



ICTS
SECURITY

Panorama sobre o **Roubo de Cargas** no Brasil

Edição de 2025

Sumário

A nova geografia do roubo de cargas e seus impactos para a logística nacional

3

Dados gerais sobre roubo de cargas no Brasil em 2023 e 2024

6

Panorama dos roubos de cargas por estado 8

Sazonalidade e tendências dos roubos de cargas em 2024

9

Variação das ocorrências em cada região por mês em 2024 11

São Paulo: tendências no Estado com o maior índice de roubos de cargas 14

Impactos financeiros do roubo de carga

18

Região Sudeste: liderança consolidada 20

Região Nordeste: crescimento acelerado 21

Região Sul: queda acentuada 22

Região Centro-Oeste: risco estratégico 23

Região Norte: alerta tático 24

Manchas criminais e roubo de cargas no Brasil

27

Padrões de ocorrência segundo dados do Anuário: 28

Informações do Anuário 30

Como reduzir o risco de roubo de cargas no Brasil?

31

Planejamento orientado por dados regionais 31

Investimento em tecnologias e inteligência logística 32

Capacitação e controle interno 32

Cooperação entre setores público e privado 33

Engajamento comunitário e prevenção à receptação 33

Classificação e mudanças normativas 33

Diretrizes práticas e recomendações operacionais 34

Soluções integradas para um problema sistêmico 35

Como usar dados para evitar perdas financeiras na logística? 36

A nova geografia do roubo de cargas e seus impactos para a logística nacional

O roubo de cargas é um dos crimes que mais afetam a logística em nosso país. Segundo o BSI Consulting 2025 Supply Chain Risks and Opportunities Report, **o Brasil está entre os cinco países com maior incidência de roubos estratégicos de carga**, ao lado de Índia, Alemanha, Reino Unido e Estados Unidos.

Esses crimes se caracterizam por ações sofisticadas, uso de documentação falsa, envolvimento de informantes e abordagens altamente planejadas — com impactos diretos no custo logístico e na integridade das operações.

Lançamos agora um novo **Panorama sobre o Roubo de Cargas no Brasil - edição 2025**, que analisa dados de 2023 e 2024, que reforçam e aprofundam essa discussão com base em dados nacionais atualizados e recortes regionais.

Ao verificar os dados compilados pela atuação do nosso Hub de Inteligência, foi possível identificar que a região Sudeste segue como principal centro das

ocorrências, com um sistema criminoso já consolidado, como ressaltamos na edição anterior desse estudo, lançada em 2023, focada apenas nessa região.

Agora, ampliamos a análise para todo o país, identificando o **avanço expressivo dos crimes na região Nordeste**, tanto em número de casos quanto nos valores subtraídos, sinalizando um processo de **redistribuição dos riscos logísticos no país**.

Já o Sul apresenta melhora significativa nos indicadores, podendo servir de referência em termos de integração entre forças públicas e privadas.

A análise propõe uma leitura estratégica das movimentações do crime organizado, identificando pontos de atenção, mudanças de padrão e recomendações para uma atuação preventiva mais eficaz.



Anderson Hoelbriegel
Diretor de Negócios da ICTS Security

Tendências do roubo de cargas nas regiões do Brasil em 2023 e 2024

Cenário nacional



-11%

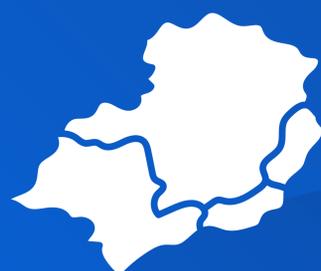
Queda no número total de ocorrências em 2024.



R\$ 1,217 bilhão

Aumento de 21% no valor financeiro subtraído em 2024.

Distribuição por região



Sudeste

86%

do prejuízo nacional em 2024.



Nordeste

Crescimento de **8,3% → 11,7%** do prejuízo.



Sul

Queda de **6,4% → 2,0%**



Centro-Oeste

Queda de **2,5% → 1,7%** nas ocorrências.



Norte

Crescimento de **0,1% → 0,9%**

Regiões com maiores índices de roubo de cargas em 2024



Sudeste
83,6%

dos prejuízos nacionais.



Nordeste
11,7%

Crescimento expressivo em relação a 2023 (8,3%).



Demais regiões (Sul, Centro-Oeste e Norte)

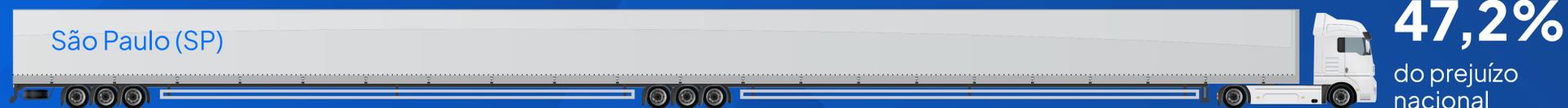
Menos de 5% do total nacional

Sul e Centro-Oeste apresentaram queda na participação.

O Norte, apesar de crescimento proporcional, ainda registra baixo volume absoluto.

Estados com maiores prejuízos por roubo de cargas

Participação no valor total subtraído – 1º semestre de 2024



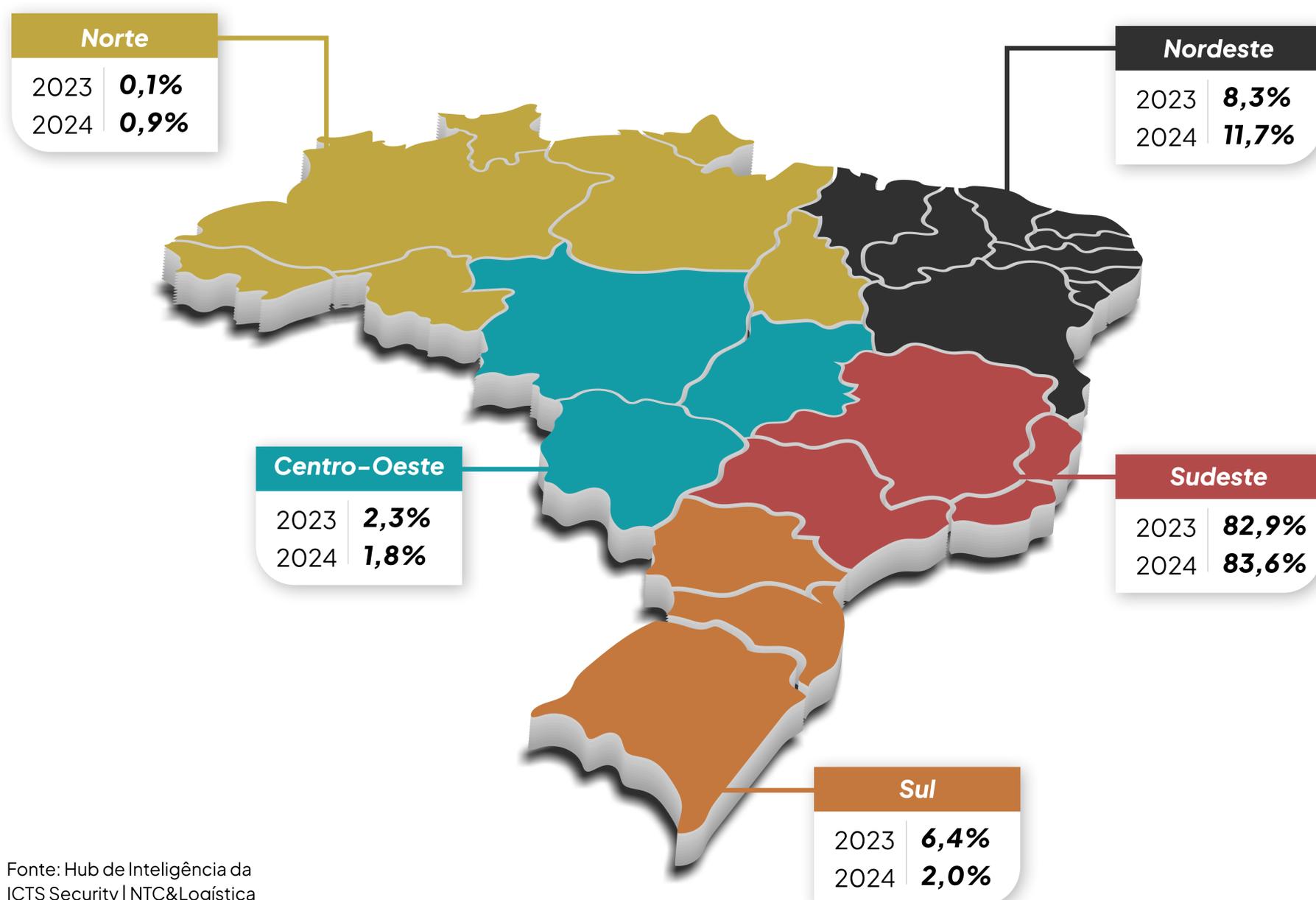
Demais estados
Todos abaixo de **3% de participação.**

O triângulo **SP-RJ-MG** representa quase **80% dos prejuízos com roubo de cargas no Brasil.**

Dados gerais sobre roubo de cargas no Brasil em 2023 e 2024

A maior parte dos roubos de cargas no Brasil segue concentrada na região Sudeste, com destaque crescente para o Nordeste. De acordo com dados da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), foram registrados 10.478 casos de roubo de cargas no país em 2024 – uma redução de 11% em relação a 2023.

