

VERSÃO ANUAL - 2025

REPORT



DE ROUBO DE CARGAS

nstech

Sumário

1. Introdução	3
2. Evolução da sinistralidade em 2025	4
2.1 Tipo de Carga	4
• Análise geral	5
• Análise por segmento	6
2.2 Região do Brasil	8
• Análise geral	8
• Análise das regiões mais vulneráveis	9
2.3 Rodovia	11
2.4 Estados	13
2.5 Período do dia	15
2.6 Dia da semana	16
3. Cenário mês a mês	17
4. Estados mais afetados	22
5. 10 insights sobre roubo de cargas no Brasil em 2025	24
• Especialização do crime	24
• Migração geográfica do risco	24
• Estabilidade crítica do Rio de Janeiro	24
• Surgimento de novos hotspots de risco no mapa nacional	24
• Bens essenciais e de alto valor na mira	25
• A dinâmica rodovia vs. urbano	25
• Não existe horário seguro	25
• O fim da “segunda-feira perigosa”	26
• Gestão de risco em segmentos específicos	26
• Concentração do risco em alvos específicos	26
6. Conclusão	27

Introdução

O roubo de cargas ainda é um dos maiores desafios da cadeia logística no Brasil, mas o uso de novas tecnologias, o gerenciamento dos riscos, a prevenção e a estratégia correta podem mudar o jogo.

Nesta nova edição do Report nstech de Roubo de Cargas, mergulhamos nos dados de 2025 para oferecer uma análise aprofundada e qualificada sobre a evolução da sinistralidade no país.

Com base em um universo de mais de R\$ 2,3 trilhões em cargas monitoradas pelas três maiores gerenciadoras de risco do país — BRK, Buônny e Opentech —, revelamos como a inteligência de dados está redefinindo a segurança no transporte.

Mesmo diante de um aumento expressivo no volume de operações, mantivemos nosso marco histórico: uma taxa de sinistros evitados/recuperados superior a 70%, um recorde estabelecido em 2023 e sustentado desde então.

Mais impressionante ainda é a nossa taxa de sinistralidade (prejuízo final vs. valor gerenciado), que atingiu o seu menor índice histórico com uma redução de 17% na comparação com 2024.

Esses resultados são fruto de investimentos massivos em pessoas, processos e, principalmente, em tecnologia, agora consolidadas em nossa robusta rede integrada, a **TNS**.

Ao otimizar cadastro, monitoramento e gestão, estamos blindando as operações de nossos clientes (sejam transportadoras, operadores logísticos, embarcadores ou mercado segurador) contra perdas, ano após ano.

Se você também quer reduzir a sinistralidade em suas operações de transporte, explore os dados nacionais, regionais e estaduais que compõem este relatório e conte com a nstech para desenvolver novas estratégias capazes de transformar o cenário da segurança logística no Brasil.



Evolução da sinistralidade em 2025 - Cenário Nacional

Dados qualificados são essenciais para a tomada de decisões estratégicas. A partir de agora, você terá acesso às principais informações de 2025 extraídas do histórico das operações monitoradas pela BRK, Buonny e Opentech, empresas do ecossistema nstech.

Tipo de carga

*Percentual por valor de prejuízo



Diversos/Fracionado

50,1%

2024 52,4%



Higiene e Limpeza

6,2%

2024 6,9%



Têxtil

1,1%

2024 1,2%



Químico

0,3%

2024 1,2%



Combustível

NA%

2024 0,4%



Alimentício

26,5%

2024 20,1%



Medicamentos

3,9%

2024 1,8%



Defensivo Agrícola

1,0%

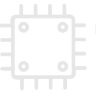
2024 0,6%



Pneu

0,3%

2024 1,1%



Componentes eletrônicos

NA%

2024 0,5%



Eletrônicos

7,2%

2024 6,7%



Siderúrgico

2,4%

2024 1,1%



Bebidas

0,9%

2024 0,7%



Eletrodoméstico

0,1%

2024 0,8%

Análise geral

1. Redução do fracionamento, com manutenção do risco estrutural

A carga fracionada segue liderando o prejuízo total em 2025, porém apresentou leve queda na comparação com 2024, passando de 52,4% para 50,1% (-2,3 p.p.). Embora continue sendo a principal categoria em valor de prejuízo, essa redução indica uma perda gradual de participação relativa.

Os dados sugerem uma possível transição do roubo de cargas mais genéricas e diversificadas para ações mais direcionadas.

Cargas mistas tendem a apresentar menor liquidez individual e maior complexidade de escoamento, o que pode reduzir sua atratividade frente a produtos específicos e de maior valor unitário.

Ainda assim, o fracionamento permanece como um risco estrutural relevante e deve seguir no foco das estratégias de mitigação.

2. Bens essenciais e cargas de alto valor ganham espaço

Em 2025, observou-se crescimento do prejuízo associado a cargas alimentícias e medicamentos.

O segmento de alimentos ampliou sua participação de 20,1% para 26,5% (+6,4 p.p.), consolidando-se como a segunda maior categoria de risco. Já os medicamentos mais que dobraram sua participação, passando de 1,8% para 3,9% (+2,1 p.p.).

Esses produtos possuem demanda constante e elevada liquidez no mercado paralelo, o que os torna alvos atrativos, especialmente em cadeias logísticas menos protegidas.

O crescimento dessas categorias indica um aumento do risco em operações de abastecimento e distribuição, com destaque para rotas regionais.

Em 2025, as cargas de maior valor agregado também tiveram participação relevante nos prejuízos. Eletrônicos cresceram de 6,7% para 7,2% (+0,5 p.p.) e o setor siderúrgico apresentou aumento de 1,1% para 2,4% (+1,3 p.p.).

Esses movimentos reforçam a tendência de roubos mais especializados, focados em mercadorias padronizadas, com alto valor unitário e mercado secundário estruturado.

3. Perda de relevância de alvos tradicionais

Categorias historicamente visadas, como combustível, pneus e eletrodomésticos, apresentaram retração no mapa de prejuízos em 2025.

Combustível deixou de registrar ocorrências em 2025, enquanto pneus caíram de 1,1% para 0,3% e eletrodomésticos de 0,8% para 0,1%.

Esse comportamento indica uma redução da atratividade criminal desses segmentos, possivelmente associada ao aumento da complexidade operacional, à maior adoção de tecnologias de rastreamento e bloqueio.

A análise sugere ainda uma relação risco-retorno menos favorável nesses segmentos de cargas em comparação a cargas de fácil revenda.

Já categorias como defensivos agrícolas apresentaram crescimento (de 0,6% para 1,0%), indicando possíveis novas frentes de atuação criminal que devem ser monitoradas de forma preventiva.

Análise por segmento

1. Cargas fracionadas

O Sudeste respondeu por 76,1% dos prejuízos com cargas fracionadas. O estado de SP liderou (36,9%), seguido por RJ (23,6%) e MG (14,2%). A distribuição geográfica mostra que o risco acompanha a densidade logística e a pulverização de entregas.

Em 2025, o risco se tornou mais elevado para cargas fracionadas em operações intraestaduais. A rota SP x SP, sozinha, concentrou 18,3% dos prejuízos, mostrando que os deslocamentos curtos e regionais são tão ou mais críticos que rotas interestaduais longas.

