Capítulo 24

Roubo de Cargas no Estado de São Paulo: Desafios para o Transporte Rodoviário

Cargo Theft in the State of São Paulo: Challenges for Road Transport

Ana Laura de Lima Campos

Resumo: O transporte rodoviário de cargas no Estado de São Paulo desempenha papel estratégico na economia brasileira, enfrentando constantes desafios de segurança. Este estudo descreve as principais características do roubo de cargas no estado, identificando padrões temporais, territoriais, operacionais, fatores de vulnerabilidade e gerenciamento de riscos. A pesquisa possui caráter descritivo com abordagem qualiquantitativa, baseada em levantamento bibliográfico e documental de dados secundários (SSP-SP, Boletim Tracker FECAP, SETCESP e DNIT). Os resultados indicam tendência de redução geral das ocorrências em 2025 e no primeiro trimestre de 2026. Constatou-se concentração em dias úteis (82%), com alta incidência diurna (34,2% entre 7h e 9h). A etapa de entrega apresentou maior incidência de abordagens (38,28%), seguida por interceptações em movimento (28,59%). Na dimensão territorial, a Capital permanece como principal polo, com expansão para municípios limítrofes e corredores logísticos. Conclui-se que o gerenciamento de riscos, impulsionado pela Lei nº 14.599/2023 (seguros RCTR-C e RC-DC), é elo fundamental para a prevenção e planejamento logístico.

Palavras-chave: logística; roubo de cargas; transporte rodoviário; Estado de São Paulo; gerenciamento de riscos

Abstract: Road freight transport in São Paulo plays a strategic economic role but faces continuous security challenges. This paper describes cargo theft characteristics in São Paulo, identifying temporal, territorial, and operational patterns, vulnerabilities, and risk management. It is a descriptive study with a qualitative-quantitative approach based on secondary data (SSP-SP, Tracker FECAP, SETCESP, DNIT). Results show a downward trend in 2025 and Q1 2026. Occurrences concentrate on weekdays (82%) during daytime (34.2% from 7 to 9 AM). Delivery is the most vulnerable phase (38.28%). Territorially, the Capital leads, with crime expanding to Metropolitan corridors. Risk management, supported by Law 14,599/2023, is essential for preventive planning.

Keywords: logistics; cargo theft; road transport; State of São Paulo; risk management.

INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário desempenha papel vital na movimentação de mercadorias no Brasil, sobressaindo-se o Estado de São Paulo por concentrar grande parte da atividade econômica, industrial e logística do país. Contudo, a intensa circulação de mercadorias expõe veículos, motoristas e cargas a severos riscos de segurança. O roubo de cargas gera prejuízos que ultrapassam a perda direta dos produtos, ocasionando custos adicionais com apólices de seguro, monitoramento, escoltas armadas, gerenciamento de riscos e interrupções operacionais (Ituran, 2026; Azul Tecnologia, 2026). Análises estatísticas indicam que o roubo de cargas

DOI: 10.47573/aya.6228.3.61.24

apresenta padrões temporais, territoriais e operacionais bem delimitados. Em 2025, houve redução nas ocorrências no estado paulista. O Boletim Tracker FECAP apontou 4.142 casos em 2025 contra 5.523 em 2024, enquanto o SETCESP (com dados da SSP-SP/SP Carga) registrou 3.470 ocorrências em 2025 frente a 4.711 em 2024. As divergências decorrem das diferentes metodologias e recortes empregados (FECAP, 2026; SETCESP, 2026). No primeiro trimestre de 2026, observou-se uma queda de 30,2% nas ocorrências em relação ao mesmo período do ano anterior. Notou-se também a concentração em dias úteis e o deslocamento espacial do crime para municípios limítrofes e corredores logísticos (FECAP, 2026). Nesse cenário, o gerenciamento de riscos torna-se essencial ao transporte de cargas, abrangendo a identificação, avaliação e mitigação de vulnerabilidades em rotas, horários, pontos de parada e etapas de entrega (DNIT, 2026). Diante disso, o objetivo deste estudo é analisar as características temporais, territoriais e operacionais do roubo de cargas no Estado de São Paulo com base em dados secundários até o primeiro trimestre de 2026, discutindo os fatores de vulnerabilidade e as medidas preventivas descritas na literatura.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Roubo de Cargas e Vulnerabilidades do Transporte Rodoviário

