

## SEGURANÇA



MIGUEL SCHINCARIOL/AFP/JC

Em nível nacional, a incidência de crimes em trechos urbanos saltou de 18,9% para 38,5%

# Rio de Janeiro lidera roubos de cargas no País

## Medicamentos viram principal alvo das quadrilhas no 1º trimestre de 2026

No primeiro trimestre de 2026, o cenário de roubo de cargas no Brasil confirmou uma transformação profunda que já estava sendo vista nos últimos meses: o risco deixou de ser apenas concentrado e previsível para se tornar dinâmico, seletivo e focado no valor e na liquidez da carga. O Sudeste voltou a intensificar sua concentração histórica de roubos, saltando de 61%, no primeiro trimestre de 2025, para 78,2% dos prejuízos nacionais no mesmo período de 2026.

O grande responsável por essa alta foi o estado do Rio de Janeiro, que ampliou sua liderança e atingiu 44% dos prejuízos, contra 16,4% no 1º tri de 2025 e 17,5% no de 2024. Em contrapartida, a região Norte, que havia chegado a 20,2% no mesmo período de 2025, zerou suas

ocorrências em 2026, enquanto o Nordeste cresceu para 20,2%, com destaque para a Bahia (que explodiu de 0,7% para 9,2%).

Os números são do relatório “Report nstech de Roubo de Cargas”, elaborado pela nstech. O estudo é baseado nas informações apuradas pelas gerenciadoras de risco BRK, Buonyy e Opentech, que integram o ecossistema da companhia.

A principal mudança estrutural evidenciada foi o salto expressivo dos prejuízos envolvendo medicamentos, que saíram de 1,7% no primeiro trimestre de 2025 para 22,3% no mesmo período de 2026. O crime passou a operar com uma lógica de portfólio focada em valor: 40,4% dos prejuízos do trimestre envolveram cargas avaliadas em mais de R\$ 1 milhão, sendo quase metade dessas perdas (44,4%) do setor farmacêutico.

As cargas fracionadas seguem como a base do risco e lideram o ranking geral com 36,6%, crescendo 8,2% comparado com o primeiro trimestre de

2025. Por outro lado, houve uma inversão notável no roubo de cigarros, que despencou de 34,1% para apenas 3,7%, quando comparado o primeiro trimestre de 2025 e 2026.

O Rio de Janeiro concentrou 51,9% de todo o prejuízo do estado, sendo 60,7% dos roubos fluminenses em trechos urbanos. Em nível nacional, a incidência nessas áreas saltou de 18,9% para 38,5%, indicando que o crime está migrando dos corredores logísticos para a “última milha” de distribuição.

“Diante dos dados, fica claro que o foco dos criminosos não é mais o volume e sim o valor da carga e sua liquidez. Essa migração tem implicações diretas para a segurança logística no Brasil. O risco se aproxima da última milha, se infiltra em operações urbanas e exige uma resposta cada vez mais baseada em inteligência, integração de dados, colaboração logística e capacidade de adaptação”, analisa Cristiano Tanganelli, VP de Inteligência de Mercado da nstech.

## Estudo detalha novo calendário do crime e rotas críticas

O calendário da criminalidade mudou de forma relevante. A quinta-feira disparou e assumiu a liderança, concentrando 30% dos prejuízos, seguida pelas segundas (20,7%) e terças-feiras (16,5%). O domingo, que representava mais de 10% nos anos anteriores, caiu drasticamente para 1,4%.

Na análise de horários, a manhã (28,6%) e a madrugada (28%) foram os períodos mais críticos, com o segundo apresen-

tando uma alta em relação ao primeiro trimestre de 2025 (quando tinha apenas 12,4%), sugerindo uma tática de exploração de janelas de menor fiscalização. Entre as rodovias, a BR-101 (21,6%) e a BR-116 (13%) voltaram ao radar com força e lideraram os prejuízos nacionais rodoviários.

Apesar do ambiente de risco mais dinâmico e inteligente, os investimentos em tecnologia preditiva e rastreamento avan-

çado demonstraram resultados expressivos. Entre janeiro e março de 2026, as gerenciadoras do ecossistema nstech evitaram mais de R\$ 72 milhões em prejuízos.

Mesmo com um aumento de 13% no volume de mercadorias gerenciadas — ultrapassando R\$ 550 bilhões no período —, a sinistralidade foi reduzida e o volume de cargas recuperadas cresceu 9%.