Os trechos urbanos se mostraram o principal cenário de roubo, com 26,9% dos prejuízos. O percentual superou qualquer rodovia específica, reforçando que a distribuição urbana e a última milha são as etapas de maior exposição ao risco para cargas fracionadas.

As rodovias com grande interação urbana concentraram as maiores perdas:

BR-116 (16,5%), BR-381 (11,5%) e BR-101 (7,7%) lideraram entre as rodovias, todas marcadas por alto fluxo, travessia urbana e múltiplos pontos de acesso.

Mais de 70% dos roubos ocorreram fora do horário comercial. Madrugada (39,1%) e noite (32,5%) concentraram a maioria dos eventos, indicando que operações noturnas ampliam significativamente a vulnerabilidade da carga fracionada.

A metade final da semana foi o período crítico de risco. Sexta-feira (18,6%), sábado (17,7%) e quinta-feira (16,3%) apresentaram os maiores índices de prejuízo.

A concentração dos sinistros em polos logísticos e regiões metropolitanas, como Rio de Janeiro/RJ (18,7%), Itatiaiuçu/MG (7,5%) e Guarulhos/SP (6,8%) reforça que hubs logísticos e áreas de alta circulação são alvos no roubo de fracionados.

2. Produtos alimentícios

Foi no Sudeste que 82% dos prejuízos por roubos de cargas alimentícias se concentraram. O Rio de Janeiro liderou de forma expressiva, com 51,2%, seguido por São Paulo (26,5%).

A elevada concentração de prejuízos nestes dois estados indica que o risco está diretamente associado a grandes centros consumidores, alta circulação urbana e cadeias de abastecimento intensivas.

O RJ se destacou como principal epicentro do risco não apenas em participação por UF, mas também nos locais de abordagem. A capital do estado respondeu por 38,5% dos prejuízos, seguido por Duque de Caxias/RJ (8,8%), reforçando a criticidade das operações na Região Metropolitana Fluminense.

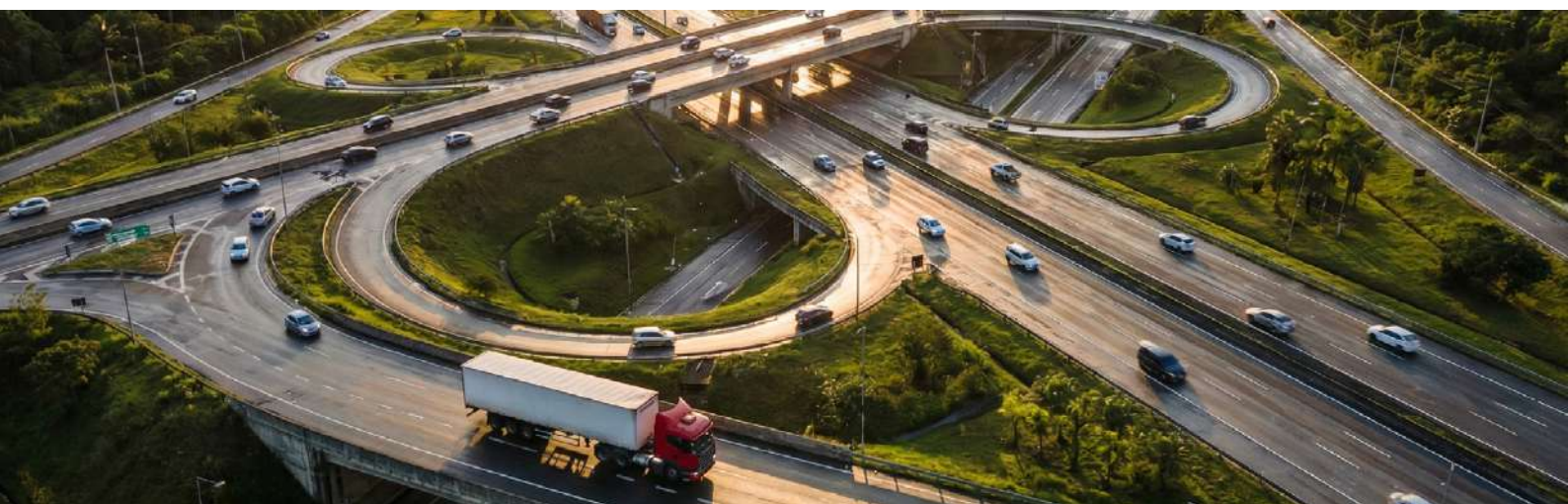
O risco se mostrou elevado em operações intraestaduais. A rota RJ x RJ acumulou 18,1% dos prejuízos, confirmando que deslocamentos curtos, voltados à distribuição e abastecimento local, representam um dos principais vetores de exposição para cargas alimentícias.

Os trechos urbanos foram, de forma predominante, o principal cenário de roubo, concentrando 45,5% dos prejuízos. O percentual elevado reforça que a distribuição urbana, pontos de entrega e circulação em áreas densamente povoadas são os fatores de maior vulnerabilidade para esse tipo de carga.

Entre as rodovias, a BR-101 concentrou 15,2%, seguida pela BR-116 (7%) e BR-374 (5,9%), rotas estratégicas para o escoamento e abastecimento de alimentos.

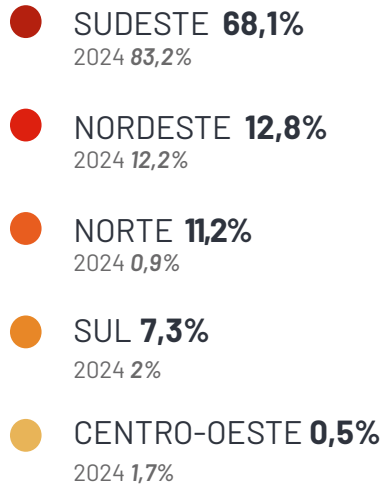
Diferentemente do padrão observado em outros segmentos, os roubos de cargas alimentícias ocorreram majoritariamente durante o horário comercial. O período da manhã concentrou 36% do prejuízo total, enquanto a madrugada apresentou apenas 7,2%, indicando maior exposição durante janelas operacionais ativas.

A sexta-feira foi o dia mais crítico, com 22,1% dos prejuízos, seguida por terça-feira (17,1%) e quinta-feira (16,8%). O padrão sugere um aumento do risco nos dias de maior fluxo de abastecimento e reposição.



Região do Brasil

*Percentual por valor de prejuízo.



Análise geral

1. Redução da concentração no Sudeste, mas manutenção da liderança absoluta

O Sudeste caiu de 83,2% (2024) para 68,1% (2025), uma redução relevante em concentração. Ainda assim, a região permanece como o principal epicentro do roubo de cargas no Brasil, exigindo continuidade de estratégias robustas de mitigação dos riscos.

2. Crescimento expressivo do Norte como nova fronteira de risco

O Norte saltou de 0,9% para 11,2%, representando uma expansão abrupta do prejuízo em 2025. O movimento indica deslocamento geográfico do crime e demanda uma atenção imediata em rotas e operações antes consideradas de menor risco.