O roubo de cargas é um fenômeno complexo que articula aspectos criminais, logísticos e econômicos. Sua ocorrência está associada não apenas à ação dos infratores, mas às falhas operacionais e às oportunidades decorrentes da rotina do transporte (Transvias, 2026; Tecnologística, 2026). A vulnerabilidade logística manifesta-se pela previsibilidade de itinerários, seleção inadequada de horários e locais de parada, além da gestão ineficiente de informações sigilosas sobre a carga. Tais fatores devem ser avaliados de forma sistêmica na mensuração dos riscos operacionais (Ituran, 2026; Azul Tecnologia, 2026). O perfil dos sinistros altera-se dinamicamente. O Boletim Tracker FECAP (2026) registrou, simultaneamente à queda geral de casos, um aumento na participação de mercadorias de alto valor agregado e fácil liquidação, como produtos farmacêuticos, eletrônicos, combustíveis e gêneros alimentícios, aliado a mudanças na geografia do crime. Sob a perspectiva financeira, a redução na quantidade de abordagens não implica diminuição proporcional dos prejuízos. O impacto econômico depende do valor unitário dos lotes atingidos e dos custos indiretos com a reestruturação das viagens. O SETCESP estimou perdas diretas entre R$ 206,9 milhões e R$ 309,1 milhões em 2025 no estado (SETCESP, 2026). Territorialmente, observa-se expressiva centralização dos delitos na Capital paulista (responsável por 62% dos registros no universo pesquisado pelo SETCESP) e nos municípios polo da Região Metropolitana (SETCESP, 2026).

Fatores Associados à Ocorrência do Roubo de Cargas

Apesar das diferenças metodológicas entre os bancos de dados, a trajetória de queda é incontestável. Entre 2024 e 2025, a FECAP registrou retração de 25% (de 5.523 para 4.142 eventos), enquanto o SP Carga/SETCESP apontou redução de 26,3% (de 4.711 para 3.470). No primeiro trimestre de 2026, a tendência declinante persistiu com queda de 30,2% (FECAP, 2026; SETCESP, 2026).

Do ponto de vista operacional, a previsibilidade das viagens e a rigidez das rotinas logísticas aumentam significativamente a exposição às ameaças. Procedimentos falhos no treinamento de motoristas, vazamento de dados de romaneios e sistemas de rastreamento obsoletos limitam a capacidade de resposta e aumentam a vulnerabilidade das frotas (Transvias, 2026; Ituran, 2026; Azul Tecnologia, 2026). Assim, o controle severo sobre as informações operacionais (rotas, horários, valoração das cargas) e o monitoramento contínuo em tempo real atuam como ferramentas fundamentais na prevenção de desvios e na mitigação de sinistros (Azul Tecnologia, 2026).

Gerenciamento de Riscos e Medidas de Prevenção

O gerenciamento de riscos consiste em uma abordagem estruturada para identificação, análise, avaliação, tratamento e acompanhamento dos riscos logísticos. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2026) conceitua a gestão de riscos como instrumento essencial de governança e apoio à tomada de decisão, articulando controles internos, protocolos operacionais e matrizes de criticidade. Essa metodologia demonstra que a segurança no transporte depende da integração sistêmica de processos, e não do uso isolado de dispositivos tecnológicos. O mapeamento sistemático de horários, locais de descanso e etapas de entrega permite antecipar vulnerabilidades e desenhar estratégias preventivas (DNIT, 2026). Na dimensão regulatória, a Lei nº 11.442/2007, com as alterações introduzidas pela Lei nº 14.599/2023, reformulou a estrutura dos seguros de transporte rodoviário. Tornou-se obrigatória a contratação das apólices RCTRC (acidentes), RC-DC (roubo/desaparecimento) e RC-V (veículos), determinando que as apólices de RCTR-C e RCDC sejam vinculadas a um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) acordado entre transportador e seguradora (Brasil, 2007; Brasil, 2023). A Resolução CNSP nº 472/2024 normatizou tais obrigações no âmbito securitário (SUSEP, 2024). Em complementação, a ANTT publicou a Portaria SUROC nº 27/2025 e iniciou, em março de 2026, a integração automatizada entre os sistemas de seguradoras e o RNTRC para fiscalização das apólices (ANTT, 2025; ANTT, 2026). O gerenciamento de riscos estrutura-se, portanto, em três pilares fundamentais: prevenção (redução da probabilidade de eventos), monitoramento (acompanhamento operacional contínuo) e mitigação (mecanismos de resposta e proteção financeira contra perdas) (DNIT, 2026).

