

LEGAL UPDATES

PUBLISHED: APRIL 13, 2026

Services

Supply Chain
Logistics

Truck, Transit, &
Ground

Warehousing & Ports

Industry

Transportation

Professionals

JULIE E. MAURER
PHOENIX:
480.824.7883
JULIE.MAURER@
HUSCHBLACKWELL.COM

ALEJANDRA CURIEL-
MOLINA
PHOENIX:
480.824.7876
ALEJANDRA.CURIEL@
HUSCHBLACKWELL.COM

SERENA L. TANG
WASHINGTON:
202.378.9354
SERENA.TANG@
HUSCHBLACKWELL.COM

Mexican Trucking Blockades and Related U.S. Legislation Highlight Cargo Security Risks for North American Supply Chains

On April 6, 2026, nationwide blockades organized by Mexican trucking and agricultural transport groups disrupted major freight corridors across at least 20 Mexican states, affecting highways connecting Mexico City, industrial centers, ports, and key U.S.-Mexico border crossings such as Ciudad Juárez, Tijuana, and Mexicali. The blockade ended abruptly after two days following confrontations with authorities in multiple states. Nevertheless, the impact of such action is likely to have ripple effects into the U.S. distribution networks, as Mexico is considered a cornerstone of nearshoring strategy for North American manufacturers.

The Mexican transport groups that organized the blockades argued that insecurity driven by escalating cargo theft and highway violence are among the most significant challenges facing freight operators in Mexico. They cited a sharp increase in armed hijackings and organized criminal targeting of commercial shipments. These risks and the ensuing protests underscore how cargo security challenges can quickly disrupt the deeply intertwined North American supply chains and U.S. distribution networks.

The blockade disruptions coincide with congressional consideration of H.R. 2853, the Combating Organized Retail Crime Act of 2025, which has attracted more than 200 bipartisan cosponsors and is eligible for consideration by the House of Representatives. Key provisions of the bill include the creation of new federal offenses targeting organized cargo theft rings, the establishment of an interagency task force to coordinate federal, state, and local enforcement efforts, enhanced data-sharing mandates among law enforcement agencies, and significant penalty enhancements for cargo theft involving interstate or

international commerce. The bill was reported out of the House Judiciary Committee and could receive floor consideration in the current session, though no Senate companion bill exists to date.

If enacted, the legislation would strengthen federal coordination on cargo theft, expand criminal enforcement tools, and formally recognize cargo theft as a threat to national economic security. Importantly, the bill reflects growing congressional recognition that cargo theft is not confined to domestic retail activity, but increasingly affects upstream transportation, warehousing, and cross-border logistics networks. The Mexican blockades may further accelerate political momentum for the bill by underscoring the international dimensions of cargo security threats and the vulnerability of cross-border freight corridors to disruption. In doing so, the legislation links international freight security challenges, such as those highlighted by the Mexican blockades, to evolving U.S. regulatory and enforcement priorities.

What this means to you

These developments underscore that cargo security has become a core operational and regulatory issue for North American supply chains as a whole.

Shippers, carriers, logistics providers, manufacturers, retailers, importers, exporters, and insurers with cross-border exposure should consider:

Reviewing force-majeure, delay, and risk-allocation provisions.

Reassessing theft-mitigation strategies, including routing, escorts, and insurance coverage.

Husch Blackwell attorneys will continue tracking the progress of H.R. 2853 and evaluating its potential implications for transportation, logistics, and supply chain stakeholders.

Contact us

If you have questions regarding the implications of this blockade or the possible passing of H.R. 2853, please contact Julie Maurer, Alejandra Curiel, Serena Tang, or your Husch Blackwell attorney.

Los Bloqueos De Camiones En México Y La Legislación Federal Relacionada Ponien De Relieve Los Riesgos Para La Seguridad De La Carga En Las Cadenas De Suministro De América Del Norte

El 6 de abril de 2026, los bloqueos a nivel nacional organizados por grupos de transportistas y de transporte agrícola mexicanos interrumpieron los principales corredores de mercancías en al menos 20 estados mexicanos, afectando a las autopistas que conectan la Ciudad de México, los centros industriales, los puertos y los principales pasos fronterizos entre Estados Unidos y México, como

Ciudad Juárez, Tijuana y Mexicali. El bloqueo terminó abruptamente después de dos días tras enfrentamientos con las autoridades en varios estados. Sin embargo, es probable que las repercusiones de dicha acción tengan un efecto dominó en las redes de distribución de EE. UU., ya que México es considerado una pieza fundamental de la estrategia de “nearshoring” para los fabricantes norteamericanos.

