



# Documento Técnico-Político

## Agenda Estratégica ante el impacto de la inseguridad en el sector de autotransporte de carga”

Elaborado para:



Elaborado por:



Mayo, 2018

El presente estudio fue elaborado por Consultores Internacionales, S.C. ® para la **Cámara Nacional de Autotransporte de Carga**, misma que se reserva la propiedad intelectual de la presente obra, quedando prohibida su reproducción parcial o total sin que obre de por medio autorización escrita.

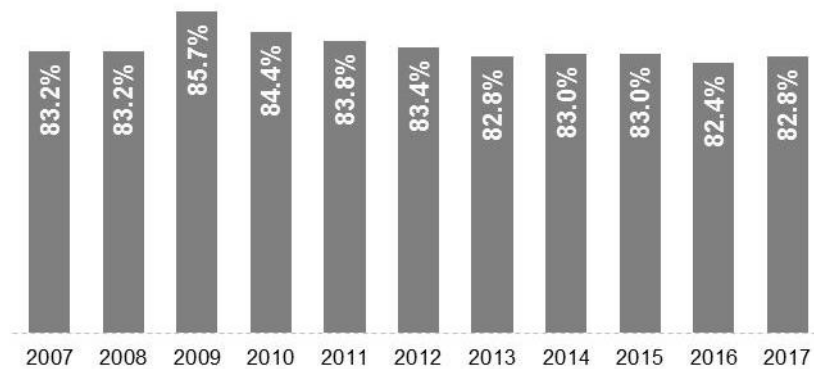
## Presentación

El autotransporte de carga es un sector vital para cualquier economía por su elevada contribución a la generación de valor agregado considerando su interrelación con el resto de las actividades productivas.

En términos de cifras económicas, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), esta actividad contribuye con el **3.2% del Producto Interno Bruto Nacional**, cifra superior al PIB de otras actividades importantes, como la industria automotriz. El sector genera seis millones de empleos directos e indirectos

El uso del autotransporte de carga para la movilización de mercancías entre México y Estados Unidos se ha mantenido en un nivel estable de 82% promedio del total de mercancías transportadas entre 2007 – 2017. Sin embargo, el flujo comercial por esta vía de transporte presentó un incremento de 3.1% anual para el año 2017.<sup>1</sup> Estos datos reflejan de manera clara la importancia del autotransporte de carga para la dinámica comercial entre ambos países.

Ilustración 1: Porcentaje de las mercancías transportadas por tierra, (autotransporte de carga).



Fuente: Bureau of Transportation Statistics.

La relevancia del sector de autotransporte de carga tiene también un impacto significativo en el flujo comercial de México; por ejemplo, **el intercambio comercial a través del autotransporte de carga ascendió en 2017 a 458,720 millones de dólares, lo que representó el 55.27% del comercio total del país.**

<sup>1</sup> Dato recopilado del Buró de las estadísticas del Transporte de Estados Unidos (Bureau of Transportation Statistics).

Su contribución a la economía nacional va más allá de la generación de empleos y valor agregado, ya que facilita el traslado de mercancías que se producen en otros sectores de la economía y permite su acceso a los mercados. El sector obtiene sus insumos principalmente de la industria de la fabricación de derivados del petróleo y del carbón, la extracción de petróleo y gas, el comercio al por mayor de abarrotes, los servicios de apoyo a los negocios y la industria química; los servicios de reparación y mantenimiento, los servicios relacionados con el transporte, la fabricación de equipo de transporte y los servicios de preparación de alimentos y bebidas contribuyen también a la consolidación del sector.