3. Estabilidade do Nordeste em patamar elevado

O Nordeste manteve participação praticamente estável (12,2% em 2024 vs. 12,8% em 2025), consolidando-se como a segunda região mais impactada pelo roubo de cargas e sinalizando que o risco estrutural permanece ativo.

4. Avanço consistente do Sul

O Sul mais que triplicou sua participação nos prejuízos por roubo em operações monitoradas pelas GRs da nstech, saltando de 2% para 7,3%. O aumento evidencia a recorrência ou maior valor dos sinistros em corredores logísticos estratégicos.

5. Centro-Oeste apresentou baixa na representatividade, mas não pode ser desconsiderado

Apesar da queda de 1,7% para 0,5%, o Centro-Oeste manteve relevância estratégica por concentrar fluxos de longa distância e cargas de alto valor, funcionando como corredor de passagem entre regiões críticas.

Análise das regiões mais vulneráveis

1. Sudeste

O Sudeste é o principal epicentro do roubo de cargas no país

A região concentra 68,1% dos prejuízos nacionais, confirmando que o risco acompanha a maior densidade logística, o volume de cargas transportadas e a complexidade operacional do eixo econômico do Brasil.

São Paulo e Rio de Janeiro dominam o cenário de risco, com 44,2% e 37% dos prejuízos na região, respectivamente.

Os dois estados respondem juntos por mais de 80% dos prejuízos do Sudeste, evidenciando que o problema está fortemente concentrado nos dois maiores hubs logísticos, industriais e consumidores do país.

No Sudeste, as cargas fracionadas (47,4%) e alimentícias (27,1%) foram os principais alvos em 2025. Os percentuais reforçam que as mercadorias de alta circulação, fácil escoamento e rápida revenda são o foco das quadrilhas na região.

Trechos urbanos (35,3%) e rotas curtas concentraram a maior parte dos roubos em operações monitoradas pelas GRs do ecossistema nstech.

As rotas SP x SP (17,9%) e RJ x RJ (13,1%) lideraram o ranking de prejuízos, demonstrando que, no Sudeste, a distribuição regional e a última milha são mais críticas do que longos trajetos rodoviários.

Na região Sudeste, o risco é contínuo ao longo do dia e se intensifica no fim da semana. As noites (31,4%) e madrugadas (25,8%) foram os períodos do dia mais críticos, assim como as quintas (22,5%) e as sextas-feiras (15,6%).

2. Nordeste

O Nordeste manteve relevância estrutural no cenário de roubo de cargas em 2025, respondendo por 12,8% dos prejuízos. O dado confirma que a criminalidade na região não é pontual e, em 2025, passou a ter caráter estrutural.

BA (28,4%), MA (24,7%) e PE (23,8%) somaram mais de 75% dos prejuízos regionais, indicando concentração em estados com forte circulação logística, grandes extensões rodoviárias e papel relevante no abastecimento inter-regional.

As cargas fracionadas foram as mais atacadas (38,8% do prejuízo na região), mas o risco é pulverizado também entre os segmentos de higiene e limpeza (15%), alimentício (14,2%) e eletrônicos (13,3%).

O perfil mostra maior diversificação dos alvos quando comparado ao Sudeste, ampliando a complexidade da gestão de risco.

A BR-101 concentrou 30,8% dos prejuízos, seguida pela BR-316 (16,1%) e BR-116 (10,5%), reforçando que os roubos ocorrem majoritariamente em eixos rodoviários estruturantes.

No Nordeste, o prejuízo por roubo em trechos urbanos ficou em 4,4%, percentual bem distante do verificado na região Sudeste.

O período da noite concentrou 45,2% dos prejuízos, enquanto domingo (19,2%) e quinta-feira (17,2%) lideraram entre os dias da semana. O padrão indica vulnerabilidade ampliada fora do horário comercial e em períodos de menor fiscalização.

3. Norte

O Norte aparece como o terceiro maior polo de risco do país. Na comparação entre 2024 e 2025, a região deu um salto de 0,9% para 11,2% dos prejuízos nacionais.

Pará e Tocantins concentraram o prejuízo. Pará (PA) respondeu por 62,9% do total sinistrado e Tocantins (TO), 37,1%.

Essa concentração absoluta em dois estados aponta para a importância da gestão de risco em eixos logísticos específicos que conectam áreas de produção e consumo.

Diferente de outras regiões, o risco no Norte é focado em cargas de altíssimo valor agregado. O segmento de eletrônicos representou 25,8% das perdas, higiene e limpeza (7,7%), e fracionados 7,4% dos prejuízos

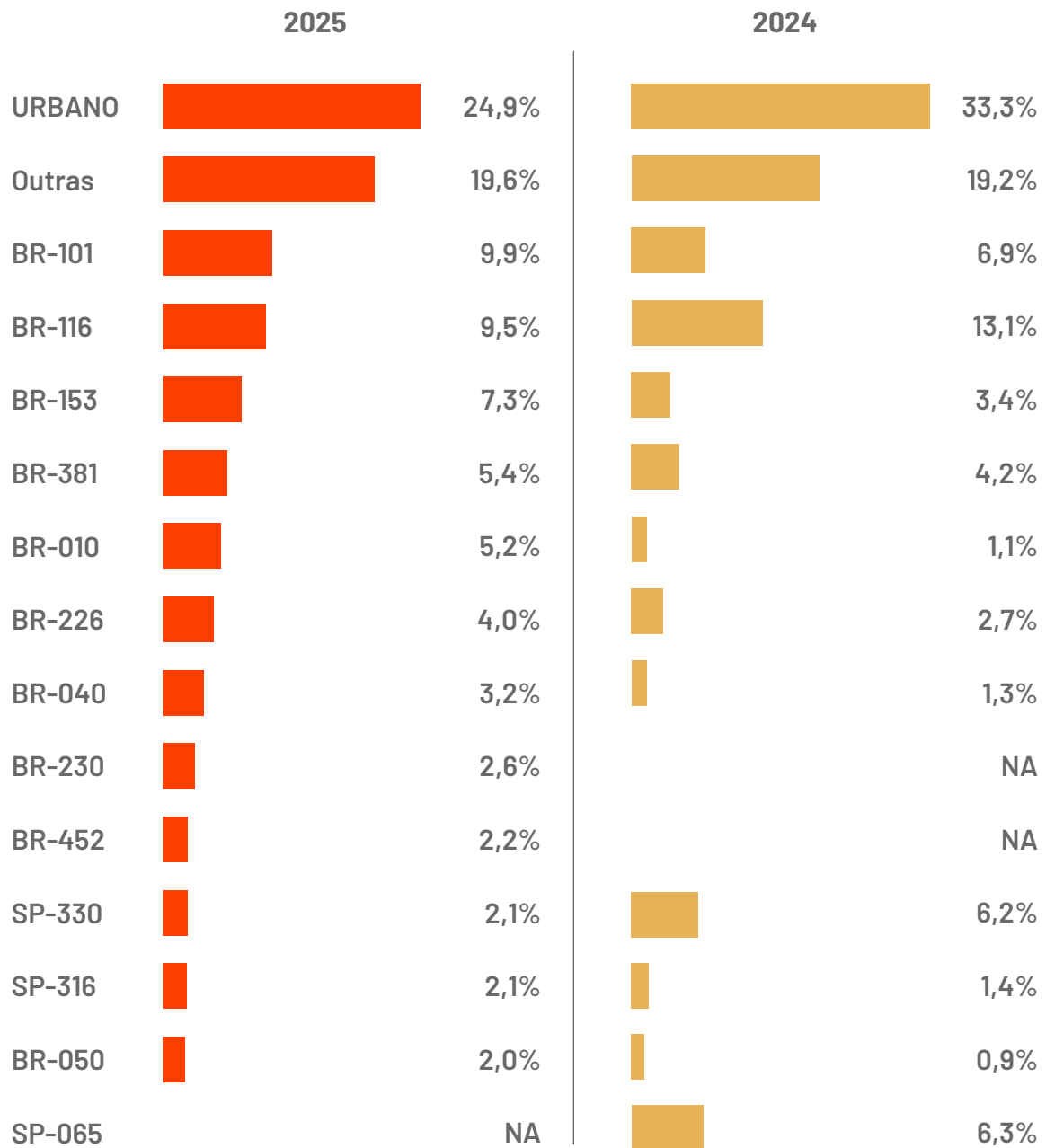
No Norte, a BR-010 foi o principal corredor de risco, concentrando 46,5% dos prejuízos em 2025, seguida pela BR-226 (25,7%) e BR-230 (12,3%).