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

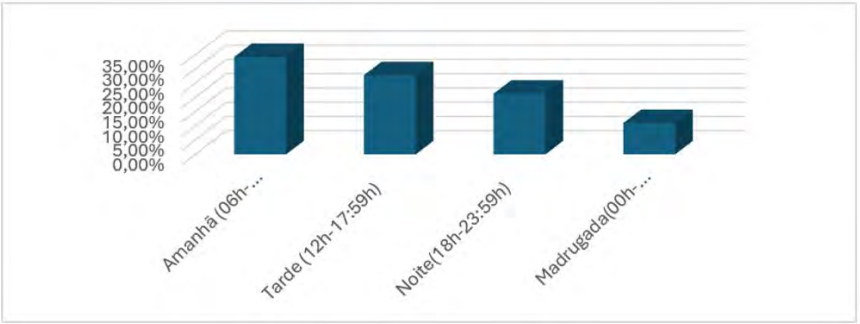
Esta pesquisa caracteriza-se como descritiva, com abordagem quali-quantitativa. A finalidade descritiva justifica-se pelo propósito de identificar, mapear e contextualizar o comportamento temporal, territorial e operacional do roubo de cargas no Estado de São Paulo. A vertente qualitativa apoia-se no exame analítico da legislação, relatórios institucionais e literatura especializada. A dimensão quantitativa baseia-se na compilação e interpretação de dados estatísticos secundários oriundos da Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP), do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP) e do Boletim Tracker FECAP (Centro de Estudos em Economia do Crime da Fundação Escola de Comércio Álvares Penteado). Complementarmente, foram consultadas publicações especializadas dos portais Transvias, Ituran, Tecnologística, Azul Tecnologia e Diário do Comércio. O estudo não visa estabelecer causalidades estatísticas estritas, mas sim identificar padrões operacionais e correlacioná-los às estratégias de gerenciamento de riscos. O procedimento analítico compreendeu a categorização dos dados secundários segundo variáveis temporais (dias da semana e horários), operacionais (tipos de abordagem), territoriais (municípios afetados) e regulatórias (marcos legais do setor). Realizou-se o cruzamento crítico das fontes para harmonizar divergências decorrentes das distintas metodologias e amostras adotadas pelas instituições.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Períodos de Maior Incidência e Vulnerabilidade Operacional

Os dados consolidados indicam acentuada concentração dos roubos de cargas durante os dias úteis. Cerca de 82% das ocorrências registradas concentram-se entre terça-feira e sexta-feira, sobressaindo-se quartas e quintas-feiras como os dias de maior criticidade. Os finais de semana apresentam baixos índices, com os domingos respondendo por apenas 2% das ocorrências (SETCESP, 2026). Essa distribuição guarda relação direta com o volume de veículos em circulação e o fluxo das operações fabris e comerciais. Embora o dia da semana não seja causa isolada do delito, fornece parâmetro essencial para alocação de recursos preventivos. Em relação à distribuição horária, os dados desmistificam a noção de que os sinistros ocorrem predominantemente à noite. Aproximadamente 34,2% das abordagens concentram-se no período matutino, entre 7h e 9h (SETCESP, 2026). O levantamento do SETCESP (2026) indica ainda que 27,8% dos eventos ocorrem à tarde, 21,3% na madrugada e 11% no período noturno. A prevalência do período diurno explica-se pela intensidade das etapas de carga, descarga e distribuição urbana nesses horários.

Figura 1 - Distribuição percentual das ocorrências de roubo de cargas por período no Estado de São Paulo (Manhã).



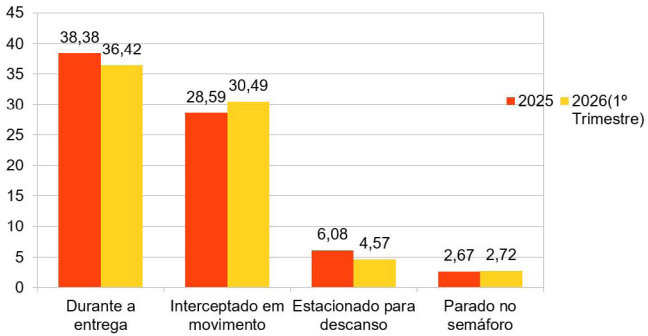
Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados do SETCESP (2026).

Circunstâncias das Abordagens e Vulnerabilidades do Transporte

As modalidades de abordagem evidenciam a fragilidade das etapas finais da logística. Em 2025, a fase de entrega representou 38,28% das ocorrências na base da FECAP, enquanto a interceptação de veículos em movimento correspondeu a 28,59%. O restante dividiu-se em paradas em pontos de descanso e paradas forçadas pelo trânsito urbano (FECAP, 2026).

A elevada sinistralidade na entrega decorre do tempo de imobilização do veículo, da exposição dos produtos no descarregamento e da vulnerabilidade operacional dos locais de recepção nas zonas urbanas.

