



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

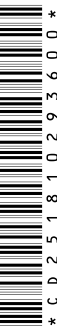
REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº
(Do Sr. Capitão Alberto Neto)

Requer do Excelentíssimo
Ministro da Justiça e Segurança
Pública, Senhor Ricardo
Lewandowski, informações sobre
Roubo de Cargas no Brasil:
Panorama Crítico e Tendências
para 2025.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro que seja encaminhado Excelentíssimo Ministro da Justiça e Segurança Pública, Senhor Ricardo Lewandowski, solicitação de informações sobre Roubo de Cargas no Brasil: Panorama Crítico e Tendências para 2025, nos seguintes termos:

- 1- Quais são as principais falhas do sistema judicial brasileiro no combate ao roubo de cargas e como elas poderiam ser corrigidas?
- 2- Como Vossa Excelência avalia a eficácia das penas atuais para crimes de roubo de cargas? Elas são suficientemente dissuasivas?
- 3- De que forma a morosidade do sistema judiciário brasileiro contribui para a sensação de impunidade nos crimes contra o transporte de cargas?
- 4- Quais medidas legislativas poderiam ser implementadas para melhorar a investigação e punição dos receptadores de cargas roubadas?





Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

Apresentação: 25/02/2025 13:04:56.000 - Mesa

RIC n.533/2025

Justificação

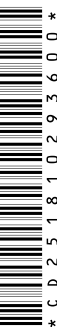
O Brasil inicia 2025 ainda enfrentando uma grave crise de segurança no setor de transporte de cargas. Apesar das promessas governamentais recorrentes de combate efetivo a este crime, os números permanecem alarmantes e as perspectivas são preocupantes. O setor logístico, essencial para a economia nacional, continua operando sob ameaça constante, com custos crescentes e soluções insuficientes.

Os dados consolidados de 2024 indicam aproximadamente 15.800 ocorrências de roubo de cargas em território nacional, representando um aumento de 7,5% em relação ao ano anterior. As perdas financeiras diretas ultrapassaram R\$ 2,1 bilhões, sem contabilizar os custos indiretos com segurança e o impacto no preço final dos produtos.

O eixo Rio-São Paulo mantém a triste liderança, concentrando cerca de 55% das ocorrências. Contudo, o fenômeno da interiorização do crime avança rapidamente. Estados como Minas Gerais, Bahia e Pernambuco registraram aumentos superiores a 20% nos casos, evidenciando a expansão geográfica dessa modalidade criminosa. As rodovias federais BR-116, BR-101 e BR-040 figuram como as mais perigosas, especialmente em trechos próximos às regiões metropolitanas.

A ineficácia das políticas de segurança pública no combate ao roubo de cargas expõe uma falência sistêmica do Estado brasileiro. A falta de efetivo policial é gritante: enquanto a malha rodoviária nacional ultrapassa 1,7 milhão de quilômetros, o contingente da Polícia Rodoviária Federal teve redução de 15% na última década, contando atualmente com aproximadamente 10.000 agentes – número insuficiente para garantir cobertura mínima.

O problema transcende a mera questão de efetivo. A descoordenação entre as forças estaduais e federais cria verdadeiros "vácuos de segurança" explorados pelo crime organizado. Operações conjuntas são raras e, quando ocorrem, têm caráter pontual e midiático, sem continuidade ou





Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

planejamento estratégico. O compartilhamento de informações entre diferentes órgãos de segurança permanece precário, prejudicando a inteligência policial.

O sucateamento técnico das forças policiais contrasta com a sofisticação crescente das organizações criminosas. Enquanto quadrilhas especializadas utilizam jammers para bloquear rastreadores, drones para monitorar alvos e até mesmo infiltrados em empresas logísticas, muitas delegacias especializadas operam com sistemas obsoletos e viaturas insuficientes.

O roubo de cargas evoluiu para um negócio altamente lucrativo para o crime organizado. Investigações recentes revelaram a existência de "centrais de inteligência" criminosas que monitoram carregamentos valiosos desde sua origem até o momento ideal para o roubo. A especialização é tamanha que existem quadrilhas focadas exclusivamente em determinados tipos de carga, como eletrônicos, medicamentos ou alimentos.