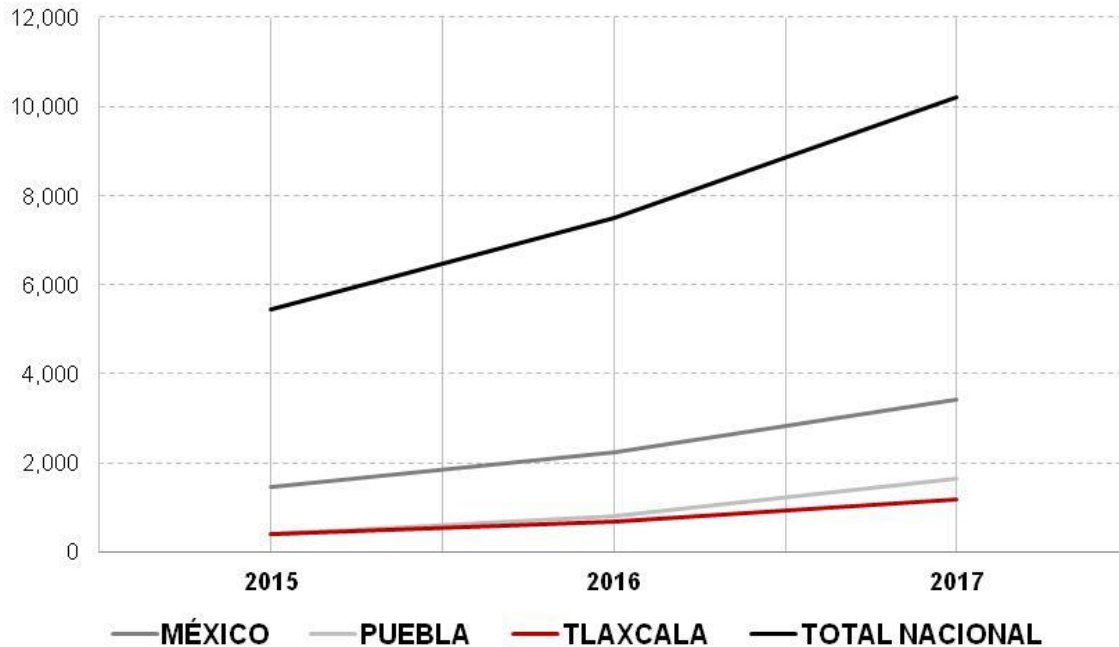
Ilustración 2 Principales actividades económicas relacionados con el autotransporte de carga de acuerdo con la Matriz de Insumo-Producto (2013)



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. a partir de la MIP 2013

Ante la relevancia del sector y el papel que juega en la economía, es necesario tomar las acciones correspondientes, en materia de seguridad, fundamentalmente ante la situación que se ha venido **agudizando en los últimos años, lo que ha afectado la prestación del servicio** con afectaciones no sólo para el propio sector sino para la economía en su conjunto.

Ilustración 3 Evolución del robo a transportista: Estado de México, Puebla, Tlaxcala y Total Nacional.



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con base en datos de Incidencia delictiva del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Este alto nivel delictivo se debe, en parte, a la guerra contra las drogas, los cárteles y sus células criminales, quienes han diversificado su cartera de actividades al secuestro, la extorsión, el tráfico de personas, robo de combustible<sup>2</sup> y, recientemente, al robo al autotransporte de carga

**El robo al sector del autotransporte de carga se disparó de 5,435 delitos en 2015, hasta 10,230 robos en 2017. Un crecimiento del 88 por ciento en dos años.**

**Estados como Puebla, Michoacán, Estado de México y Tlaxcala, concentran aproximadamente el 75 por ciento de los delitos al sector.**

De igual manera que en otras regiones en el mundo, que padecen de este tipo de delitos, existen zonas que concentran el mayor número de incidentes, donde convergen varios elementos que son el detonante para el alza de la inseguridad en el sector del autotransporte de carga: i) el primero es la importancia de la zona

<sup>2</sup> Guerrero Gutiérrez, E. (2010). "Cómo reducir la violencia en México", en Nexos, 3 de noviembre de 2010

como son **tramos carreteros del país que conectan a la Ciudad de México con los principales puertos del país**, tal es el caso de Veracruz; ii) la **presencia de grupos de la delincuencia organizada, como cárteles o bandas delictivas** que, entre sus actividades, han incluido el robo al autotransporte de carga; un ejemplo, en los estados de Puebla y Tlaxcala está el caso de los “huachicoleros”, personas que se dedican a la actividad ilegal de robo y venta combustible; y, iii) la entrada del **nuevo sistema penal acusatorio**.