Porcentagem de roubos de cargas por região



O Nordeste, por sua vez, registrou o maior crescimento proporcional no período, saltando de 8,3% para 11,7% na participação total. Esse avanço expressivo, acima de 40%, sugere uma migração da criminalidade para rotas menos protegidas, como as que cortam os estados de Pernambuco, Bahia e Maranhão

A expansão da mancha criminal na região demanda atenção estratégica, principalmente em corredores logísticos como BR-101 e BR-232, que ligam zonas portuárias a centros de distribuição.

Já o Sul apresentou retração significativa, caindo de 6,4% para 2% do total nacional. Essa redução pode ser associada tanto à atuação da segurança pública, contudo, também pode ser efeito da lacuna dos dados do estado do Paraná, como veremos mais a frente. Na região Norte, vimos um aumento da participação, saltando de 0,1% para 0,9%.

Total de ocorrências por região do Brasil

Região	2023	2024	Variação (%)
Sudeste	9.981	8.910	-10,8%
Nordeste	961	854	-11,1%
Sul	457	246	-46,2%
Centro-Oeste	206	117	-43,2%
Norte	180	140	-22,2%

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security | Reforço de insights de fontes como PRF, NTC e SENASP.

Todas as regiões do país registraram queda no número de ocorrências em 2024. O Sul apresentou a redução mais significativa, com retração de 46,2%, seguido pelo Centro-Oeste (-43,2%) e pelo Norte (-22,2%). No Sudeste e no Nordeste, a queda foi mais moderada, com variações de -10,8% e -11,1%, respectivamente.

Apesar da redução nos volumes totais, o valor financeiro das cargas roubadas aumentou no período, conforme detalhado em outras seções da pesquisa. Isso indica uma mudança de estratégia por parte das organizações criminosas, que têm priorizado alvos mais valiosos e específicos.

A dinâmica do Sudeste reforça esse cenário: mesmo com queda no número de casos, a região ampliou sua participação relativa no total de prejuízos. Já o Nordeste, embora tenha registrado leve redução nas ocorrências, manteve uma trajetória de crescimento nos trimestres finais de 2024, sinalizando expansão da mancha criminal e a necessidade de atenção redobrada nas rotas da região.

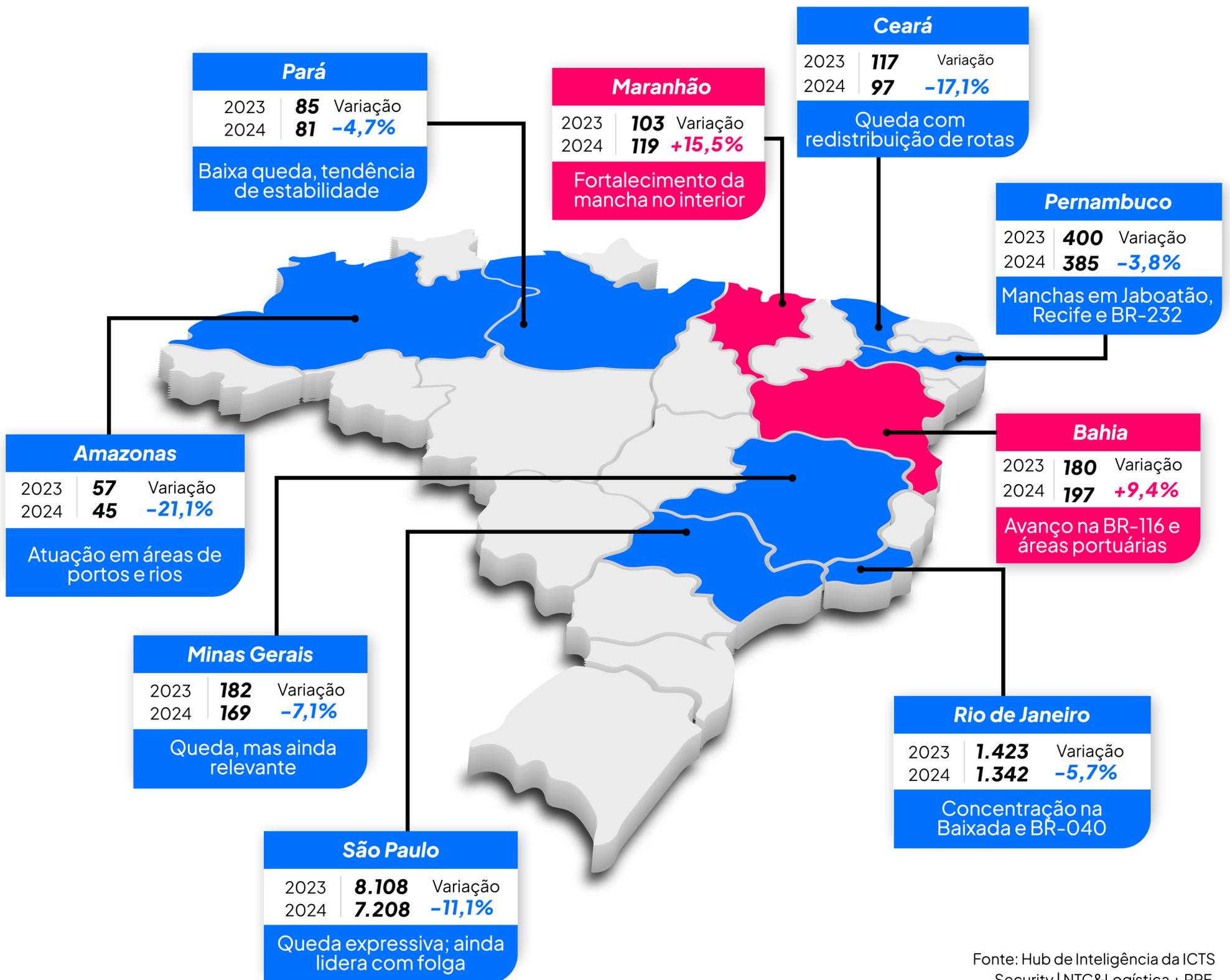
Panorama dos roubos de cargas por estado

Os dados a seguir detalham os estados com maior relevância no cenário nacional de roubo de cargas, considerando tanto o número de ocorrências quanto o valor financeiro das perdas entre 2023 e 2024.

São Paulo e Rio de Janeiro seguem liderando em volume absoluto, com destaque para a manutenção da concentração criminosa em regiões metropolitanas e vias expressas. No entanto, estados como Maranhão, Bahia e Pernambuco chamam atenção pelo crescimento proporcional, seja em número de casos, seja no valor das cargas subtraídas.



Estados com mais ocorrências de roubo de cargas no Brasil em 2023 e 2024



Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security | NTC&Logística + PRF.

Sazonalidade e tendências dos roubos de cargas em 2024

A análise da distribuição trimestral das ocorrências em 2024 revela mudanças relevantes no comportamento regional do roubo de cargas.

Total de ocorrências por região por trimestre de 2024

Região	T1	T2	T3	T4	Variação (%)
Sudeste	2.058	2.104	2.120	2.618	+27,7%
Nordeste	181	227	198	248	+37,0%
Sul	83	52	45	66	-20,5%
Centro-Oeste	30	--	--	22	-26,6%
Norte	31	28	35	46	+48,3%

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

De modo geral, os períodos de maior movimentação econômica, como os meses ligados a datas comemorativas e ciclos de alto consumo, registram aumentos significativos nos casos.

No Sudeste, por exemplo, há concentração de ocorrências nos trimestres finais do ano, com pico no quarto trimestre. Esse comportamento se alinha ao aumento do fluxo logístico no segundo semestre, especialmente por conta de eventos como Dia das Crianças, Black Friday e Natal.

O mesmo padrão foi observado no Nordeste, onde o crescimento de 37% entre o primeiro e o último trimestre

reflete o aumento da atividade criminosa nos meses de maior circulação de mercadorias.

No Norte, a sazonalidade também foi marcante, com crescimento de 48,3% no comparativo T1 → T4, indicando maior vulnerabilidade nos períodos de alta demanda — possivelmente relacionada à estrutura logística mais frágil.

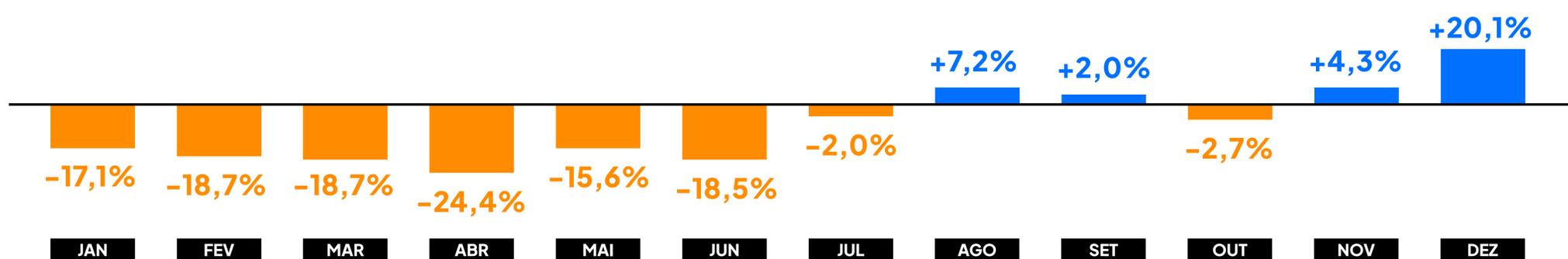
Por outro lado, regiões como Sul e Centro-Oeste não seguiram esse comportamento, registrando uma redução nos meses finais.