## CONCESSÕES

# Estrangeiros comandam operações de 90% dos aeroportos das capitais

A presença de operadores estrangeiros em aeroportos brasileiros supera a observada em outros setores de infraestrutura e já domina os principais terminais do País. Hoje, empresas internacionais controlam cerca de 90% dos aeroportos localizados em capitais, segundo levantamento da Agência Estado com dados da Aeroportos do Brasil (ABR). Em um cenário marcado pela redução da presença da estatal Infraero, grupos de sete países atuam em 25 dos 29 aeroportos com maior movimentação anual de passageiros nas capitais do País. A predominância estrangeira reflete fatores regulatórios e operacionais, além do histórico de concessões, segundo especialistas.

O diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein, relaciona a forte presença estrangeira ao processo de concessões que classifica como “bem-sucedido”, iniciado em 2011. “Não havia empresas brasileiras desenvolvidas para gerir esses ativos. As concessões abriram espaço para grupos estrangeiros com expertise”, afirmou.

A maior padronização do setor também favorece a atuação de operadores globais, segundo a sócia do BMA Advogados, Ana Cândida. “A regulação do transporte aéreo tem forte coordenação internacional, o que traz maior uniformidade e reduz incertezas para o investidor. Isso não acontece em outros setores de infraestrutura, como saneamento e rodovias, que têm características mais locais”, explicou.

Apenas quatro aeroportos em capitais não são controlados por operadores estrangeiros: Santos Dumont (RJ), Belém (PA), Cuiabá (MT) e Macapá (AP). O terminal no Rio de Janeiro é o único sob gestão exclusiva da estatal Infraero, enquanto os demais são operados por grupos privados brasileiros, como a Norte da Amazônia Airports (NOA) e a Centro-Oeste Airports (COA).

Por outro lado, a espanhola Aena lidera o mercado, com sete aeroportos, incluindo Congonhas (SP) e o Galeão (RJ), segundo e terceiro mais movimentados do Brasil. Controlada pelo governo da Espanha, a concessionária ampliou presença no País nos últimos anos e, recentemente, venceu a licitação do terminal fluminense, em disputa com a suíça Zurich Airport e a concessionária

anterior, Changi Airports International, de Cingapura.

Já o grupo mexicano Asur controla seis terminais em capitais brasileiras após adquirir parte dos ativos da Motiva no País, incluindo os aeroportos de Palmas, São Luís, Teresina, Goiânia, Belo Horizonte e Curitiba. A francesa Vinci Airports, por sua vez, administra cinco terminais e ocupa a sétima posição no ranking por movimentação. Já a alemã Fraport administra os aeroportos de Porto Alegre (RS) e Fortaleza (CE).

O avanço dos operadores estrangeiros ocorreu em paralelo à redução da Infraero. Em 2010, a estatal gerenciava 67 aeroportos no País. Com o início das concessões, perdeu representatividade e hoje controla 23 aeroportos, sendo apenas 10 com voos regulares.

Nas primeiras rodadas, a estatal compartilhava as concessões com construtoras nacionais, que atuavam como parceiras dos operadores estrangeiros. Com a saída desses grupos, em meio aos impactos da Operação Lava Jato e à reestruturação das empresas, a presença nacional nos consórcios foi reduzida.

Esse movimento ganhou novo impulso com a saída da estatal da concessão do Galeão (RJ), na qual detinha 49% de participação, após a relicitação do ativo. Na avaliação do sócio do VLR Advogados, Luís Felipe Valerim, a tendência é de continuidade desse encolhimento. “A Infraero caminha para um papel cada vez mais residual no setor”, disse.

A estatal ainda mantém participação em concessões relevantes, como na concessionária GRU Airport (Guarulhos) e no Aeroporto de Brasília. No entanto, a relicitação em andamento para o terminal da capital federal prevê a saída da estatal do ativo. Com isso, o Santos Dumont deve se manter como último ativo mais relevante no portfólio da Infraero. No início de abril, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o processo de solução consensual para a concessão do Aeroporto de Brasília e determinou a inclusão de 10 aeroportos regionais do programa AmpliAR no novo contrato. A expectativa é que o leilão ocorra ainda neste ano. “Ao incorporar aeroportos regionais a contratos existentes, o programa amplia a escala das concessões e favorece grupos já instalados, o que pode concentrar ainda mais a operação”, afirma Valerim.