La entrada del nuevo sistema penal acusatorio ha sido un elemento que hasta el momento **no ha contribuido a la seguridad en términos de disminución de actos ilegales en contra del transporte de carga**, toda vez que no es una herramienta de seguridad pública. Todo lo contrario, la ha agravado, ya que el Sistema Justicia Penal Acusatorio es más laxo para vincular a proceso a los presuntos delincuentes aun cuando existe flagrancia de la conducta delictiva con o sin violencia y con uso de armas de uso exclusivo del ejército.

Bajo el contexto de una tipificación del delito del fuero común, se enfrentaban **procesos largos que no aportaban beneficios en materia de seguridad al transporte de carga**, así como tampoco diferencias procesales que permitieran acortar tiempos en materia de impartición de justicia, liberación de vehículos que participaron en el hecho delictivo o la celebración de convenios para reparar el daño, principalmente.

***El 21 de febrero de 2018 el delito de robo al autotransporte de carga es tipificado de fuero federal.***

Con la reciente entrada en vigor de la tipificación como delito del fuero federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el pasado 21 de febrero de 2018, el sector se encuentra a expectativas de cambios sustanciales en impartición y procuración de justicia; no obstante, los primeros delitos cometidos bajo esta nueva

tipificación se encuentran aún con los mismos obstáculos y procesos legales largos para recuperar unidades y perseguir el hecho.

Esta relevancia del sector y el clima de inseguridad que existe genera distorsiones en la economía y tiene como efecto que los diversos agentes económicos tengan que incurrir en medidas adicionales para contrarrestar el alto índice de criminalidad; por ejemplo: contratación de seguros, cuyo valor ha venido al alza; costos de adquisición de sistemas de seguridad privada; coberturas para cubrir el producto robado, entre otras.

Para la elaboración de políticas públicas y estrategias orientadas a combatir el delito, es necesario identificar y cuantificar el tamaño del problema, tanto para el sector del autotransporte de carga, como para la economía nacional, midiendo el

impacto en términos económicos del costo que genera la inseguridad y, consecuentemente, su impacto en la competitividad-País.

Para estimar el costo de la inseguridad, se recurre a un modelo de costos, también conocido como modelo contable, donde se le asignan valores monetarios a cada una de las variables que conforman el modelo. Se divide en dos grupos que son: costos directos y costos indirectos, quedando la siguiente fórmula como base del modelo:

$$\text{Costo inseguridad} = \text{Costos directos} + \text{Costos indirectos}$$

Los costos directos del modelo son aquellos en los que incurre el transportista, tanto de manera preventiva como a consecuencia del delito; por otro lado, también se compone del gasto por parte del Estado en materia de prevención y disuasión del delito, así como en procuración e impartición de justicia.

**Los costos directos del transportista son: equipamiento preventivo, seguros, trámites y diligencias para recuperar unidades, deducibles, ingresos que deja de percibir, entre los principales.**

Por otro lado, los costos indirectos son aquellos que cuantifican el impacto económico de la inseguridad en el sector del autotransporte de carga en las otras ramas y sectores, como resultado del encadenamiento productivo existente con el resto de la economía.

El modelo propuesto para contabilizar y estimar el impacto de la inseguridad en el sector tiene como resultado una cifra alarmante, no sólo en detrimento del mismo sector, sino también de la economía nacional, al restar competitividad, encareciendo la oferta y los productos para todos los agentes económicos involucrados desde el proveedor hasta el consumidor final, haciendo un traslado del sobreprecio o de los costos de la inseguridad a este último.