A seguir, são analisadas separadamente cada uma das regiões e o número de roubo de cargas em cada mês:

Variação das ocorrências em cada região por mês em 2024

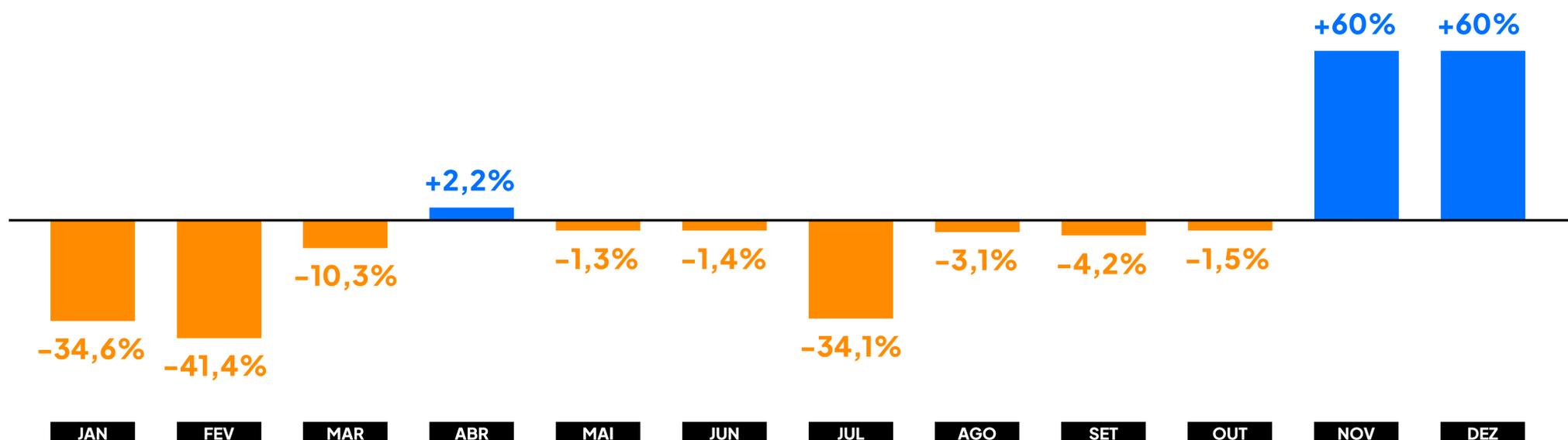
A seguir, são analisadas separadamente as variações mensais do número de roubos de cargas em cada região do Brasil ao longo de 2024. As variações percentuais indicadas correspondem à diferença no volume de ocorrências em relação ao mês imediatamente anterior. Essa abordagem permite identificar padrões sazonais e oscilações de curto prazo que ajudam a compreender o comportamento das quadrilhas ao longo do ano, além de orientar o planejamento de ações preventivas com maior precisão.

Sudeste: Variação percentual mensal dos roubos de cargas



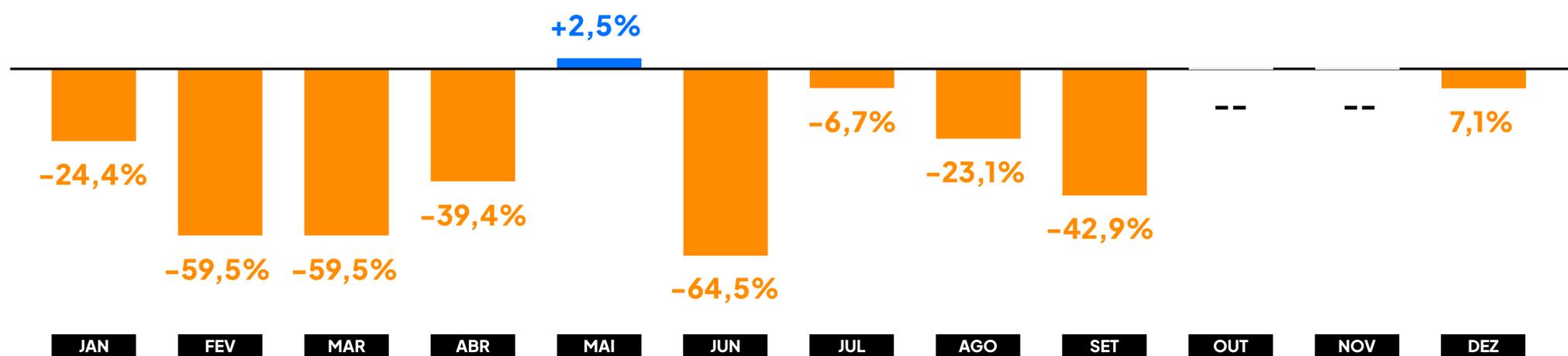
A região Sudeste registrou queda contínua nos roubos de cargas durante o primeiro semestre de 2024, com destaque para abril (-24,4%). A partir de agosto, as ocorrências voltaram a crescer, alcançando o pico em dezembro (+20,1%). O padrão confirma a forte influência da sazonalidade, com aumento nos períodos de maior circulação de mercadorias, como as festas de fim de ano.

Nordeste: Variação percentual mensal dos roubos de cargas



A região Nordeste apresentou grande instabilidade ao longo de 2024, com quedas acentuadas no primeiro semestre — especialmente em fevereiro (-41,4%) e janeiro (-34,6%). Após oscilações moderadas entre abril e outubro, os meses de novembro e dezembro registraram um salto expressivo, ambos com variação positiva de +60% em relação ao mês anterior.

Sul: Variação percentual mensal dos roubos de cargas



A região Sul apresentou uma trajetória de queda acentuada ao longo de 2024. Os três primeiros meses do ano foram os mais críticos, com reduções próximas de 60% em fevereiro e março.

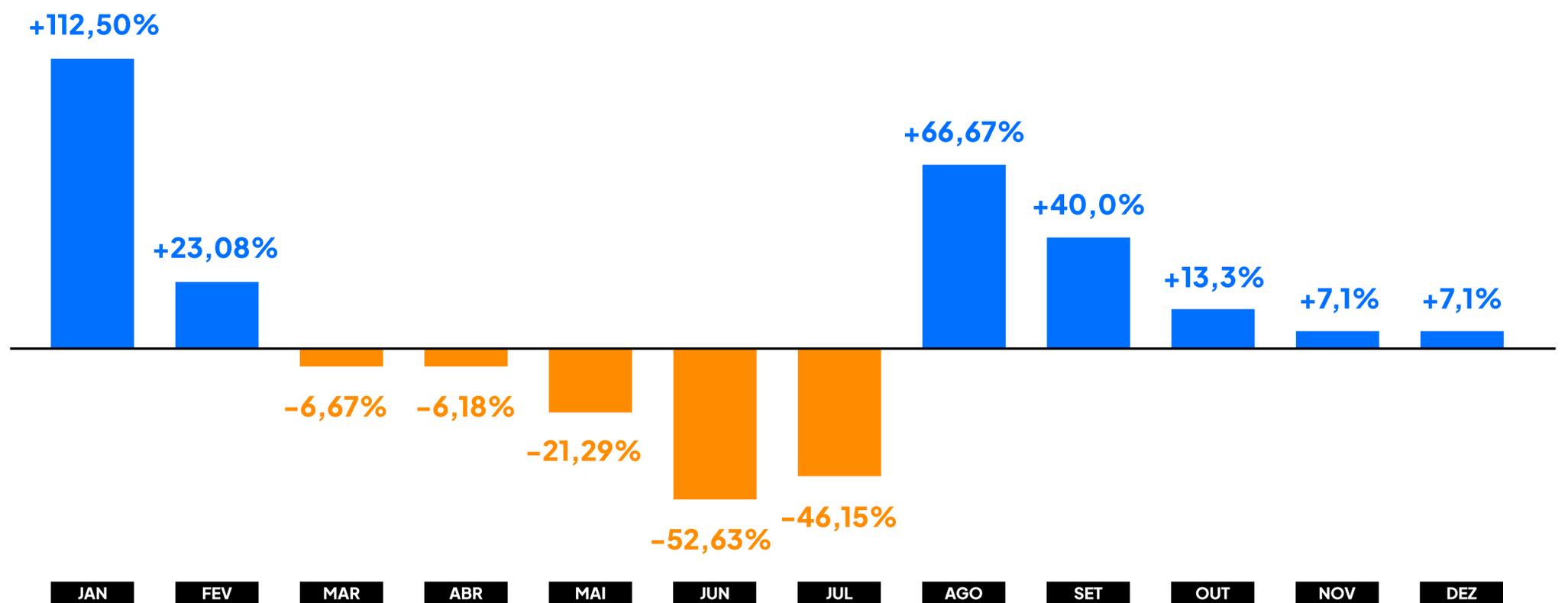
Junho marcou a maior retração do período (-64,5%). Embora maio tenha registrado uma leve alta (+2,5%), o cenário geral foi de forte contenção das ocorrências. A ausência de dados em alguns meses (outubro e novembro) limita uma leitura completa do segundo semestre.

Centro-Oeste: Variação percentual mensal dos roubos de cargas

Trimestre	Ocorrências	Variação (%)
T1	30	--
T4	22	-26,6%

Os dados apresentados neste trecho referem-se apenas ao primeiro e ao quarto trimestres. Essa escolha se deve ao baixo número absoluto de ocorrências, o que limita a consistência estatística das análises trimestrais completas.