As abordagens dos criminosos ocorreram em trechos estratégicos que servem como rotas de longa distância, como a que liga Minas Gerais ao Pará (MG x PA), que sozinha responde por 55% das perdas na região Norte.

O padrão de horário é notavelmente específico: 75,5% dos prejuízos nas operações monitoradas pelas GRs da nstech ocorreram durante a tarde. Além disso, a quarta-feira foi o dia mais crítico, somando 50,4% das ocorrências da semana.

Rodovia

*Percentual por valor de prejuízo



1. Áreas Urbanas

Os trechos urbanos mantiveram a liderança nos prejuízos por roubo de cargas em 2025. No entanto, na comparação com 2024, as GRs do ecossistema nstech registraram queda de 8,4 pontos percentuais nesses locais.

Em 2025, os trechos urbanos das rotas RJ X RJ (23,9%), SP X SP (22,4%) e SP X RJ (17,2%) concentraram mais de 63% de todos os prejuízos.

Se considerada a distribuição dos prejuízos por município, a capital fluminense (50,3%) e Duque de Caxias (11%), na Baixada Fluminense, foram as recordistas, seguidas pela capital paulista (8,5%), Cubatão (5%), Guarulhos (4,4%) e Campinas (3,8%).

Os percentuais de prejuízo em trechos urbanos dessas cidades demonstram que o problema é altamente localizado nos maiores centros logísticos do Sudeste.

Ainda nos trechos urbanos, o principal alvo foram as cargas fracionadas e alimentos. Juntos, esses dois segmentos somaram 87% dos prejuízos. Esse perfil indica, em especial, o ataque a veículos de entrega urbana.

O risco foi massivamente concentrado nas madrugadas (34,6%) e manhãs (32%), horários de pico das operações de distribuição e entrega urbana, quando um grande volume de mercadorias está em circulação para abastecer o comércio.

Em relação aos dias da semana, os prejuízos ficaram distribuídos, principalmente, aos sábados (21,6%), terças-feiras (19,1%), sextas-feiras (16,7%) e quintas-feiras (13,7%).

2. Rodovias

Em 2025, a BR-101 ultrapassou a BR-116, que foi a rodovia com maior concentração de prejuízos do país (13,1%) em 2024. Ainda que a liderança tenha se invertido, as duas rodovias se mantiveram como a principal zona de risco rodoviário do Brasil.

Algumas rodovias apresentaram um aumento alarmante de risco. A BR-010 (que corta Maranhão, Tocantins e Pará) viu sua participação nos prejuízos quase quintuplicar, saltando de 1,1% para 5,2%.

Da mesma forma, a BR-153, que atravessa o país de Norte a Sul, mais do que dobrou sua relevância na distribuição dos prejuízos, passando de 3,4% para 7,3%. Isso acende o alerta para a atuação de criminosos em corredores logísticos estratégicos para o agronegócio e o abastecimento regional.

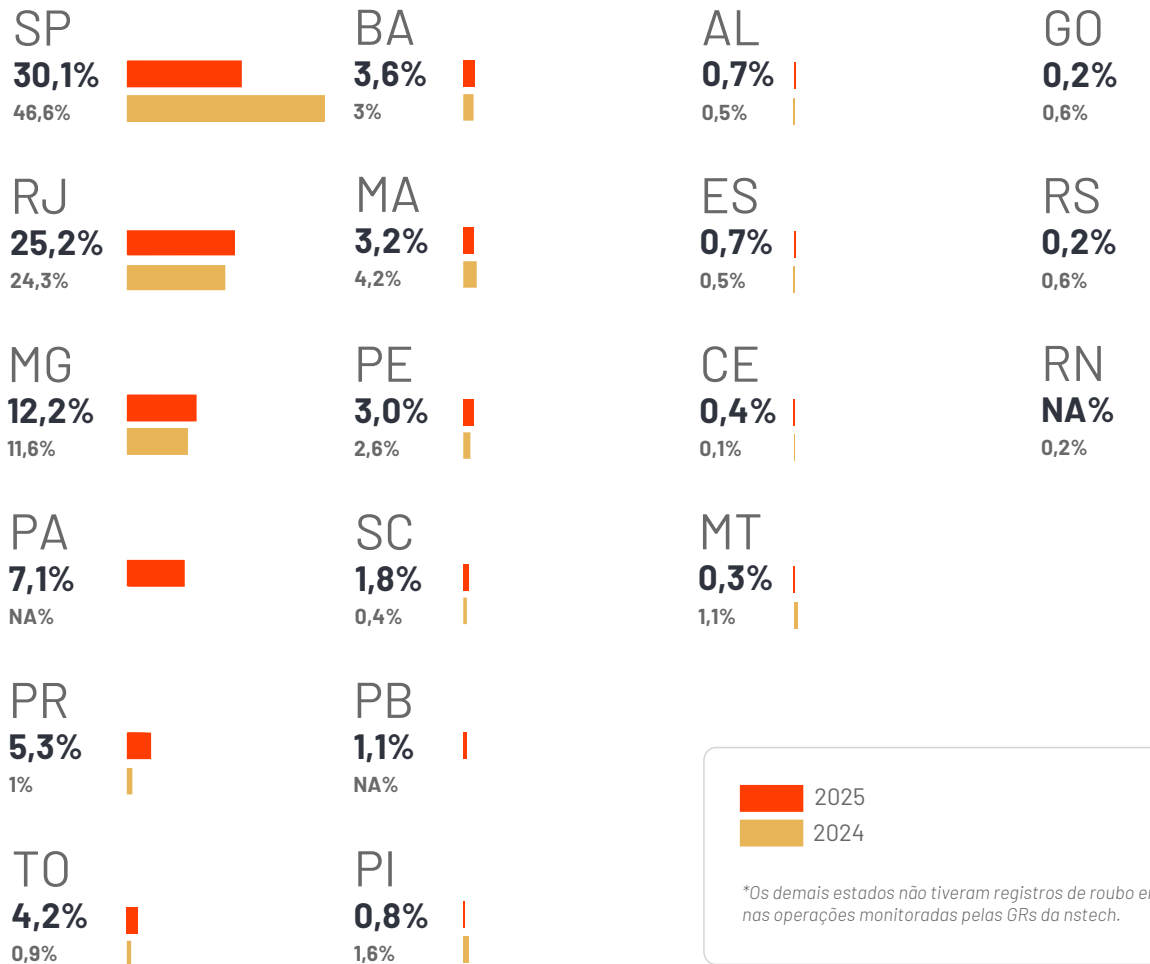
Algumas rodovias estaduais de São Paulo, que antes figuravam com destaque, tiveram uma melhora notável. A SP-330 (Anhanguera) despencou de 6,2% para 2,1%. Mais impressionante ainda, a SP-065, que representou 6,3% das perdas em 2024, saiu completamente da lista de maior risco em 2025.

