

## Geointeligencia en movimiento: rutas, zonas de riesgo y logística predictiva

**Ciudad de México, 4 de febrero de 2026.** Mover mercancía en México implica algo más que cumplir tiempos de entrega. Significa atravesar un territorio donde la **incidencia delictiva, la siniestralidad vial y la complejidad operativa** convergen todos los días en carreteras, accesos urbanos y corredores logísticos clave. En ese contexto, entender **dónde, cuándo y cómo** se mueve el riesgo se ha vuelto una condición indispensable para la logística moderna.

El último mes de 2025 cerró con **151,055 presuntos delitos a nivel nacional**, de acuerdo con el [Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública \(SESNP\)](#). Más allá del dato agregado, la distribución territorial revela un patrón conocido para la industria: la mayor incidencia se concentra en entidades y zonas con **alta actividad económica, industrial y de transporte**, donde circulan diariamente miles de unidades de carga.

Este escenario no es excepcional ni coyuntural. El comportamiento del **robo de unidades a nivel nacional entre 2020 y 2025** confirma que se trata de un fenómeno **persistente**, con impactos directos en costos logísticos, continuidad operativa y seguridad del personal.

Entre **2020 y 2023**, el robo de unidades en México mantuvo un comportamiento **relativamente estable**, con variaciones moderadas año con año, pero sin una reducción estructural del fenómeno. [De acuerdo con cifras del SESNP](#), esta tendencia se interrumpió en **2024**, cuando se observó una **disminución relevante en el total nacional**. Sin embargo, el ajuste no se consolidó. En **2025**, el robo de unidades **revirtió la tendencia a la baja** y cerró con **161,828 unidades robadas**, el nivel más alto del periodo comprendido entre 2020 y 2025, según datos oficiales con corte al 31 de diciembre de ese año.

El análisis agregado del mismo periodo muestra que el fenómeno mantiene una **estructura dual**: si bien el **robo sin violencia** concentra la mayor proporción de los casos, el **robo con violencia se mantiene constante en términos absolutos** y no desaparece, incluso en años con menor incidencia total.

Desde la experiencia operativa, **María de los Ángeles Useche Serrano, directora comercial de Total Protect**, explica que estos datos confirman un cambio de fondo en la forma en que las empresas deben gestionar su operación. El riesgo, señala, **ya no puede leerse como un evento aislado**, sino como un **patrón que se**

**construye a partir del territorio, los horarios y el comportamiento en ruta**, lo que obliga a anticipar escenarios antes de que ocurran las incidencias.

En ese contexto, el uso de **geocercas y georutas** permite **ordenar grandes volúmenes de información territorial** y convertirlos en criterios claros de supervisión. Las geocercas se emplean para **delimitar zonas específicas**, y generar eventos cuando una unidad **entra, sale o permanece más tiempo del previsto**, fortaleciendo la trazabilidad.

Esta capacidad de análisis, añade Useche Serrano, se ha visto reforzada por la **evolución tecnológica reciente de la plataforma de Total Protect**, diseñada para **administrar y analizar millones de zonas geográficas, rutas y patrones históricos en tiempo real**. Más que un cambio visual, se trata de una infraestructura que permite **procesar información a mayor escala y velocidad**, facilitando la detección temprana de comportamientos atípicos y una toma de decisiones más ágil, sin sustituir la supervisión humana ni los protocolos definidos por cada cliente.

En territorio cobra especial relevancia al observar cómo ciertos corredores carreteros se repiten de forma constante como **puntos críticos para la movilidad y el transporte de mercancías**. Entre ellos destacan **México–Querétaro, México–Cuernavaca, Puebla–Córdoba** —especialmente en las Cumbres de Maltrata—, **Querétaro–Irapuato, Matehuala–Monterrey, Pachuca–Tuxpan**, así como **Toluca–Méjico, Morelia–Lázaro Cárdenas** y **Urracas–Matamoros–Reynosa**. Se trata de tramos que concentran **alto flujo de carga pesada**, condiciones geográficas complejas y antecedentes recurrentes de **accidentes y eventos delictivos**.

Para la experta, este cruce entre datos históricos, lectura territorial y tecnología confirma que la **logística predictiva** ha dejado de ser un concepto aspiracional para convertirse en una **necesidad operativa**. Comprender qué rutas concentran mayor riesgo, en qué horarios se incrementan los incidentes y cómo se comporta la movilidad en distintos contextos permite a las empresas **proteger sus activos, cuidar a su personal y mantener la continuidad del negocio**.

En un entorno tan dinámico como el mexicano, la geointeligencia no elimina el riesgo, pero sí lo vuelve **visible, medible y gestionable**, transformando la forma en que se toman decisiones en carretera.