Norte: Variação percentual mensal dos roubos de cargas



O Norte teve um início de ano atípico, com alta expressiva em janeiro (+112,5%) e crescimento contínuo até fevereiro (+23,1%), sinalizando a exploração de novas rotas por organizações criminosas. Após essa elevação, a região passou por uma sequência de quedas até julho, com destaque para junho (-52,7%) e julho (-46,2%). No entanto, a curva volta a subir a partir de agosto (+66,7%) e mantém-se em alta nos meses seguintes, ainda que de forma mais moderada.



São Paulo: tendências no Estado com o maior índice de roubos de cargas

A liderança de São Paulo no cenário nacional de roubos de cargas justifica uma análise detalhada de seus padrões operacionais e comportamentais. Esta seção aprofunda a avaliação dos dados do estado, considerando sua evolução trimestral ao longo de 2023 e 2024 e observando aspectos estruturais como sazonalidade, horários críticos, distribuição por dias da semana, tipos de carga mais visadas e os principais eixos rodoviários e municípios afetados.

Volume trimestral de ocorrências no estado de São Paulo

Trimestre	2023	2024	Variação	Comentários
T1	2.203	1.988	-9,6%	Alta concentração no final de março
T2	2.122	1.931	-9,0%	Crescimento em áreas urbanas e BR-381
T3	1.906	1.780	-6,6%	Maior foco em cargas alimentícias e cigarros
T4	1.877	1.509	-19,6%	Redução atrelada a ações repressivas de fim de ano

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security



Ocorrências por mês em 2024 - TOP 5

Mês	Nº de Ocorrências	Crescimento sobre mês anterior (%)	Observação de Sazonalidade
Março	732	+22%	Datas comerciais + início do outono
Julho	690	+18%	Pico de circulação interestadual
Outubro	645	+12%	Pré-festividades e Black Friday
Dezembro	610	+9%	Natal e alta rotatividade
Maio	590	+11%	Pré-festividades e Black Friday

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

A série histórica trimestral de São Paulo mostra que, apesar de ainda concentrar o maior volume de roubos de cargas do país, o estado apresentou retração em todos os períodos de 2024 em comparação a 2023. A queda mais expressiva ocorreu no 4º trimestre (-19,6%), associada a ações repressivas intensificadas no fim do ano, período em que há maior circulação logística por conta de datas comerciais como Natal e Ano Novo.

Nos trimestres anteriores, as reduções foram mais moderadas, com destaque para o 1º trimestre, que apesar da queda de 9,6%, teve concentração significativa de casos no final de março, coincidindo com feriados prolongados. Já o 2º trimestre manteve um volume elevado de ocorrências em áreas urbanas e ao longo da BR-381, importante rota logística do estado. O 3º trimestre apontou um foco mais evidente em cargas com alta demanda e facilidade de revenda, como alimentos e cigarros, o que reflete o padrão de atuação das quadrilhas especializadas.

A análise sugere que, embora as ações de segurança tenham contribuído para reduzir a quantidade total de ataques, os grupos criminosos seguem operando de forma estratégica, aproveitando sazonalidades comerciais e fragilidades em pontos logísticos

específicos. Isso reforça a necessidade de estratégias contínuas de inteligência, proteção nas rotas críticas e integração entre transportadoras, embarcadores e autoridades.

Municípios e rodovias com maior roubo de cargas em São Paulo em 2024

Localidade	Nº de Ocorrências	Rodovias de Destaque	Comentários
Guarulhos	582	BR-116 / Dutra	Ponto crítico nacional
São Bernardo do Campo	471	Rodoanel / Imigrantes	Atuação urbana e industrial
Osasco	421	Marginal Tietê / Anhanguera	Logística concentrada
Campinas	392	SP-330 / SP-101	Acesso à interiorização
São José dos Campos	353	BR-116 / BR-381	Rota Rio-SP-MG

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

A concentração dos roubos de cargas em municípios específicos do estado de São Paulo reflete uma lógica operacional baseada em alta movimentação logística, facilidade de acesso e escoamento rápido. Guarulhos lidera com 582 ocorrências registradas em 2024, sendo um ponto crítico nacional por abrigar o maior aeroporto de cargas da América Latina e estar situado na BR-116 (Via Dutra), uma das principais rotas de transporte do país.

Na sequência, São Bernardo do Campo (471 ocorrências) e Osasco (421 ocorrências) reforçam o perfil urbano-industrial e de concentração logística da região metropolitana. Ambas as cidades são cortadas por rodovias estratégicas – Rodoanel, Imigrantes, Marginal Tietê e Anhanguera – que facilitam o deslocamento rápido de cargas e também de ações criminosas. A estrutura de acesso e a alta densidade de operações tornam essas áreas alvos preferenciais para quadrilhas especializadas.

Já Campinas (392 ocorrências) e São José dos Campos (353 ocorrências) indicam um movimento de interiorização das ocorrências. Situadas em corredores logísticos relevantes (como SP-330, SP-101 e BR-381), essas cidades cumprem papel central na conexão entre o interior do estado e outras regiões do Brasil, como Rio de Janeiro e Minas Gerais. Esse padrão reforça a necessidade de monitoramento nos grandes centros e em rotas de escoamento com menor cobertura policial, onde o risco tende a crescer à medida que as organizações criminosas buscam novos pontos de vulnerabilidade.

Tipos de cargas mais visadas em São Paulo em 2024

Alimentos e Bebidas



21%

Total de roubos

Cigarros



18%

Total de roubos

Eletroeletrônicos



16%

Total de roubos

Medicamentos



14%

Total de roubos

Cosméticos e higiene



12%

Total de roubos

Vestuário



9%

Total de roubos

Outros (insumos, peças)



10%

Total de roubos

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

Faixa horária de maior risco em 2024

Horário	Frequência	Cargas mais visadas
5h às 8h	34%	Alimentos, cigarro, bebidas
8h às 12h	27%	Eletrônicos, vestuário, cosméticos
18h às 21h	22%	Encomendas e entregas rápidas
21h às 3h	11%	Medicamentos e cargas refrigeradas
12h às 18h	6%	Baixa incidência

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security



Impactos financeiros do roubo de cargas

A região Sudeste segue na liderança dos roubos de cargas, com um sistema criminoso já consolidado e de alta sofisticação. Em paralelo, o Nordeste apresenta avanço expressivo tanto em número de ocorrências quanto em valores envolvidos, indicando a necessidade de medidas preventivas imediatas para evitar que a região replique padrões já observados em centros como São Paulo.

O Sul demonstra resultados positivos que podem ser impactados pela ausência de dados. Já o Centro-Oeste e o Norte, embora tenham menor volume de ocorrências, requerem

atenção contínua: ambas concentram cargas de alto valor e operam em regiões com infraestrutura policial limitada, o que eleva a exposição ao risco.

Entre 2023 e 2024, observa-se o fenômeno do transbordo da criminalidade logística, com a migração de ataques para rotas anteriormente menos visadas, como corredores secundários na Amazônia Legal e áreas metropolitanas do Nordeste.

Valor do prejuízo (%) por região em 2023 e 2024

Região	2023	2024	Variação (%)
Sudeste	82,9%	83,6%	+0,7%
Nordeste	8,3%	11,7%	+3,4%
Sul	6,4%	2,0%	-4,4%
Centro-Oeste	2,3%	1,8%	-0,5%
Norte	0,1%	0,9%	+0,8%

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security | NTC & Logística (com base em valores informados pelas transportadoras seguradas).

Em suma, a “mancha criminal” segue estreitamente as grandes rotas de transporte: no nordestes os assaltos ocorrem principalmente nas vias de ligação com o Sudeste, enquanto roubos no próprio Sudeste agem ao longo das artérias que interligam seus centros logísticos.