A análise revela ainda o surgimento de novas rodovias que não apareciam, anteriormente, com relevância estatística no ranking. A BR-230 (Transamazônica) e a BR-452 surgiram na lista em 2025, com 2,6% e 2,2% dos prejuízos, respectivamente. Isso demonstra a natureza dinâmica do crime, que explora constantemente novas rotas logísticas.

Apesar da dinâmica de trocas, o risco geral se tornou ainda mais concentrado em um grupo seletivo de rodovias federais. As 5 principais rodovias do ranking atual (BR-101, BR-116, BR-153, BR-381 e BR-010) somaram 37,3% de todos os prejuízos do país em 2025.

Estados do Brasil

*Percentual por valor de prejuízo



Em 2025, percebeu-se uma redução na participação de São Paulo nos prejuízos por roubo de cargas. O montante caiu de 46,6% para 30,1% na distribuição nacional.

Embora ainda seja o estado líder, a queda foi superior a 16 pontos percentuais. Essa retração pode ser resultado tanto de ações de segurança eficazes quanto de uma forte migração das quadrilhas para outros estados.

Enquanto a participação de SP caiu drasticamente, a do Rio de Janeiro segue em crescimento, passando de 24,3% para 25,2%. Em um cenário de pulverização nacional do crime, essa relativa estabilidade significa que, proporcionalmente, o problema no RJ se tornou ainda mais crítico.

A escala dos prejuízos por roubo de cargas no estado é percebida desde 2023. Na comparação entre 2023 e 2024, o percentual de prejuízo no RJ já tinha subido de 18,9% para 24,3%.

A análise de 2025 revelou ainda, na comparação com 2024, uma forte migração do crime para novas áreas. O Pará (PA) surgiu com força no mapa, saindo de zero para 7,1% e assumindo a 4ª posição nacional.

Paraná (PR) e Tocantins (TO) também explodiram, com crescimentos superiores a 350% em sua participação. Essa expansão para o Sul e para o Arco Norte evidencia que os criminosos estão atuando em novos corredores logísticos.

Além dos estados já reconhecidamente críticos, novos focos de risco surgiram em 2025. O caso mais notável é a Paraíba (PB), que não tinha registros em 2024 e agora figura com 1,1% dos prejuízos.

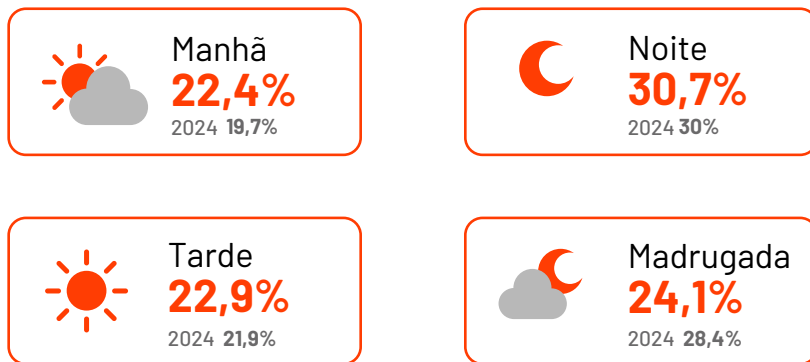
Esse movimento, somado ao crescimento de Bahia e Pernambuco, mostra que o crime na região Nordeste está se diversificando e expandindo para além dos seus eixos tradicionais.

Em contrapartida à expansão de algumas áreas, estados como Mato Grosso (MT), Goiás (GO), Piauí (PI) e Maranhão (MA) registraram uma queda em sua participação nos prejuízos.



Período do dia

*Percentual por valor de prejuízo



A noite continua sendo o período de maior risco (30,7%) para o transporte de cargas, com uma leve alta em relação a 2024. Isso consolida o horário noturno como um momento de vulnerabilidade estrutural para a logística brasileira, exigindo atenção contínua.

Em 2025, na distribuição dos prejuízos por período do dia, a redução mais significativa ocorreu na madrugada, que caiu de 28,4% para 24,1%. Na contramão, nota-se aumento da criminalidade no período da manhã, período em que os prejuízos subiram de 19,7% para 22,4%.

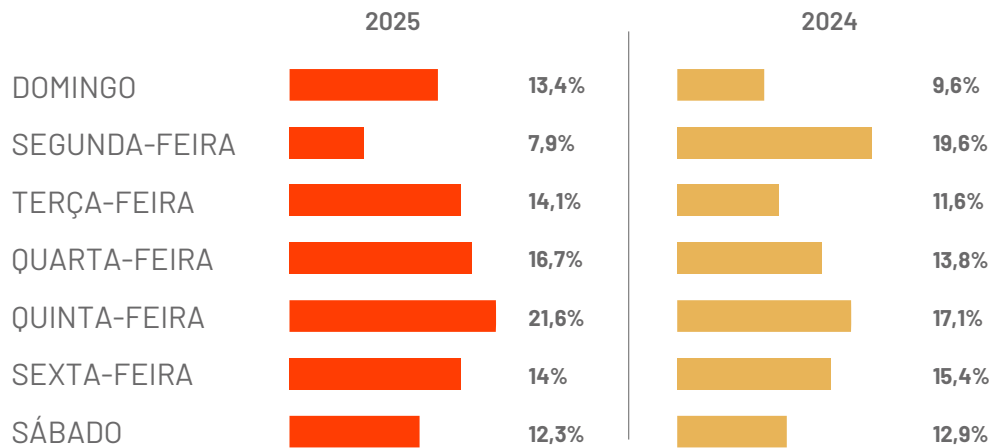
Os números indicam uma mudança estratégica dos criminosos, que passaram a agir mais em horário comercial, quando o fluxo de veículos de carga se intensifica, em vez de se exporem apenas durante a noite.

Em uma análise geral, nota-se que o risco se tornou mais bem distribuído ao longo das 24 horas do dia. A diferença entre o período mais arriscado (noite, com 30,7%) e o menos arriscado (manhã, 22,4%) diminuiu.

Essa similaridade na distribuição dos roubos ao longo do dia sugere que não há mais um "horário seguro", o que obriga as empresas a reforçarem seu estado de alerta durante toda a operação.

