de carga en el mundo, y su magnitud se explica tanto por el volumen de incidentes como por la naturaleza de los productos sustraídos.

Conclusiones

El análisis comparativo muestra que América Latina se ha convertido en un epicentro mundial del robo de carga. De acuerdo con los reportes internacionales de seguridad en la cadena de suministro, la región concentra alrededor del 23 % de los incidentes globales, ubicándose en segundo lugar detrás de Asia (39%). Dentro de este panorama, México y Brasil lideran ampliamente, pero el caso argentino resulta igualmente preocupante por la velocidad del crecimiento en los últimos años.¹²

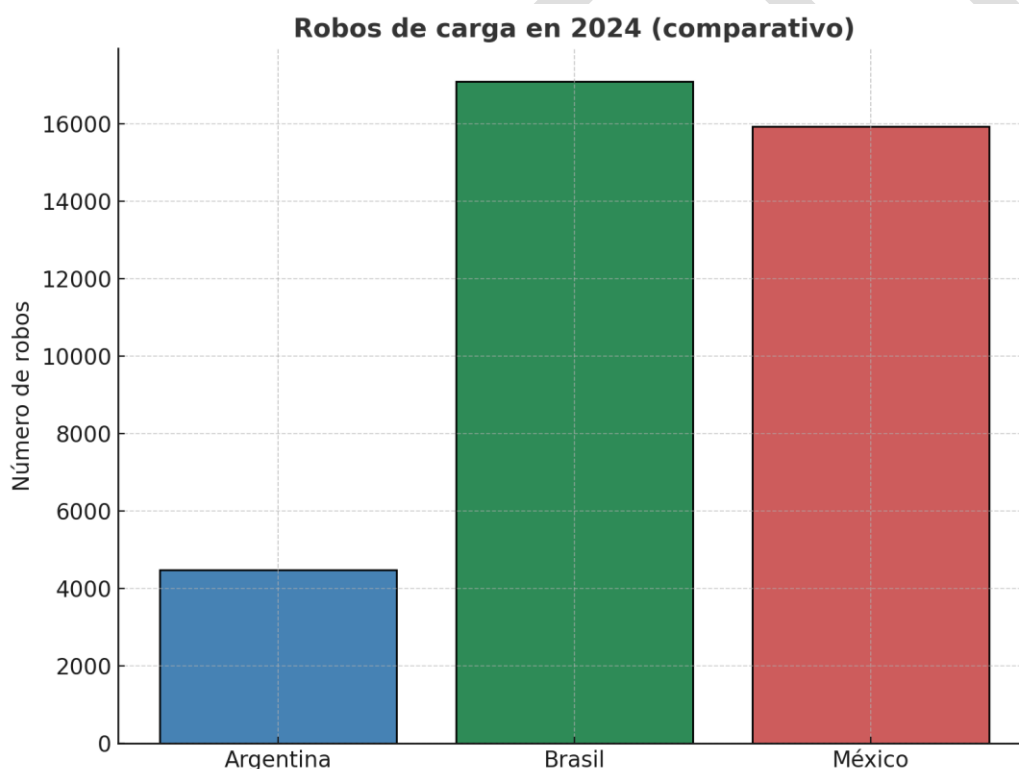
⁹ Distribuidora de Comercio Exterior (DICEX), 2025.

¹⁰ Centro de Inteligencia de Overhaul, 2025.

¹¹ Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad e Industria Satelital (AMESIS), 2025.

¹² Through Transport Mutual Insurance Association (TT Club) y British Standards Institution (BSI), Supply Chain Risk Trends Report, 2024.

En la región, Brasil se ubica como el país con mayor cantidad de robos de carga, seguido por México, caracterizados además por altos niveles de violencia, ya que la mayoría de los incidentes se producen mediante asaltos armados. La Argentina, si bien parte de cifras históricamente más bajas, presenta una tendencia ascendente que en el último período alcanzó 4.476 incidentes¹³: un número que, aunque menor que el de sus vecinos, ya supera al registrado en los Estados Unidos, donde en 2024 se reportaron unos 2.200 casos¹⁴, en un mercado infinitamente más grande y diversificado. El contraste ilustra que el impacto relativo sobre la economía argentina es mucho mayor, ya que la logística por camión es la columna vertebral del transporte de mercancías.



Frente a este escenario, resulta imprescindible avanzar en estrategias de mitigación. Entre las medidas que han demostrado eficacia en otros países se destacan: la implementación masiva de sistemas de rastreo GPS en tiempo real; el uso de

¹³ Mesa Interempresarial de Piratería de Camiones, 2025.

¹⁴ U.S. Department of Homeland Security, 2025.

sensores de apertura y telemetría que permiten detectar intentos de sabotaje o desvíos de ruta; la coordinación de caravanas de transporte con custodia en corredores críticos; la creación de estacionamientos y paradores seguros para el descanso de choferes; y, a nivel institucional, el fortalecimiento de mesas de articulación público–privadas para el intercambio de información de riesgo y la profesionalización de las fuerzas de seguridad en delitos contra la logística.

En suma, aunque México y Brasil concentran el mayor volumen absoluto de robos de carga, la Argentina exhibe una tendencia de crecimiento acelerado que, de continuar, puede convertir el fenómeno en un riesgo estructural para la competitividad del transporte por carretera.

Las soluciones existen y han dado buenos resultados en otros países: el desafío pasa por su adopción masiva y por el compromiso sostenido de empresas, sindicatos y autoridades estatales para reducir la inseguridad que hoy golpea de lleno a los trabajadores del transporte y a toda la economía.