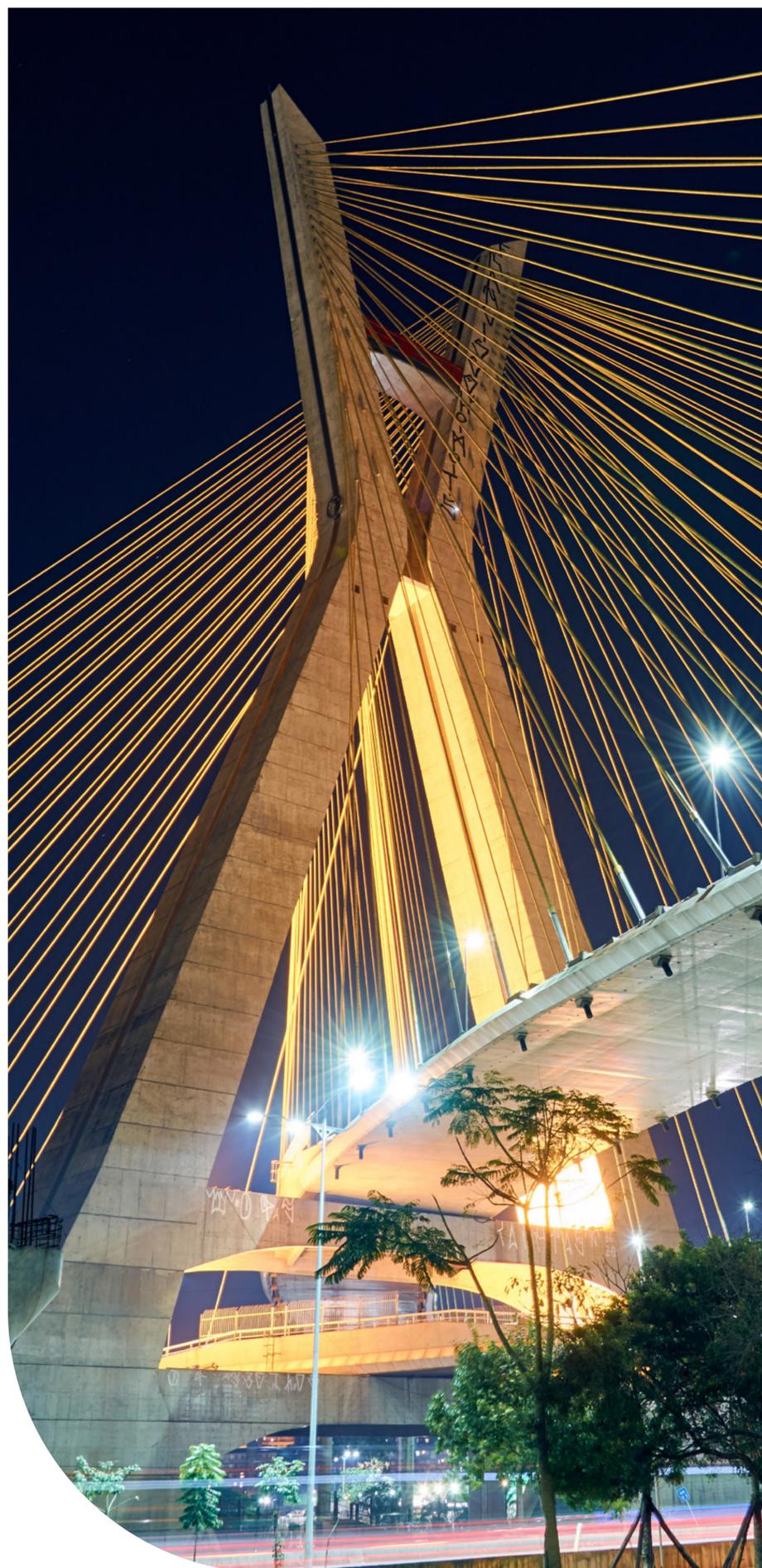
Região Sudeste: liderança consolidada

A região Sudeste permanece como o principal polo de roubo de cargas no Brasil, concentrando mais de 80% dos prejuízos registrados no primeiro semestre de 2024. Essa predominância é resultado da combinação entre uma malha rodoviária densa, a presença dos maiores centros consumidores do país — como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte — e a localização dos principais portos e centros de distribuição nacionais, como o Porto de Santos.

Rodovias estratégicas, como a BR-116 (eixo Rio-SP-RS), BR-381 (MG-SP) e BR-040, configuram os principais corredores de risco, interligando polos industriais, zonas portuárias e áreas metropolitanas. Dados recentes apontam crescimento nas ocorrências em rotas de acesso ao Porto de Santos e regiões urbanas adjacentes, com destaque para municípios como Guarulhos, Osasco, Duque de Caxias e São Gonçalo.

Embora tenha sido registrada uma redução de 10,73% no número absoluto de ataques, o valor financeiro das cargas subtraídas aumentou, indicando uma mudança de perfil na atuação das quadrilhas. O foco tem se voltado a produtos de maior

valor agregado e fácil escoamento, como eletroeletrônicos, medicamentos, alimentos premium e cigarros. Esse cenário exige atenção redobrada e estratégias específicas de proteção para as rotas mais críticas da região.



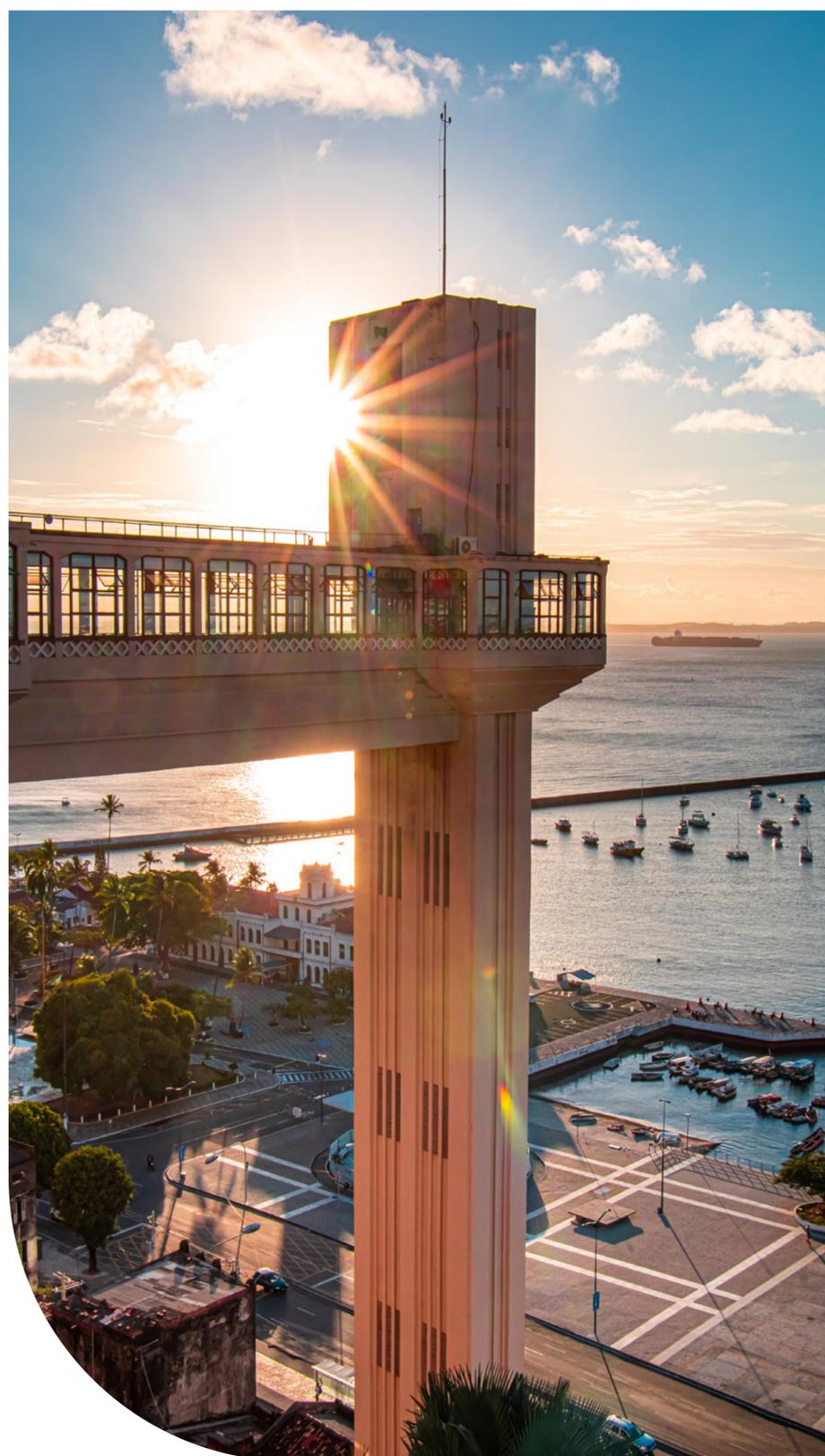
Região Nordeste: crescimento acelerado

A região Nordeste tem apresentado um crescimento significativo nos índices de roubo de cargas, consolidando-se como a segunda mais impactada do país. Entre 2023 e 2024, sua participação no total de prejuízos nacionais saltou de 8,3% para 11,7%, um aumento proporcional de 40%. Esse avanço é impulsionado, principalmente, pelos estados de Pernambuco, Bahia, Maranhão e Ceará, que vêm registrando aumento tanto em volume quanto em valor das cargas subtraídas.

O mapeamento das ocorrências mostra concentração nas rodovias BR-101, BR-116 e BR-232 — corredores logísticos de alto fluxo que conectam áreas portuárias aos principais centros urbanos da região, como Salvador, Recife e Fortaleza. Essas rotas se tornaram alvos preferenciais em razão da facilidade de escoamento e revenda dos produtos, especialmente em trechos com menor presença de policiamento ostensivo.

A sazonalidade também tem papel relevante no avanço da criminalidade. Em novembro e dezembro de 2024, por exemplo, 60% das ocorrências da região foram registradas, refletindo uma atuação

oportunista das quadrilhas durante o aumento de circulação de mercadorias no período pré-natal. O foco em cargas de alto giro — como vestuário, alimentos, bebidas e eletrônicos — reforça o padrão de seletividade e sofisticação já observado em outras regiões, exigindo resposta rápida para evitar uma escalada semelhante à vivida no Sudeste.