A articulação entre diferentes facções criminosas para o roubo, armazenamento e distribuição dos produtos roubados demonstra um nível de organização empresarial. Mercados paralelos, tanto físicos quanto virtuais, são abastecidos com mercadorias roubadas, criando um ecossistema criminoso que se retroalimenta. A receptação, elo fundamental dessa cadeia, raramente é combatida com a mesma intensidade que o roubo em si.

O uso de informações privilegiadas tornou-se prática comum. Dados internos sobre rotas, horários e conteúdo das cargas são comercializados no submundo criminal, frequentemente fornecidos por funcionários cooptados ou infiltrados nas empresas de logística. Esta "inteligência criminal" reduz drasticamente os riscos da operação e aumenta sua eficácia.

Os efeitos do roubo de cargas extrapolam em muito os prejuízos diretos das mercadorias subtraídas. O mercado de seguros reagiu com aumentos médios de 30% nas apólices para transporte de cargas em 2024, com restrições severas para determinadas rotas e tipos de produto. Algumas seguradoras simplesmente se recusam a cobrir certos itens ou trajetos considerados de alto risco.





Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

Os custos com segurança privada tornaram-se um fardo substancial para o setor. Empresas investem pesadamente em rastreadores avançados, escolta armada, veículos blindados e treinamentos de segurança para motoristas.

Estima-se que estes gastos representem entre 13% e 18% do custo operacional do transporte rodoviário de cargas, valor inevitavelmente repassado ao consumidor final.

A dimensão humana desta crise é igualmente alarmante. Motoristas profissionais trabalham sob estresse constante, com impactos significativos em sua saúde mental. Pesquisas indicam que aproximadamente 40% dos caminhoneiros que sofreram assaltos desenvolvem sintomas de estresse pós-traumático. O medo generalizado afasta novos profissionais da carreira, contribuindo para o déficit de motoristas qualificados que o setor já enfrenta.

As respostas governamentais ao problema têm se mostrado consistentemente inadequadas e ineficazes. O endurecimento legislativo, com aumento de penas para roubo de cargas (Lei 14.325/2022), não produziu os efeitos dissuasórios esperados. A lacuna entre a legislação e sua aplicação prática permanece imensa, com índices de resolução de casos que não ultrapassam 15%.

Os investimentos em tecnologia para segurança pública são insuficientes e mal direcionados. O sistema nacional de identificação de veículos por câmeras inteligentes, prometido desde 2018, cobre menos de 30% das rodovias federais de maior incidência criminal. Falhas frequentes e falta de manutenção comprometem a eficácia mesmo nos trechos cobertos.

A proliferação de soluções privadas evidencia a ausência do Estado. Empresas desenvolvem seus próprios protocolos de segurança, criando um sistema paralelo e fragmentado que, embora necessário para a sobrevivência do negócio, não ataca as causas estruturais do problema. A terceirização da segurança, embora compreensível, não pode substituir a responsabilidade primária do poder público.





Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

As projeções para 2025 indicam um cenário ainda mais desafiador. Com base na evolução recente e na insuficiência das medidas adotadas, especialistas estimam um crescimento adicional de 10% a 15% nas ocorrências, podendo ultrapassar 18.000 casos anuais. O prejuízo direto pode alcançar R\$ 2,5 bilhões se a tendência se confirmar.

A migração para cargas de menor volume e maior valor agregado já é perceptível na estratégia criminosa. Medicamentos de alto custo, componentes eletrônicos e produtos cosméticos premium surgem como alvos preferenciais, permitindo operações mais discretas e lucrativas. Esta tendência exige adaptação das estratégias de proteção, com foco na segurança de veículos menores que tradicionalmente contavam com menos recursos de proteção.

A crescente digitalização da logística traz novos desafios de segurança. Sistemas de gestão de frota e rastreamento baseados em nuvem tornaram-se alvos de ataques cibernéticos que precedem roubos físicos. A integração entre crime digital e roubo físico representa uma nova fronteira preocupante, exigindo abordagens de segurança igualmente integradas.

Sendo a fiscalização uma das funções típicas do legislador, faz-se necessária a aprovação deste requerimento de informações para obtenção de dados suficientes a respeito da atuação do Poder Executivo, a fim de se assegurar a efetividade das leis ou, se assim for necessário, tomar medidas para que sejam implementadas de forma eficiente e transparente.

Termos em que, pede deferimento.

Brasília, 25 de fevereiro de 2025.

Deputado Federal CAPITÃO ALBERTO NETO
PL-AM