**Los costos directos en los que incurre el sector transportista, sin contabilizar los costos por parte del Estado representan el 7 por ciento del PIB del sector del autotransporte de carga.**

**Aproximadamente un 7 por ciento del PIB del autotransporte de carga se traduce en una caída del 0.3 por ciento del PIB Nacional, un dato que no es nada trivial.**

Al considerar todos los elementos que integran el modelo, se observan que los principales afectados, en términos de que incurren en mayores costos, son los mismos transportistas. Incluso, todos los costos directos del sector ascienden a 43,664 millones de pesos, monto mayor al destinado por el Estado en materia de

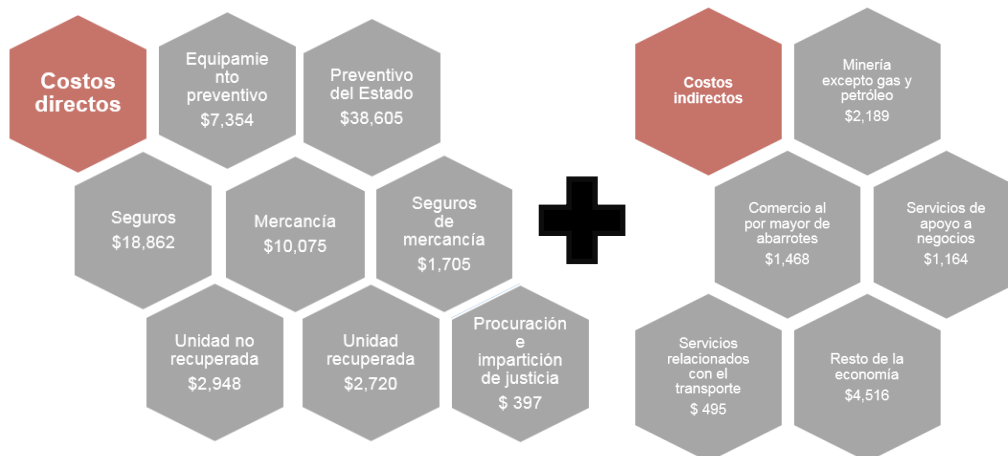
**Con base en información del Secretariado Ejecutivo y los presupuestos estatales en materia de procuración e impartición de justicia, el costo promedio del delito asciende a 38,345 pesos.**

prevención y disuasión medido a través de distintos programas como son el FASP y FORTASEG<sup>3</sup> que, en conjunto, suman 38,605 millones de pesos, esto sin considerar los costos en materia de procuración e impartición de justicia que solamente

ascendieron a 397 millones de pesos.

La suma de cada una de las variables resulta en el costo de la inseguridad no solamente en el transporte de carga, sino para el resto de la economía nacional. De hecho, **los costos incurridos por la inseguridad en 2017 ascendieron a 92,500 millones de pesos, que representa un 0.5 por ciento del PIB Nacional.**

Ilustración 4: Costos de la inseguridad en el sector del autotransporte de carga (millones de pesos)



Fuente: Consultores Internacionales S.C.,

Este modelo presenta un valor estimado, el cual es significativo, aunque cabe decir que la cifra es mucho mayor, debido a que falta incorporar elementos que también son resultado del delito, pero que son mucho más complejos cuantificar, tales como:

- Mercado informal, que genera empleos en el sector informal y la comercialización de productos que no generan ingresos fiscales por ningún tipo de impuesto.

<sup>3</sup> FASP: Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública – Programa de Fortalecimiento para la Seguridad.



- Financiamiento de actividades ilícitas, en muchas ocasiones los delitos del robo al autotransporte de carga se llevan a cabo por bandas del crimen organizado que, mediante la venta de estos productos, generan flujos de dinero en efectivo para sus actividades.