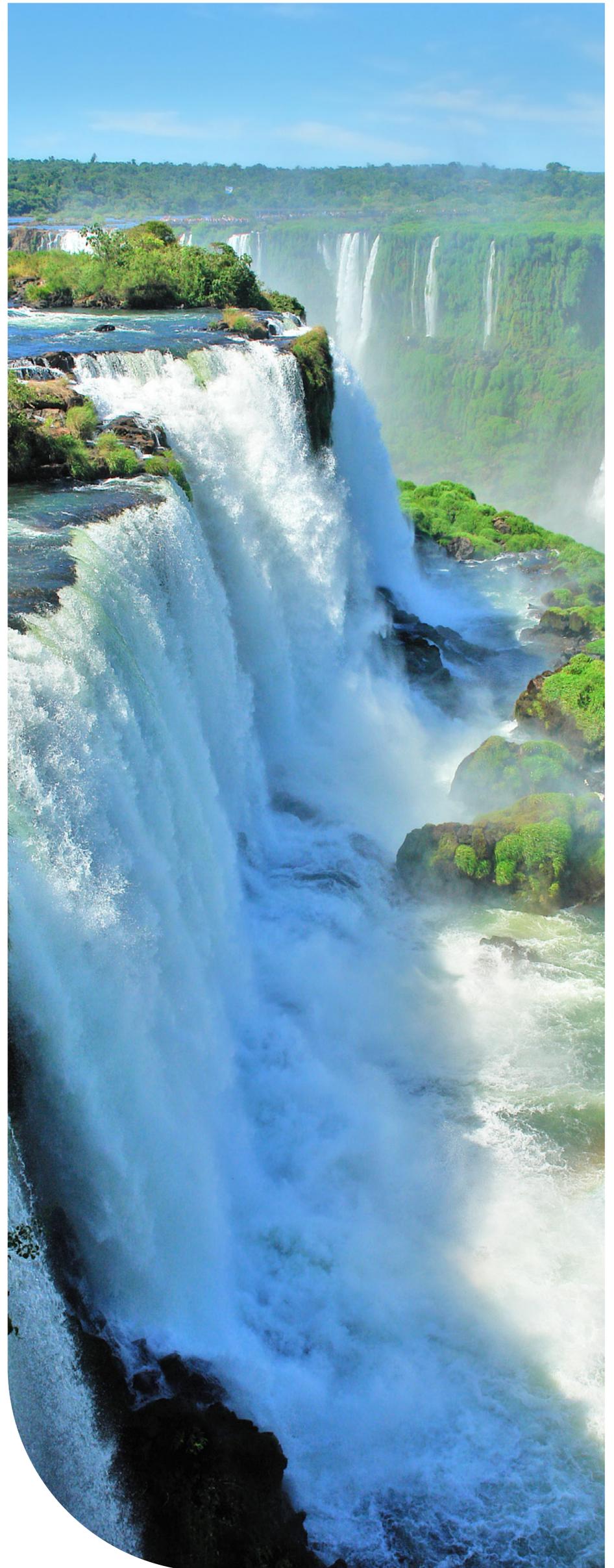


Região Sul: queda acentuada

A região Sul registrou a maior queda proporcional de ocorrências de roubo de cargas entre todas as regiões do país. Entre 2023 e 2024, os casos passaram de 457 para 246, representando uma redução de 46,2% e colocando a região com apenas cerca de 2% do total nacional. O desempenho positivo pode ser causada por uma lacuna nos dados da região .

O Paraná, que liderava os registros regionais no ano anterior, aparece com dados zerados devido ausência de registros de segurança pública. Em Santa Catarina e Rio Grande do Sul, embora ainda existam registros, há indícios de migração do foco criminoso para outras modalidades, como receptação e desvio interno, o que exige atenção diferenciada das áreas de segurança e compliance.

Apesar da retração nos dados oficiais, é necessário cautela quanto à possibilidade de subnotificações ou mudanças na dinâmica do crime. A permanência de fluxos logísticos relevantes e a proximidade com centros portuários e industriais mantêm a região como ponto estratégico, devendo ser monitorada de forma contínua para evitar retrocessos.



Região Centro-Oeste: risco estratégico

O Centro-Oeste registrou 117 ocorrências em 2024, número relativamente baixo, mas com foco em cargas de alto valor agregado — como soja, fertilizantes, defensivos agrícolas e combustíveis. A criminalidade se concentra no eixo formado por Goiás, Distrito Federal e Mato Grosso, especialmente nas rodovias BR-060 e BR-163.

A queda de 43,2% nas ocorrências não elimina o risco da região, que segue exposta por conta do fluxo intenso de exportações e da vulnerabilidade operacional de pequenas transportadoras, muitas ainda sem estrutura tecnológica adequada para mitigar os riscos.



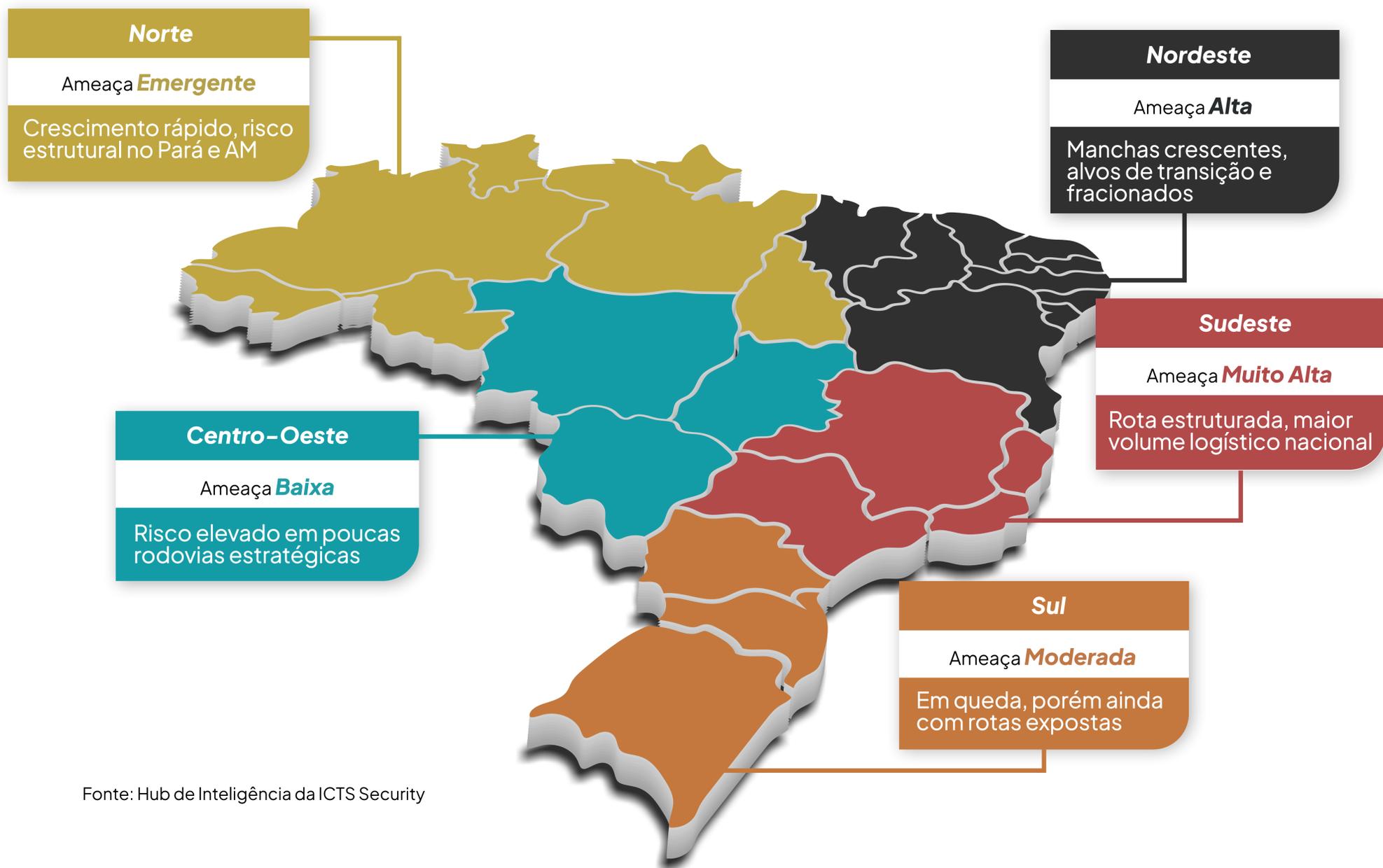
Região Norte: alerta tático

A região Norte registrou uma queda de 22,22% nas ocorrências, passando de 180 para 140 casos. Ainda assim, há preocupação crescente com a dinâmica do crime na região. Pará e Amazonas concentraram mais de 90% dos registros, com atuação criminosa em trechos das BR-010, BR-230 e BR-174, além de roubos a embarcações nos rios amazônicos — um fenômeno típico da região.

O avanço do comércio eletrônico e o aumento do transporte de insumos médicos, eletrônicos e alimentos refrigerados para áreas de fronteira ampliam a atratividade do crime, exigindo medidas específicas para conter a expansão da mancha criminal em território amazônico.



Mapa de Densidade Criminal em 2024



Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

Estados com maior prejuízo por roubos de cargas em 2023 e 2024 – TOP 5

Posição	Estado	2023	2024	Tendência	Comentários
1º	São Paulo	76,1%	74,3%	Queda Leve	Maior número de sinistros com carga de alto valor
2º	Rio de Janeiro	6,8%	8,4%	Alta	Crescimento em áreas urbanas e vias expressas
3º	Pernambuco	3,4%	4,9%	Alta	Consolidação de quadrilhas em rodovias BR-232
4º	Bahia	1,9%	2,5%	Alta	Aumento de ataques em zona metropolitana e portos
5º	Maranhão	0,8%	1,4%	Alta	Atuação em rotas da BR-135 e BR-316

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

Estados com maior divergência entre volume de ocorrências e prejuízo causado (2023–2024) – TOP 5

Estado	Ocorrência ↓	Prejuízo ↑	Interpretação Estratégica
São Paulo	-11,1%	-2,3%	Redução de casos, mas ainda lidera em prejuízo
Pernambuco	-3,8%	+44,1%	Alerta crítico: menos casos, mais valor
Maranhão	+15,5%	+75,0%	Emergência em formação – foco no interior
Bahia	+9,4%	+31,5%	Manchas em crescimento urbano e portuário
Rio de Janeiro	-5,7%	+23,5%	Quadrilhas focando em cargas estratégicas

Fonte: Hub de Inteligência da ICTS Security

A análise comparativa entre variação de ocorrências e prejuízos evidencia mudanças relevantes no perfil da criminalidade logística no Brasil. Estados como Pernambuco, Maranhão e Bahia apresentaram aumentos expressivos no valor das cargas subtraídas, mesmo sem crescimento proporcional no número de casos. Isso indica um padrão de atuação mais seletivo das quadrilhas, com foco em alvos de maior valor agregado, menor proteção e maior impacto financeiro.