Dia da semana

*Percentual por valor de prejuízo



A mudança mais drástica em 2025, na análise da sinistralidade por dia da semana, foi a queda brutal do risco na segunda-feira, que despencou de 19,6% para 7,9%, deixando de ser o dia mais perigoso.

Em seu lugar, a quinta-feira se consolidou como um dia crítico, saltando de 17,1% para 21,6%. Isso mostra uma reorganização completa da atuação dos criminosos, que agora focam em dias úteis (quartas e quintas-feiras).

Ainda assim, o domingo registrou um aumento significativo de risco, passando de 9,6% para 13,4%. Isso quebra o paradigma de que os fins de semana são períodos de menor atividade criminosa e indica que as quadrilhas estão explorando as janelas de menor fiscalização e tráfego para agir.



Cenário mês a mês

Janeiro 2025

- As cargas de alimentos e fracionados foram as mais atacadas em janeiro, somando 86,2% dos prejuízos.
- Quase 90% dos prejuízos por roubo de cargas no primeiro mês do ano foram registrados no Sudeste, sendo 37,1% concentrados em São Paulo e 31,4% no Rio de Janeiro.
- O período mais crítico do dia foi o noturno, com 50,5% do total sinistrado em janeiro. Entre os dias da semana, sexta e segunda-feira dividiram a liderança do ranking, com 30,8% e 28,8% do prejuízo, respectivamente.
- Nos trechos urbanos, os prejuízos causados pelas quadrilhas de roubo de cargas representaram 21,2% do total em janeiro.
- A rodovia federal mais crítica foi a BR-101, com 17,7% do valor sinistrado. Entre as estaduais, a SP-330 liderou com 13,7% dos prejuízos.

Fevereiro 2025

- Dos 61% dos prejuízos registrados no Sudeste em virtude de roubos de cargas, 29,8% se concentraram em São Paulo. O Maranhão apareceu em segundo lugar no ranking, com 22,9%, à frente do RJ (21,4%).
- Em fevereiro, o local de abordagem mais comum foi a capital fluminense, com 17,6% do prejuízo. Na sequência aparece Timon (MA), com 12,6% do total sinistrado.
- As quadrilhas atuaram mais intensamente no período da noite, que acumulou 53,1% dos prejuízos. Mais de 27% dos valores contabilizados em sinistros ficaram concentrados às segundas-feiras.
- As operações intraestaduais foram as mais afetadas no período. A rota RJ X RJ acumulou 15,8% dos sinistros. Em segundo lugar ficou a rota SP X SP, com 12,9% do total.
- De novo, o trecho urbano foi o mais vulnerável, acumulando 28,5%, à frente da BR-316 (22,9%) e da BR-116 (11,3%).
- Assim como em janeiro, as cargas fracionadas (46,9%) e de alimentos (24,3%) foram os principais alvos das quadrilhas. Em fevereiro, os maiores prejuízos foram concentrados às segundas-feiras, somando 27,6% do total apurado no mês.

Março 2025

- O final do primeiro trimestre de 2025 foi marcado por mudanças no perfil dos crimes. Os trechos urbanos deixaram a liderança do ranking, aparecendo em terceiro lugar, com 13,5% dos prejuízos. À frente ficaram a BR-101 (37%) e a BR-452 (16,2%).
- As rotas com saídas de MG (MG X PA e MG X MG) somaram 63,1% do total de prejuízos em março de 2025.
- Outra mudança foi identificada na distribuição do prejuízo por estados. O Pará contabilizou 37% do total, com MG em segundo lugar (26,1%). SP ocupou a terceira posição, com 15,9% do total.
- A criminalidade disparou às quartas-feiras e no período da tarde. O dia da semana concentrou 42,3% dos prejuízos por roubos e foi durante as tardes que as operações enfrentaram maior criticidade, com 55% dos roubos em março.

Abril 2025

- São Paulo recuperou a amarga liderança no ranking de prejuízo por roubo de cargas. O estado somou 45,7% do total sinistrado em abril. Se consideradas as regiões do país, o Sudeste acumulou 53,5% do prejuízo.
- De volta ao topo do ranking, as operações com cargas fracionadas amargaram prejuízos de 46,8%. Em seguida ficaram eletrônicos (15,2%) e alimentos (14,9%).
- O padrão foi retomado também em relação ao local de abordagem das quadrilhas. Nos trechos urbanos, o prejuízo chegou a 22,1%. Entre as rodovias, quem aparece com "destaque" em abril é a BR-070 (15%). Na sequência estão a BR-226 (14,9%), a BR101 (12,2%) e a BR-230 (11,9%).
- Na análise da sinistralidade por período do dia, o prejuízo ficou concentrado à noite (40,8%). O domingo foi o dia da semana mais crítico, com 20,7% do total sinistrado.

Mai 2025

- Em maio, todas as regiões do país registraram roubos de cargas (em operações monitoradas pelas gerenciadoras de risco da nstech). Apesar da distribuição, o Sudeste contabilizou a maior concentração de prejuízo: 47,3%.
- Sextas-feiras (33,4%) e o período da noite (38,5%) foram os mais críticos. As principais cargas atacadas nas sextas foram fracionadas (53%) e alimentos (46,2%).
- Entre as rodovias, a BR-101 voltou a aparecer com destaque, acumulando 30,5% do valor sinistrado no mês. Logo a seguir aparecem os trechos urbanos, com 20,7% dos prejuízos.

- Sem mudanças na lista de segmentos mais atacados pelos criminosos, as cargas fracionadas e os alimentos somaram 74,1% dos prejuízos. Eletrônicos (11,7%) e medicamentos (10,5%) aparecem na sequência.
- A cidade do Rio de Janeiro foi o local com maior concentração de prejuízos (17,1%). Na apuração dos prejuízos por rota, SP X SP aparece com 13,5% e PA X SP com 11,7%.

Junho 2025

- Em junho, as cargas de alimentos (29,1%) e fracionadas (13,4%) apareceram no topo do ranking de prejuízos por roubos na distribuição por segmento.
- A rodovia BR-153 foi a mais crítica, contabilizando 57,6% do prejuízo total.
- Os trechos urbanos somaram 22% do valor sinistrado. Entre os municípios, a atuação dos criminosos em Ourinhos (SP) concentrou mais da metade (55,2%) dos prejuízos no ranking de abordagem por local.
- O período da noite se manteve como o mais vulnerável, com 65,2% dos prejuízos, percentual semelhante aos das quintas-feiras (63,8%), o dia da semana mais crítico em junho.

Julho 2025

- O maior prejuízo por roubo de cargas em julho, nas operações monitoradas pelas GRs da nstech, foi contabilizado no Rio de Janeiro (37,9%). A “novidade” foi o estado do Tocantins aparecendo entre os líderes, com 16,6% dos prejuízos apurados em julho, à frente de SP (13,5%).
- O período de concentração dos prejuízos foi o matutino (42,6%). Na análise por dia da semana, terça-feira e quinta-feira se destacam, com 36,2% e 34,7% respectivamente.
- Entre as regiões, o Sudeste se manteve na liderança em julho, com 64,6% dos prejuízos por roubos. No entanto, o Norte subiu no ranking, aparecendo em segundo lugar com 16,6%, percentual semelhante ao do Nordeste (14,6%).
- De novo, as cargas fracionadas foram as mais atacadas pelos criminosos, somando 31,8% do total de prejuízos no mês. Alimentos (23,1%) e eletrônicos (18,4%) apareceram na sequência.



