



Desbaratan banda que robaba camiones en la Ruta 5 Sur: en Chile se pierden cerca de 300 vehículos de carga al año

La PDI detuvo este lunes a 17 integrantes de una organización criminal que robaba camiones desde el Maule hasta Los Lagos. La Multigremial Nacional estima que en Chile se sustraen aproximadamente 300 camiones al año. Desde el sector asegurador confirman el alza sostenida de siniestros y advierten que muchas empresas enfrentan este escenario con pólizas desactualizadas.

El pasado lunes 20 de abril, la Fiscalía y la PDI ejecutaron la «Operación Oculito Sur 1» y detuvieron a 17 personas integrantes de una organización criminal dedicada al robo sistemático de camiones en la Ruta 5 Sur. La banda operaba desde la Región del Maule hasta Los Lagos, intimidando a conductores con armas de fuego y sustrayendo vehículos y carga en la ruta o en lugares de descanso. El operativo no hace sino confirmar una tendencia documentada: en Chile se roba cerca de un camión por día, es decir aproximadamente 300 al año, según la Multigremial Nacional.

La investigación sobre los robos de camiones en la Ruta 5 Sur duró cerca de ocho meses y, según las policías, durante el operativo se incautaron armas de diverso calibre, drogas, tres vehículos, dinero en efectivo y alimentos de exportación. La estructura de la organización, según determinó Carabineros, era que unos integrantes ejecutaban el delito y otros introducían al mercado informal los productos robados. Los imputados serán formalizados por robo con intimidación, robo con violencia, abigeato, receptación y asociación criminal.

Este modelo delictual —bandas con roles diferenciados, estudio de rutas y uso de bloqueadores de señal GPS para inutilizar los sistemas de rastreo— es exactamente lo que los gre-

mios del sector llevan años advirtiendo. Según datos del primer semestre de 2025, los robos en transporte de carga crecieron un 31% respecto al mismo período del año anterior, de acuerdo con cifras de compañías aseguradoras reportadas por la Federación de Transportistas del Sur y la Multigremial Nacional. Las cifras del CEAD para 2025 evidencian una baja del 22% en el robo violento de vehículos, pero esa estadística agrupa a todos los vehículos motorizados del país, lo que confirma que el fenómeno del robo de camiones de carga responde a una dinámica específica del sector logístico, distinta al comportamiento general del delito.

El impacto del fenómeno alcanza sectores estratégicos de la economía. Según SalmonChile, las toneladas de salmón robadas crecieron un 47% en los últimos dos años, con pérdidas que podrían superar los US\$70 millones anuales considerando los casos no denunciados.

Sector asegurador registra 122 siniestros por hurto en 2025 y advierte alzas de hasta 40% en primas

Los datos de Viento Sur Corredores de Seguros —especialista en el segmento B2B de transporte y logística— reflejan el impacto directo en el mercado asegurador. Durante 2025, la corredora gestionó 577 siniestros en su cartera del sector. De ese total, 122



correspondieron a hurto de vehículos y mercadería, con un alza de 2,54% respecto al año anterior. Los volcamientos —muchos asociados a maniobras de evasión ante asaltos en ruta— sumaron 39 casos adicionales.

Para las empresas con múltiples siniestros registrados, las consecuencias son inmediatas: Viento Sur ha observado alzas de hasta un 40% en las primas, acompañadas de restricciones en coberturas que muchas consideraban garantizadas. Y el impacto no se detiene en la póliza.

"Cuando los costos de

seguridad y prevención aumentan, se encarece toda la cadena logística. Ese incremento, inevitablemente, se traslada al consumidor final y puede frenar el consumo. Esto afecta la distribución de bienes y la disponibilidad de insumos para la industria", dice Lucas Behncke, Placement de Viento Sur Corredores de Seguros.

Muchas empresas operan con seguros que no cubren el robo con violencia ni las rutas que utilizan Behncke identifica un problema estructural que la siniestralidad pone en evidencia: muchas empresas

de transporte operan con contratos de seguro diseñados para un nivel de riesgo que ya no existe. Las pólizas estándar no siempre contemplan robo con violencia o intimidación, rastreo especializado en vehículos pesados ni responsabilidad civil ampliada para cargas de alto valor. A esto se suma el incumplimiento de condiciones que las propias pólizas exigen —GPS operativo, cortacorrente, medidas de seguridad adicionales— cuya ausencia puede derivar en el rechazo de la cobertura.

"Muchas empresas

contratan un seguro porque un cliente o mandante se los exige, sin revisar si cubre su operación real. Muchas circulan por caminos privados o faenas mineras, pero sus pólizas no cubren esos tipos de terreno: un siniestro en esas rutas queda automáticamente excluido. Además, los límites de responsabilidad civil deben crecer al mismo ritmo que la empresa; no es comparable el riesgo de una pyme con el de una empresa que mueve carga de alto valor todos los días", agrega Lucas Behncke, Placement de Viento Sur Corredores de Seguros.

Behncke recomienda que las empresas del sector revisen sus coberturas antes de que ocurra un siniestro: verificar que las rutas habituales estén incluidas, que los vehículos de la flota estén correctamente declarados y que los límites de responsabilidad civil reflejen el tamaño actual de la operación. En materia de prevención, señala que identificar rutas seguras, conocer la ubicación de tenencias de Carabineros y contar con puntos de detención con cierres perimetrales son medidas que reducen la exposición y, en varios contratos, son condición para mantener la validez de la póliza.