Figura 2 - Participação relativa por tipo de abordagem.



Fonte: Elaborado pelo autor com base em dados da FECAP (2026).

Implicações dos Resultados para o Gerenciamento de Riscos

A integração dos dados empíricos ao gerenciamento de riscos demonstra que a proteção das operações exige atuação multissetorial. Como o risco não se restringe à noite nem às rodovias, os Planos de Gerenciamento de Riscos (PGR) devem prever ações específicas para o trânsito urbano e o momento da entrega. A territorialização dos dados e o mapeamento de horários críticos permitem

ajustar rotas, instituir janelas rígidas de monitoramento, controlar rigorosamente a informação sobre o manifesto de carga e qualificar os motoristas (DNIT, 2026). A exigência legal de PGRs vinculados aos seguros RCTR-C e RC-DC (Lei nº 14.599/2023) reforça a necessidade de transformar diagnósticos estatísticos em protocolos operacionais de mitigação nas empresas (Brasil, 2023; SUSEP, 2024).

Distribuição Territorial e Concentração das Ocorrências

A distribuição geográfica reafirma a Capital paulista como o principal polo de ocorrências, concentrando 62% dos eventos na amostra do SETCESP (2026). Contudo, observa-se uma dinâmica de espraiamento do crime. Enquanto a Capital apresentou redução de 24% nas ocorrências em 2025, municípios limítrofes e eixos logísticos da Região Metropolitana — como Itapecerica da Serra, Juquitiba, Cotia e Guarulhos (+8,9%) — registraram elevação nos índices (FECAP, 2026). Essa alteração espacial exige a constante atualização dos mapas de risco e o dinamismo nos planos de contingência das transportadoras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo descreveu as características operacionais, temporais e territoriais do roubo de cargas no Estado de São Paulo e sua relação com o gerenciamento de riscos. Os dados confirmam a tendência de queda contínua das ocorrências nos anos de 2025 e no primeiro trimestre de 2026, com redução geral superior a 25% nas principais bases consultadas (FECAP, 2026; SETCESP, 2026). Demonstrou-se que os riscos concentram-se em dias úteis (82%) e nos horários diurnos (com destaque para a faixa entre 7h e 9h, correspondendo a 34,2% dos registros). Operacionalmente, a fase de entrega destacou-se como a etapa de maior vulnerabilidade (38,28%), superando as interceptações em movimento (28,59%). Territorialmente, a despeito da centralidade da Capital, constatou-se a migração das ocorrências para municípios do entorno e eixos rodoviários estratégicos. Esses achados comprovam que o gerenciamento de riscos deve atuar de forma dinâmica e sistêmica. A consolidação da Lei nº 14.599/2023 e suas regulamentações complementares (CNSP/SUSEP e ANTT) estabelecem um ambiente institucional normativo que obriga a integração efetiva entre o gerenciamento de riscos, a contratação de seguros e o planejamento operacional das transportadoras. Ressalta-se como limitação deste trabalho a natureza secundária e descritiva dos dados, que impede o estabelecimento de relações causais diretas ou a medição da eficácia isolada de tecnologias específicas de segurança. Para investigações futuras, recomenda-se o aprofundamento do estudo por categorias específicas de mercadorias, eixos rodoviários detalhados e análise de custo-benefício de ferramentas tecnológicas de rastreamento e escolta.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Gestão de riscos: Plano de Gestão de Riscos 2026–2029**. Brasília, DF: ANTT, 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **ANTT inicia integração nacional para verificação automática dos seguros obrigatórios do transporte de cargas**. Brasília, DF: ANTT, 10 mar. 2026

AZUL TECNOLOGIA. **Entendendo o cenário de roubo de cargas no Brasil.** Azul Tecnologia, 20 fev. 2018.

BURITI, Paulo. **O roubo de carga está caindo e ficando mais perigoso**. Tecnologística, 24 ago. 2026.

CARBONARI IBELLI, Renato. **Entenda como o aumento dos roubos de carga afeta também seu bolso**. Diário do Comércio, 21 ago. 2017.

FUNDAÇÃO ESCOLA DE COMÉRCIO ÁLVARES PENTEADO (FECAP). **Boletim Tracker FECAP: roubo de cargas no Estado de São Paulo.** São Paulo: FECAP, 2026.

ITURAN. **Roubo de carga: 5 estratégias de gerenciamento de risco que todo transportador deve ter**. Blog Ituran, 15 out. 2025.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE SÃO PAULO E REGIÃO (SETCESP). **Panorama do Roubo de Cargas e Soluções Aliadas**. São Paulo: SETCESP, 2026.