Esta espiral delictiva en el sector del autotransporte de carga no es un tema particular de México, al contrario, alrededor del mundo existen países que padecen problemas similares en términos de robos de mercancía y unidades, pero cada uno con sus particularidades. Ante esta situación, la experiencia, estrategias y políticas públicas implementadas por otros países son un punto de inicio a revisar para replicar las mejores prácticas que han tenido éxito en el combate a la delincuencia y que pueden ser adaptadas al contexto nacional.

A pesar de las particularidades de los delitos que depende del contexto económico y social de cada país, se encuentran muchas similitudes, elementos a considerar para el desarrollo de estrategias, tal como lo han empezado a hacer en otras latitudes, por ejemplo:

- Los robos, en todos los casos que se analizaron, se encuentran focalizados en regiones, las cuales son relevantes porque conectan puertos y grandes urbes.
- El modus operandi se puede dividir en dos tipos principalmente: el robo que ocurre principalmente en estacionamientos o zonas inseguras; el robo durante el traslado de las mercancías a través de bloqueos o al interceptar las unidades.
- Bases de estadísticas confiables y actualizadas del flujo interno del autotransporte de carga y de los incidentes delictivos.
- La prevención del robo en las naciones seleccionadas se compone de esfuerzos conjuntos de todos los sectores involucrados: aseguradoras, el gremio del autotransporte de carga y el empresariado.
- La incorporación de la tecnología en varios de los países ha permitido recuperar unidades y cargas.
- Endurecimiento de los procesos de investigación y las sanciones han tenido también impactos positivos.

De un análisis de las políticas implementadas por varios países, todas tienen un par de elementos en común, que han sido los detonantes para una reducción en los

delitos; el primero es la información, es necesario contar con una base de datos confiable y actualizada, que nos permita conocer y dimensionar el tamaño del problema al que se le está haciendo frente; el segundo es la comunicación y colaboración de los distintos agentes económicos para hacer un frente que trabaja en la misma dirección y con el mismo objetivo.

En esa línea, la implementación y definición de estrategias deben ser claras y contundentes y las acciones ir en línea con el modelo y sus costos. Estas acciones se han clasificado en ejes temáticos: **prevención, política preventiva y procuración e impartición de justicia.**

A fin de ejecutar estas acciones, es necesario generar convenios, propuestas e iniciativas, y lo más importante el involucramiento del Estado, a lo largo de todos sus niveles de gobierno para cubrir las estrategias necesarias a implementar en el corto y mediano plazo orientadas a bajar el nivel de inseguridad en el sector. A continuación, se presentan las acciones prioritarias:

## 1. Preventivo

- |     |  |
|-----|--|
| 1.1 | Promover y generar alianzas estratégicas con el INEGI para fortalecer y agregar módulos a la Encuesta Nacional de Transporte.  |
| 1.2 | Crear un programa en conjunto con el actual programa de renovación de unidades, que incentive la utilización de tecnología en materia preventiva como GPS y sistemas de radio comunicación.  |
| 1.3 | Desarrollar un sistema de radiocomunicación que permita establecer contacto con las autoridades de manera inmediata, para alertar un delito o actividades sospechosas.   |
| 1.4 | Promover la creación de un incentivo fiscal que permita la deducibilidad de los costos incurridos en materia preventiva, con el objetivo de que el transportista lo vea como una inversión y no como un costo.   |
| 1.5 | Fortalecer la infraestructura terrestre en materia de seguridad ante hechos delictivos, con implementación de arcos de seguridad y cámaras de video vigilancia en las zonas con un mayor número de delitos, mismas que están plenamente identificadas. |
| 1.6 | Fortalecer la seguridad en zonas de descanso con cámaras de video vigilancia y CCTV. Crear un programa de certificaciones de estacionamientos seguros que cumplan ciertos requerimientos.  |
| 1.7 | Crear una unidad especial perteneciente a la policía federal que tenga como labor perseguir los delitos al autotransporte de carga.  |
| 1.8 | Trabajar en coordinación con las autoridades para coordinar el paso de convoyes en las rutas o zonas de mayor peligro, liderados por la policía federal.   |