Agosto 2025

- A rota SP X PR foi a mais crítica em agosto. Nela foram concentrados 18,7% dos prejuízos (mais especificamente na cidade de Sertaneja, no Paraná). Em segundo lugar aparece a rota MT x SC (11,1%).
- Esses números explicam por que o Sul aparece em segundo lugar no ranking de sinistralidade por região no mês de agosto, com 23,4% (atrás do Sudeste, com 57,3%).
- Fracionados e alimentos somaram 77,2% dos prejuízos em agosto. Entre as rodovias, a primeira do ranking foi a PR-323 (18,7%). Se consideradas as estradas federais, a mais crítica foi a BR-374, com 11,1% do prejuízo.
- De novo, os trechos urbanos aparecem na liderança do ranking, com 28,4% dos prejuízos na distribuição por local de abordagem das quadrilhas.
- Nas manhãs de agosto, os prejuízos somaram 46,2%. Entre os dias da semana, a quinta-feira foi a mais crítica, totalizando 25,6% do total contabilizado no mês.

Setembro 2025

- O Sudeste foi, disparadamente, o grande ponto de atenção em setembro, com 89,3% dos prejuízos. Outro líder disparado foi o segmento de cargas fracionadas, que contabilizou 68,8% do total sinistrado em setembro.
- Destaque também para os ataques às cargas de medicamentos. Essas operações representaram 13,8% dos prejuízos no final do terceiro trimestre do ano.
- Os trechos urbanos (18,5%) cederam seu primeiro lugar no ranking para duas rodovias federais: BR-381 (48,3%) e BR-050 (19,4%). Foi na rota BA x SP que as quadrilhas causaram o prejuízo mais significativo: 48,2% do total contabilizado em setembro.
- Entre os estados, MG acumulou 51,2% dos prejuízos, onde ocorreram roubos a cargas do segmento siderúrgico (5,5%) e defensivos agrícolas (0,1%). O segmento mais afetado em MG, no entanto, foi o de cargas fracionadas (94,4%).
- Ao longo do mês de setembro, as quadrilhas atuaram mais fortemente no período da tarde (51% do prejuízo total), com predominância de ocorrências aos domingos, dia da semana que concentrou 57% dos prejuízos do mês.

Outubro 2025

- O último trimestre de 2025 começou com alta concentração de prejuízos no Sudeste: 77,1%.
- Do total de prejuízos registrados em operações de transporte de cargas monitoradas pelas GRs da nstech em outubro, 17,9% ficaram concentrados nos trechos urbanos.

- Quase um terço dos sinistros foram contabilizados em SP, onde o roubo de cargas do segmento siderúrgico representou 35% do prejuízo total, seguido por medicamentos (29,1%).
- As quartas-feiras de outubro registraram maior vulnerabilidade. O percentual de prejuízos neste dia da semana chegou a 45,5%. Em relação ao período do dia mais crítico, as madrugadas e tardes foram equivalentes, com prejuízos acumulados de 29,4% e 29,3% respectivamente.

Novembro 2025

- No mês de novembro, o segmento que liderou o ranking de prejuízos foi o de cargas fracionadas, com incríveis 71,9% dos prejuízos.
- De novo, o segmento siderúrgico aparece no ranking, em terceiro lugar, somando 5,8% do total sinistrado. Em segundo lugar ficaram as operações com cargas alimentícias (15%).
- Na análise por rotas, a vulnerabilidade foi maior nos trechos SP X SP (18,5%) e RJ X RJ (16,7%). Em terceiro aparece MG X SP (14,5%). Foi na BR-116 que as quadrilhas causaram o maior prejuízo, acumulado em 39,9%. Em seguida aparecem os trechos urbanos, com 19,9%.
- O estado de SP amargou, sozinho, 47,8% do prejuízo acumulado em novembro, à frente do RJ (23,9%) e da BA (14,4%).
- No ranking por dia da semana, as quintas-feiras aparecem em destaque, somando 26,4% dos prejuízos do mês. Já as madrugadas concentraram 46,1% dos prejuízos.

Dezembro 2025

- 2025 terminou com ampla liderança do Rio de Janeiro no ranking de prejuízos por estado, somando 71,6% dos prejuízos. O restante do prejuízo ficou distribuído entre PR, SP, SC, MG, BA e PB.
- Ampla liderança também para as madrugadas. Foi neste período do dia que as quadrilhas causaram 59,9% dos prejuízos.
- Os sábados foram os dias mais críticos em dezembro, com 34,7% do total sinistrado.
- No fim do ano, as cargas fracionadas se mantiveram com o principal alvo das quadrilhas. Os prejuízos somaram 60,2% neste segmento. Na sequência aparecem alimentos (23%) e bebidas (5,7%).
- Mais da metade dos prejuízos (56,2%) foram registrados em trechos urbanos. A BR-101 e a BR-116 foram as líderes de criminalidade entre as rodovias federais. Juntas, elas representaram 29,8% dos prejuízos

Estados mais afetados

São Paulo

- Representou 30,1% dos prejuízos do ano na distribuição por estados.
- 25% dos prejuízos foram registrados em trechos urbanos.
- A BR-116 foi a mais crítica, com 16,7% dos prejuízos.
- A rota SP X SP liderou o ranking por trechos, somando 40,4% dos prejuízos.
- As operações com cargas fracionadas somaram mais da metade (52,1%) dos valores sinistrados.
- Os roubos na cidade de Ourinhos (SP) causaram 13,7% do prejuízo total.
- As quadrilhas atuaram mais intensamente à noite (48,5%) e às quintas-feiras (27,3%).

Rio De Janeiro

- As cargas de alimentos foram o principal foco dos criminosos, representando 45,6% do prejuízo total no estado.
- As operações de transporte na capital fluminense foram as mais críticas, onde o prejuízo acumulado foi de 74,7%.
- Os trechos urbanos somaram 63% dos sinistros no Rio de Janeiro em 2025. Entre as rodovias, a BR-101 aparece em primeiro lugar com 18,5%.
- Os prejuízos foram mais acentuados na rota RJ X RJ (35,3%).
- Na análise da sinistralidade por período do dia, os ataques durante as manhãs somaram 31,7% dos prejuízos. Em relação ao dia da semana, o prejuízo aos sábados chegou a 24,5%.



Minas Gerais

- Assim como em 2024, no ano de 2025 o estado de Minas Gerais apareceu em terceiro lugar no ranking geral de prejuízos por roubo de cargas em operações monitoradas pelas três GRs do ecossistema nstech.
- A investida das quadrilhas aos domingos chamou a atenção no estado, já que este dia da semana representou a fatia de 49,5% dos prejuízos.
- Os prejuízos foram maiores no período da tarde (40,5% do total).
- Os segmentos mais atacados foram fracionados (49,5%) e alimentos (7,9%).
- Os trechos urbanos perderam lugar no ranking de sinistralidade, aparecendo em sexto lugar, com 5,1% dos prejuízos.
- Os principais locais de atuação das quadrilhas foram BR-381 (36%), BR-452 (18,3%), BR-040 (14,6%), BR-153 (11,7%) e BR-262 (6,6%).