Pernambuco, por exemplo, teve queda de 3,8% nas ocorrências, mas um aumento de 44,1% nos prejuízos. No Maranhão, o crescimento de 15,5% nos casos foi acompanhado por alta de 75% no valor financeiro, reforçando sinais de uma nova rota em consolidação no interior do estado.

São Paulo permanece como o principal epicentro da criminalidade logística em termos absolutos, respondendo por mais de 70% do prejuízo nacional. Apesar da leve redução nas perdas financeiras e da queda de 11,1% nas ocorrências, o estado ainda concentra o maior número de sinistros e segue sendo um polo estratégico para as organizações criminosas.

A desaceleração da curva em São Paulo pode ser atribuída à maior maturidade das políticas de segurança, com destaque para a integração entre setor público e privado e o uso de tecnologias de rastreamento e inteligência.

Já o **Rio de Janeiro** apresenta queda de 5,7% nas ocorrências, mas aumento de 23,5% nos prejuízos. A expansão da mancha criminal para áreas como a Zona Oeste da capital e trechos da BR-101 revela um reposicionamento operacional das quadrilhas, cada vez mais focadas em cargas estratégicas e menos protegidas.

Manchas criminais e roubo de cargas no Brasil

De acordo com o **Anuário Estatístico de Segurança Pública 2023-2024 (Ipea / MJSP)**, os roubos de cargas apresentaram uma queda de 54% em todo o país entre 2017 e 2023.

No entanto, a análise regional mostra dinâmicas bastante distintas: o Norte foi a única região a registrar aumento (+31%), enquanto Sudeste e Sul, apesar de concentrarem os maiores volumes absolutos, apresentaram quedas

Metropolitana de São Paulo, no Porto de Santos e na Via Dutra (BR-116). Os produtos mais visados são alimentos e gêneros alimentícios, que correspondem a 31,9% dos casos registrados em estudo da SSP-RJ referenciado no próprio Anuário.

Abaixo, um panorama detalhado por região, com base exclusiva nas estatísticas oficiais disponibilizadas pelo Sinesp e organizadas no Anuário:

Segundo o Anuário, a maior parte das ocorrências acontece em dias úteis, no período da manhã (entre 8h e 12h), com forte concentração na região



Panorama nacional por região

Região	Variação roubos de cargas (2017 - 2023)	Tendência recente	Destaques operacionais
Norte	+31,4 %	+14,4 % (2022 - 2023)	Crescente atuação de facções e rotas fronteiriças (Bolívia)
Nordeste	-41,0 %	-0,1 % (2019-2023)	Única região com leve alta de 2019 para 2023; Bahia e Pernambuco concentram ocorrências
Centro-Oeste	-68,1 % (646 → 206 casos)	Mantém queda, mas segue rota estratégica para Sudeste	Risco desloca-se para eixos BR-070 e BR-163
Sudeste	-54,3 %	80 % dos registros nacionais permanecem em SP+RJ	BR-116, BR-381 e Rodoanel concentram ataques
Sul	-63,8 %	Queda homogênea; focos em Porto Alegre e Curitiba	BR-116 e BR-101 ainda críticas

Fonte: Anuário Estatístico de Segurança Pública 2023-2024 (Ipea / MJSP)

Padrões de ocorrência segundo dados do Anuário:

Horário e dia da semana

85% das abordagens acontecem em dias úteis e entre 8h e 12h. Já os roubos de veículos (frequentemente com carga) têm pico entre 19h e 23h, segundo os dados do Painel Sinesp.

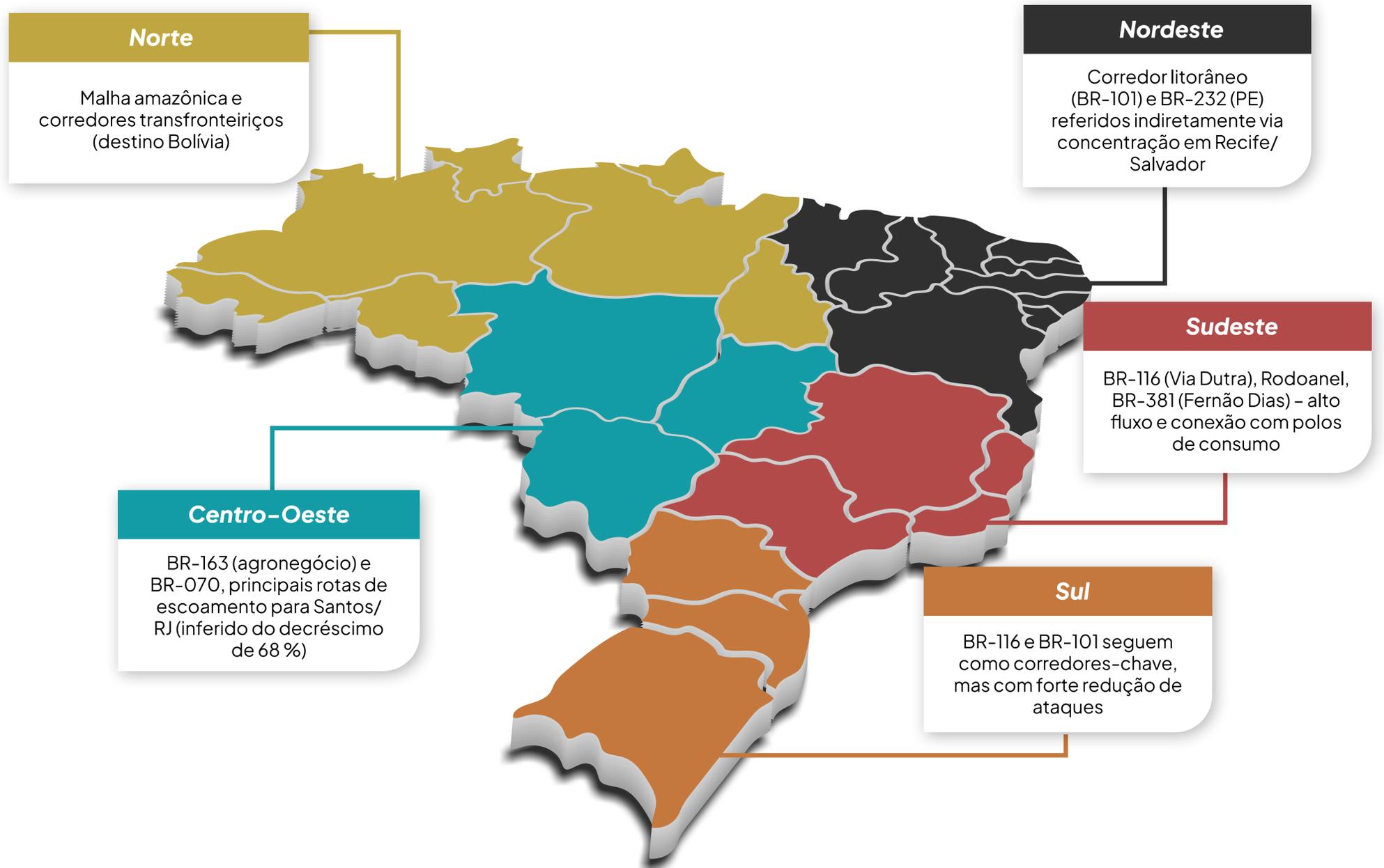
Localização

Os principais hotspots continuam sendo a região metropolitana de São Paulo, o Porto de Santos e o trecho paulista da BR-116 rumo ao Rio de Janeiro. No Norte, a elevação das ocorrências aproxima a região dos patamares do Centro-Oeste, devido à atuação do crime organizado e às rotas transfronteiriças.

Tipo de carga

Produtos alimentícios são os mais visados (31,9%, segundo estudo referenciado pela SSP-RJ no Anuário). Cargas fracionadas e eletroeletrônicos também aparecem, embora o Anuário reconheça a ausência de uma padronização nacional para esses dados.

Rotas estratégicas segundo dados do Anuário



Todas as informações sobre rotas, horários, tipos de produto e localizações foram extraídas do **Painel de Indicadores Estatísticos do Sinesp, acessado em 22 de maio de 2024 e detalhado no Anuário**. O próprio relatório ressalta que séries completas estão disponíveis a partir de 2018, e que há lacunas em até 10 unidades federativas em anos anteriores, o que limita análises absolutas de longo prazo.



Informações do Anuário

- **Redução desigual**

Apesar da queda nacional, o crescimento no Norte e a estagnação do Nordeste indicam deslocamento das quadrilhas para rotas menos fiscalizadas.

- **Concentração em SP e RJ**

Quatro em cada cinco casos ainda ocorrem nesses estados, o que reforça a necessidade de políticas locais efetivas.