## 1. Preventivo

- 1.9 Establecer horarios de circulación en las zonas con mayor peligro al contar con seguridad por parte de la policía federal.
- 1.10 Construir casetas/módulos de vigilancia, en la entrada y salida de los kilómetros más afectado por la delincuencia (Triangulo Rojo, Puebla-Tlaxcala-Veracruz).
- 1.11 Establecer mayor presencia de la policía federal en las zonas rojas, carreteras o incluso a lo largo de tramos con mayor número de delitos.
- 1.12 Promover y capacitar para la utilización al interior del gobierno de bases de datos del Secretariado y las distintas instituciones públicas, con el objetivo de generar algoritmos que predigan probabilidades y elementos en común en los delitos (Big Data).

## 2. Política reactiva

- 2.1 Elaborar un manual de procedimientos y actuar de la policía ante los delitos al sector autotransporte, que describa el cómo reaccionar ante los hechos delictivos.
- 2.2 Capacitar, entrenar y llevar a cabo simulacros de la fuerza policial, para tener la mejor estrategia y actuar ante un delito.
- 2.3 Incluir y promover el uso de la tecnología para perseguir el delito en tiempo real mediante la comunicación con las aseguradoras y transportistas.
- 2.4 Incentivar la denuncia de los delitos, mediante acciones concretas. En específico, generar la imagen de un estado de derecho sólido mediante la captura de los delincuentes y sanciones ejemplares que desincentive cometer el delito.

## 3. Procuración e impartición de justicia

- 3.1 Simplificar procesos de denuncia, especialmente del informe policial homologado, para generar un proceso expedito.
- 3.2 Proponer otros medios para llevar a cabo la denuncia; a pesar de que el delito ya es de fuero federal, ahora es necesario hacer las diligencias correspondientes en la PGR. Los medios electrónicos y el teléfono han dado resultados positivos en otros países.
- 3.3 Promover un proceso simplificado y expedito para liberar las unidades que son objeto de investigación, eliminando trabas burocráticas o procesos innecesarios.
- 3.4 Definir y establecer una estrategia de coordinación entre los distintos niveles de gobierno, tanto de manera vertical como horizontal, donde la comunicación sea efectiva y agilice procesos.

### 3. Procuración e impartición de justicia

- 3.5 Incentivar las propuestas existentes en materia de profesionalización de los ministerios públicos.
- 3.6 Promover la centralización de capacitación policial, mediante una Academia Nacional de Policías.
- 3.7 Generar una división de investigación que proporcione metodologías y herramientas científicas y tecnológicas para la prevención e investigación del delito, en conjunto con personal experto en criminalística, investigación cibernética y seguridad de sistemas de información y servicio.

El sector ya ha empezado a realizar e implementar algunas medidas, pero es necesario el involucramiento de los otros agentes en la ecuación, con el objetivo de elaborar una política integral de seguridad para el sector del autotransporte de carga, cuyos beneficios se vean reflejados en un sector más seguro, mayores inversiones y mayor competitividad. Al final, los consumidores serían los más beneficiados al no tener que estar asumiendo un sobreprecio por los riesgos que hoy en día significa transportar la mercancía.

## Índice de Ilustraciones

---

Ilustración 1: Porcentaje de las mercancías transportadas por tierra, (autotransporte de carga) .....	3
Ilustración 2 Principales actividades económicas relacionados con el autotransporte de carga de acuerdo con la Matriz de Insumo-Producto (2013).....	4
Ilustración 3 Evolución del robo a transportista: Estado de México, Puebla, Tlaxcala y Total Nacional.....	5
Ilustración 4: Costos de la inseguridad en el sector del autotransporte de carga (millones de pesos) .....	8