10 insights sobre roubo de cargas no Brasil em 2025

A seguir, você confere um resumo com os principais pontos de atenção sobre o roubo de cargas no Brasil.

1. A especialização do crime

Mesmo que fracionados e alimentos sejam o principal alvo no roubo de cargas no Brasil, os dados de 2025 indicam uma tendência de migração do “crime de oportunidade” para o “crime especializado”.

Isso indica que as quadrilhas especializadas estão focando em produtos de alto valor agregado, fáceis de escoar e não rastreáveis.

2. Migração geográfica do risco

O crime está se deslocando geograficamente. Embora o Sudeste ainda lidere o ranking de regiões mais vulneráveis, sua participação no prejuízo caiu de 83,2% para 68,1%.

Em contrapartida, a Região Norte saltou de 0,9% para 11,2% e a Região Sul mais que triplicou, de 2% para 7,3%. Este é um sinal claro de que os criminosos estão explorando novos corredores logísticos, antes considerados seguros.

3. Estabilidade crítica do Rio de Janeiro

São Paulo, líder na sinistralidade em operações de transporte de cargas, teve uma queda massiva de 16,5 pontos percentuais em sua participação nos prejuízos (de 46,6% para 30,1% em 2025).

Enquanto isso, o Rio de Janeiro manteve-se estável (em torno de 25%), o que, proporcionalmente, torna o problema no estado ainda mais crítico, especialmente para cargas de alimentos e distribuição urbana.

4. Surgimento de novos hotspots de risco no mapa nacional

Estados que em 2024 não apresentaram relevância estatística agora surgem como protagonistas. O Pará (PA) saiu do zero para se tornar o 4º estado com maior prejuízo (7,1%) em 2025.

Paraná (PR) e Tocantins (TO) também tiveram crescimentos em torno de 500%, consolidando o Arco Norte e o Sul como novas áreas de atenção máxima.

5. Bens essenciais e de alto valor na mira

Em 2025 houve um aumento notável no roubo de bens de primeira necessidade e alto valor.

Medicamentos (+2,1 p.p.), alimentos (+6,4 p.p.) e siderúrgicos (+1,3 p.p.) viram sua participação nos prejuízos crescer, mostrando o foco dos criminosos em produtos com demanda constante no mercado paralelo.

6. A dinâmica rodovia vs. urbano

Apesar dos trechos urbanos ainda liderarem o prejuízo total (24,9%), a queda de 8,4 p.p. em sua participação mostra uma mudança.

Rodovias federais estratégicas, como a BR-010 (crescimento de quase 5x) e a BR-153 (crescimento de mais de 2x), se tornaram mais perigosas, indicando ataques mais planejados em rotas de longa distância.

Além disso, rotas curtas, como SP x SP e RJ x RJ, concentraram volumes expressivos de prejuízo, mostrando que o maior risco não está apenas em deslocamentos interestaduais ou de longa distância.

7. Não existe horário seguro

Em 2025, o risco se espalhou pelas 24h do dia. A diferença entre o período mais arriscado e o mais seguro diminuiu.

Houve uma queda do risco na madrugada (de 28,4% para 24,1%) e um aumento no período da manhã (de 19,7% para 22,4%). Isso mostra que os criminosos estão agindo em pleno horário comercial, aproveitando o maior fluxo de veículos.



8. O fim da “segunda-feira perigosa”

O calendário do crime mudou em 2025. A segunda-feira despencou de 19,6% na participação dos prejuízos por roubo de cargas para 7,9%.

Em seu lugar, a quinta-feira se consolidou como o dia mais crítico (21,6%). Além disso, o risco aos domingos aumentou significativamente, quebrando o paradigma de que os fins de semana são mais seguros.

9. Gestão de risco em segmentos específicos

O desaparecimento de categorias como combustível e componentes eletrônicos, assim como a queda nos percentuais de prejuízos em operações com pneus e eletrodomésticos, é um insight positivo.

Isso sugere que as tecnologias de rastreamento e as estratégias de gestão de risco aplicadas a esses produtos se tornaram mais eficazes e, possivelmente, o risco para os criminosos deixou de compensar.

10. Concentração do risco em alvos específicos

A análise mensal da sinistralidade revela uma volatilidade extrema, onde cada mês pode ter um “vilão” diferente (estado, rodovia ou tipo de carga). No entanto, o padrão geral do ano mostra que, embora pulverizado, o crime se concentra em alvos de alta liquidez.

As cargas fracionadas e de alimentos ainda somam a maior parte dos prejuízos, mas os ataques a cargas de eletrônicos, higiene/limpeza e medicamentos indicam uma busca por maior lucratividade.



Conclusão

O comportamento altamente mutável das quadrilhas de roubo de cargas em 2025 comprova que modelos estáticos de gestão de riscos não são suficientes. A prevenção eficaz exige inteligência contínua, leitura territorial refinada e capacidade de adaptação rápida.

Para garantir a segurança das cargas é essencial buscar soluções em rede e dados integrados. Por isso, este report anual feito pela nstech é tão importante.

Em 2025, o cenário do roubo de cargas no Brasil evidenciou uma transformação estrutural no modus operandi das quadrilhas. Os criminosos deixaram de atuar majoritariamente por oportunidade e passaram a operar de forma cada vez mais especializada.

Os números deste relatório indicam uma atuação criminosa orientada por inteligência logística, previsibilidade de rotas e alto potencial de escoamento no mercado ilegal.

O crescimento nos prejuízos envolvendo segmentos essenciais e de alto valor agregado e a migração geográfica do risco para regiões como Norte e Sul confirmam que o roubo de cargas ficou mais seletivo, estratégico e adaptável.

Mesmo com a manutenção da liderança do Sudeste, especialmente de São Paulo e Rio de Janeiro, os dados mostram um movimento claro de pulverização nacional do risco, chegando a novos corredores logísticos, rodovias federais críticas e operações antes consideradas secundárias.

Esse novo contexto impõe um desafio direto às empresas de transporte, embarcadores e operadores logísticos: não há mais rotas, regiões, dias ou horários naturalmente seguros.

A concentração dos sinistros em áreas urbanas, na última milha e em operações intraestaduais, aliada à distribuição cada vez mais homogênea do risco ao longo da semana e do horário do dia, exige uma gestão de risco dinâmica, baseada em dados, inteligência territorial e monitoramento contínuo.

A experiência das gerenciadoras de risco do ecossistema nstech demonstra que estratégias eficazes reduzem a atratividade de determinados alvos.

Nesse cenário atual, a resiliência logística passa a depender da capacidade de antecipar movimentos, integrar informações e tomar decisões em tempo real, transformando a gestão de risco em um pilar estratégico da operação e da sustentabilidade do negócio.

Se você quer que as suas cargas viajem em segurança, conte com a nstech. Só aqui você faz parte da maior rede logística da América Latina, a TNS.

nstech

**A maior empresa de software para
supply chain da América Latina.**



Acesse:
nstech.com.br

**Siga-nos nas redes para receber
mais conteúdos e análises!**



/nstechlog