Los grupos de transporte mexicanos que organizaron los bloqueos argumentaron que la inseguridad provocada por el aumento de los robos de mercancías y la violencia en las carreteras se encuentra entre los retos más importantes a los que se enfrentan los operadores de transporte de mercancías en México. Los grupos de transporte citaron un fuerte aumento de los secuestros a mano armada y los ataques de la delincuencia organizada contra los envíos comerciales. Estos riesgos y las protestas subsiguientes ponen de relieve cómo los retos de seguridad de la carga pueden perturbar rápidamente las cadenas de suministro norteamericanas y las redes de distribución de EE. UU., que están profundamente entrelazadas.

Estos bloqueos coinciden con el examen por parte del Congreso estadounidense del proyecto de ley H.R. 2853, la Ley de Lucha contra el Delito Organizado en el Comercio Minorista de 2025, que ha atraído a más de 200 copatrocinadores bipartidistas y es susceptible de ser examinada por la Cámara de Representantes. Entre las disposiciones clave del proyecto de ley se incluyen la clasificación de nuevos delitos federales dirigidos contra las redes organizadas de robo de carga, la creación de un grupo de trabajo interinstitucional para coordinar los esfuerzos de aplicación de la ley a nivel federal, estatal y local, el refuerzo de las obligaciones de intercambio de datos entre los organismos encargados de hacer cumplir la ley y un aumento significativo de las penas por el robo de carga que afecte al comercio interestatal o internacional. El proyecto de ley fue remitido por la Comisión de Justicia de la Cámara de Representantes y podría ser sometido a debate en el pleno durante la sesión actual, aunque hasta la fecha no existe ningún proyecto de ley equivalente en el Senado.

De promulgarse, la legislación reforzaría la coordinación federal en materia de robo de mercancías, ampliaría las herramientas de aplicación de la ley penal y reconocería formalmente el robo de mercancías como una amenaza para la seguridad económica nacional. Es importante destacar que el proyecto de ley refleja el creciente reconocimiento por parte del Congreso de que el robo de mercancías no se limita a la actividad minorista nacional, sino que afecta cada vez más al transporte, el almacenamiento y las redes logísticas transfronterizas. Los bloqueos mexicanos podrían acelerar aún más el impulso político del proyecto de ley al poner de relieve las dimensiones internacionales de las amenazas a la seguridad de la carga y la vulnerabilidad de los corredores de transporte transfronterizos ante posibles interrupciones. Al hacerlo, la legislación vincula los retos de seguridad del transporte internacional de mercancías, como los que ponen de manifiesto los bloqueos mexicanos, con las prioridades normativas y de aplicación de la ley en constante evolución de EE. UU.

Qué significa esto para usted

Estos acontecimientos ponen de relieve que la seguridad de la carga se ha convertido en una cuestión operativa y normativa fundamental para las cadenas de suministro de América del Norte en su totalidad.

Los expedidores, transportistas, proveedores de logística, fabricantes, minoristas, importadores, exportadores y aseguradoras con exposición transfronteriza deberían considerar:

Revisar las disposiciones sobre fuerza mayor, retrasos y asignación de riesgos; y

Reevaluar las estrategias de mitigación de robos, incluyendo rutas, escoltas y cobertura de seguros.

Los abogados de Husch Blackwell seguirán de cerca la evolución del proyecto de ley H.R. 2853 y evaluarán sus posibles implicaciones para las partes interesadas del sector del transporte, la logística y la cadena de suministro.

Póngase en contacto con nosotros

Si tiene alguna pregunta sobre las implicaciones de este bloqueo o la posible aprobación del proyecto de ley H.R. 2853, póngase en contacto con Julie Maurer, Alejandra Curiel, Serena Tang, o su abogado de Husch Blackwell.