- **Horário crítico**

Os roubos de cargas concentram-se nas manhãs; os de veículos, à noite. Esse elemento é relevante para a definição de rotas, escalas e sistemas de bloqueio.

- **Foco em produtos de revenda rápida**

A maioria das ações visa mercadorias de alto giro, como alimentos, o que exige maior rastreabilidade da cadeia logística.

- **Defasagem nos dados**

O próprio Anuário alerta para a falta de padronização entre os estados, o que compromete a comparabilidade e a eficácia da atuação federal.



Como reduzir o risco de roubo de cargas no Brasil?

A crescente sofisticação das ações criminosas no transporte de mercadorias exige respostas igualmente estruturadas. A partir da análise de dados nacionais e regionais, este estudo apresenta um conjunto de práticas adotadas por empresas e orientações técnicas voltadas à prevenção de perdas logísticas.

O objetivo é apoiar gestores na construção de estratégias mais eficazes de proteção, combinando tecnologia, inteligência operacional e atuação coordenada com autoridades e parceiros do setor.

Planejamento orientado por dados regionais

A elaboração de um **Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR)** eficaz deve considerar as particularidades operacionais e geográficas das áreas mais afetadas.

São Paulo permanece como epicentro das perdas logísticas, concentrando mais de 70% dos prejuízos financeiros mesmo com queda no número de ocorrências.

Por outro lado, estados como Pernambuco, Maranhão e Bahia apresentaram crescimento expressivo no valor das cargas subtraídas, ainda que com frequência inferior de casos.

Esses cenários reforçam a necessidade de

mapeamento dinâmico das rotas críticas, identificação de padrões sazonais (como aumentos em março, julho e dezembro) e atenção a faixas horárias de maior vulnerabilidade — sobretudo entre 5h e 12h, que concentram mais da metade dos ataques.



Investimento em tecnologias e inteligência logística

A evolução das quadrilhas exige medidas mais robustas de controle.

A adoção de soluções tecnológicas é indispensável para o monitoramento eficiente das operações.

Entre as principais recomendações:

- **Rastreamento em tempo real** e bloqueio remoto de veículos;
- **Tecnologias antifraude**, como sensores de compartimento e jammers;

Capacitação e controle interno

Além da segurança física, é fundamental investir em governança interna.

A atuação cada vez mais organizada de quadrilhas, com logística paralela e foco em mercadorias de rápida revenda, exige atenção redobrada com processos e pessoas. As principais medidas incluem:

- **Treinamentos contínuos** sobre prevenção a assaltos e aliciamento;
- **Verificação de antecedentes** e controle de acesso a dados sensíveis;
- **Auditorias periódicas**, especialmente em operações terceirizadas.

- **Automatização de alertas** com base em comportamento operacional;
- **Integração com plataformas de inteligência** preditiva para antecipação de riscos.

Essas ferramentas devem ser aplicadas especialmente em corredores logísticos sensíveis, como BR-116, Rodoanel, Marginal Tietê e SP-330, e ajustadas conforme o tipo de carga transportada — sendo eletroeletrônicos, alimentos e cigarros os alvos mais recorrentes.



Cooperação entre setores público e privado

A resposta ao roubo de cargas deve envolver articulação entre empresas, forças de segurança e órgãos públicos. Parcerias público-privadas (PPPs) contribuem para ampliar investimentos em segurança viária, melhorar a infraestrutura dos pontos de parada e qualificar o compartilhamento de dados de inteligência.

Engajamento comunitário e prevenção à receptação

A prevenção também passa pela redução da demanda por cargas roubadas. Campanhas educativas, programas de desenvolvimento em comunidades vulneráveis e iniciativas de engajamento social ajudam a enfraquecer as redes de receptação e fortalecer a segurança no entorno das operações logísticas.

Classificação e mudanças normativas

Mudanças recentes no enquadramento de ocorrências impactam diretamente os dados oficiais.

No Rio de Janeiro, a portaria SSPIO/SEI360003/000006/2022 passou a classificar como “roubo de carga” apenas os casos que envolvem veículos acima de 1,5 tonelada e mercadorias com nota fiscal.

A nova norma, em vigor desde maio de 2023, provocou uma queda artificial nas estatísticas de roubo de cargas e um aumento correspondente nos registros de “roubo de veículo com carga”.

Em âmbito federal, ainda não há legislação específica sobre roubo de cargas.

O crime segue enquadrado como roubo qualificado (art. 157 do Código Penal), mas há propostas em discussão para agravar as penas aplicáveis a receptadores e organizações criminosas.

É importante considerar que mudanças na classificação adotada por sistemas como Sinesp e Senasp **podem gerar oscilações nos dados e dificultar comparações precisas entre regiões.**

Diretrizes práticas e recomendações operacionais

Além das estratégias já abordadas, destacam-se recomendações técnicas que contribuem diretamente para mitigar riscos logísticos:

Integração de dados: Fortalecer a troca de informações entre polícias (civil, rodoviária e federal), Núcleo de Informações em Logística, NTC/SETCESP e sistemas integrados como o Sinesp/Senasp. Em 2024, 31,1% do prejuízo ocorreu na madrugada, o que orienta ações de vigilância específicas nesses horários.

Tecnologia embarcada: Adotar soluções com GPS, IoT, geofencing e bloqueio remoto. Empresas já destinam cerca de 14% da receita à segurança (rastreadores, blindagem, escolta, IA e seguros), e esses recursos devem ser otimizados com integração em tempo real às forças de segurança.

Planejamento de rotas e horários: Sempre que possível, evitar os trechos mais críticos em horários de maior risco (início da madrugada e madrugada). Priorizar paradas seguras e trajetos alternativos, mesmo que mais longos, pode reduzir significativamente a exposição.

Valorização do condutor: Incluir motoristas em programas de capacitação sobre conduta em situações de risco, procedimentos antiassalto e suporte psicológico. Também é importante aplicar filtros rigorosos na seleção de condutores e subcontratados, e considerar recompensas por informações que contribuam com investigações.

Segurança física das cargas: Utilizar lacres eletrônicos, travas reforçadas, contêineres antivolação e sistemas de vigilância em pátios e armazéns. Fidelizar pontos de apoio com estrutura adequada, como iluminação, cercas e ronda armada 24h.



Soluções integradas para um problema sistêmico

A natureza do roubo de cargas no Brasil requer respostas interdependentes entre setores:

Parcerias público-privadas: Ampliar iniciativas como o programa Caminhão Seguro (PRF), observatórios logísticos e integração de bancos de dados entre setor público e empresas privadas. Segundo a NTC, o alto investimento em segurança feito por transportadoras ($\approx 14\%$ da receita) é insuficiente sem uma resposta conjunta e institucional.

Tecnologias emergentes: Aplicar big data, IA, drones de vigilância e contramedidas para bloqueio de jammers. Criar aplicativos

colaborativos de denúncia e compartilhar imagens de câmeras entre frotas.

Integração logística nacional:

Reforçar ações da ANTT, PRF e polícias estaduais nos pontos de embarque e áreas portuárias. Adotar rastreamento com blockchain para cargas sensíveis, dificultando a receptação.

Padrões e governança: Estimular certificações como a ISO 28000 e práticas de compliance logístico entre embarcadores e transportadoras. Criar grupos de trabalho com entidades como CNT, SEST/SENAT e NTC para revisão constante das práticas de segurança.



Como usar dados para evitar perdas financeiras na logística?

O enfrentamento ao roubo de cargas no Brasil exige uma abordagem integrada, que combine o uso estratégico de dados com tecnologia, parcerias institucionais, capacitação contínua e o engajamento de todos os elos da cadeia logística. A articulação desses elementos, de forma coordenada e baseada em evidências, é fundamental para reduzir os índices de criminalidade e preservar a eficiência das operações.

A análise de dados tem se mostrado uma ferramenta essencial para mitigar perdas financeiras. No estado de São Paulo, por exemplo — responsável por mais de 70% dos prejuízos registrados nacionalmente — os registros de ocorrências revelam padrões que ajudam a antecipar riscos. Horários críticos (como o intervalo entre 5h e 12h), rotas vulneráveis (como a BR-116/Dutra, Rodoanel e Marginal Tietê) e tipos de carga mais visados (alimentos, bebidas, cigarros e eletroeletrônicos) são fatores que, quando mapeados, orientam desde a escolha de itinerários até a alocação de escoltas.

O uso de tecnologias como geolocalização em tempo real, inteligência artificial e modelos preditivos complementa essa estratégia, permitindo antecipar comportamentos criminosos com base em dados históricos.



Empresas que estruturam seus planos de gerenciamento de risco com base nessas informações — incluindo análises de sazonalidade, controle de acesso à informação sensível e auditorias periódicas — tendem a reduzir significativamente a incidência de ataques, além de melhorar a produtividade e proteger suas margens financeiras.

Diante desse cenário, é necessário agir com proatividade. As decisões tomadas hoje impactam diretamente a segurança e a sustentabilidade da operação logística. A seguir, alguns passos recomendados:

- Avaliar o atual nível de segurança da operação logística;
- Identificar vulnerabilidades com apoio de especialistas;
- Adotar tecnologias e protocolos que reforcem a proteção das cargas;
- Engajar equipes e parceiros em uma cultura voltada à prevenção.

A redução do risco depende da capacidade de transformar dados em ação. Fortalecer a inteligência logística é mais do que proteger ativos: é garantir a continuidade e a competitividade do negócio em um ambiente cada vez mais desafiador.





ICTS
SECURITY