

ASTIC se incorpora al Grupo de Trabajo de IRU para combatir los delitos en el transporte de mercancías por carretera

El robo de carga genera un impacto financiero estimado en 11.000 millones de euros anuales en Europa

Madrid, 9 de octubre de 2026. - La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) se incorpora al Grupo de Trabajo sobre Delitos en el Transporte de Mercancías (Cargo Crime) de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), un foro especializado que aborda uno de los principales riesgos para la seguridad de la cadena logística. El robo de mercancías genera unas pérdidas económicas estimadas en 11.000 millones de euros anuales en Europa.

Una cifra que incluye, no solo el valor de las mercancías sustraídas, sino también otros costes derivados de estos delitos, como la reposición de productos, la reparación de daños, el robo de vehículos, la pérdida de actividad, el alquiler de vehículos, los seguros, las investigaciones y los gastos administrativos.

José Manuel Pardo Vegezzi, director técnico de ASTIC y presidente del Comité de Asuntos Sociales de IRU, será el representante de la asociación en el grupo de trabajo de IRU, desde el que contribuirá a impulsar una respuesta integral frente a la delincuencia contra el transporte, basada en una legislación más disuasoria, una mayor vigilancia y coordinación policial y el desarrollo de una red de aparcamientos seguros. Esta representación también permitirá trasladar al ámbito europeo las necesidades y prioridades del sector español, así como reforzar el intercambio de información y buenas prácticas entre los distintos actores del transporte internacional.

«Cada interrupción puede afectar a compromisos comerciales, procesos productivos, relaciones con clientes o costes operativos, especialmente en cadenas de suministro que trabajan con plazos cada vez más ajustados», destaca Pardo, quien subraya que *«la incidencia de este tipo de delitos afecta, aproximadamente, a uno de cada seis conductores»*.

Los registros de 2025 aportados por empresas integradas en ASTIC evidencian, además, una concentración de incidentes en determinados corredores estratégicos. Entre los principales focos se encuentran la AP-7, desde Martorell hasta la frontera francesa, y la A-9 en Francia, especialmente a su paso por las áreas de Nîmes, Montpellier y Lyon. En España, también destacan varios enclaves del entorno de Madrid, en particular polígonos industriales del sur de la capital y centros logísticos como MAD8, de Amazon.

Estos operadores constatan una evolución en los métodos empleados por las redes criminales, que combinan técnicas tradicionales, como la rotura de lonas o el acceso a los vehículos durante los descansos, con fórmulas más sofisticadas, como la suplantación de identidad, los falsos transportistas, las recogidas ficticias y el fraude documental y digital. Asimismo, utilizan los sistemas de reserva y acceden a información sobre las cargas, las redes sociales y datos comerciales sensibles para localizar y seleccionar envíos de alto valor antes incluso de que inicien su recorrido.

En el ámbito nacional, durante los dos años hasta junio de 2026 se han registrado más de 4.200 ataques contra la cadena de suministro, según la Asociación para la Protección de Activos Transportados (TAPA). *«Esperamos que este Grupo permita obtener una respuesta más eficaz por parte de las autoridades europeas que la que hemos recibido hasta ahora de las españolas. Este problema se ha puesto en conocimiento de las autoridades nacionales en varias ocasiones, sin que hasta la fecha tengamos constancia de ninguna actuación concreta»*, señala José Manuel Pardo.

En este sentido, ASTIC lleva años demandando un aumento de la disponibilidad de aparcamientos seguros para vehículos pesados. La escasez de plazas seguras y protegidas, estimada en más de 390.000 en la UE, obliga a numerosos conductores a estacionar en áreas sin vigilancia, polígonos industriales o incluso arcenes cuando los aparcamientos seguros están completos, aumentando su exposición al riesgo.

«Debemos acelerar el desarrollo de una red suficiente de áreas de estacionamiento que cumplan los estándares europeos de seguridad, incluyendo vallado perimetral, videovigilancia 24 horas, control de accesos y sistemas de reserva previa, con niveles certificados desde Bronce hasta Platino», explica Pardo.

El conductor, el eslabón más vulnerable

Más allá del impacto económico, la delincuencia contra el transporte tiene una dimensión humana especialmente preocupante. Los datos recopilados señalan que el 21 % de los casos registrados implican agresiones físicas y, en ocasiones, también se han producido situaciones de extrema gravedad como atropellos intencionados y fallecimientos en incidentes relacionados con la defensa de la carga o del vehículo.

Combatir estos delitos no es solo una cuestión de protección de la cadena de suministro, sino también de seguridad laboral y vial. La exposición de los conductores a robos, agresiones y otras situaciones de riesgo puede contribuir a hacer menos atractiva una profesión que ya afronta el desafío del relevo generacional.

«Reforzar la protección de los profesionales y garantizar condiciones seguras para el ejercicio de su actividad resulta, por tanto, esencial para mejorar la seguridad del transporte y favorecer la incorporación de nuevos conductores al sector», concluye el director técnico de ASTIC.