



Câmara dos Deputados
Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

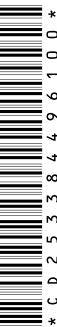
REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº
(Do Sr. Capitão Alberto Neto)

Requer do Excelentíssimo
Ministro dos Transportes, Senhor
Renan Filho, 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, requiero que seja encaminhado Excelentíssimo Ministro dos Transportes, Senhor Renan Filho, requerimento de informações sobre Roubo de Cargas no Brasil: Panorama Crítico e Tendências para 2025, nos seguintes termos:

- 1) Quais tecnologias de rastreamento e monitoramento têm se mostrado mais eficazes na proteção de cargas em trânsito?
- 2) Como as empresas transportadoras poderiam colaborar entre si para criar um sistema integrado de segurança sem comprometer a competitividade do setor?
- 3) Quais são os principais gargalos logísticos que aumentam a vulnerabilidade das cargas durante o transporte no Brasil?
- 4) De que forma a qualificação e o treinamento dos motoristas podem contribuir para reduzir os riscos de roubo de cargas?





Câmara dos Deputados Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

Justificação

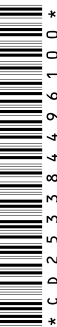
O Brasil inicia 2025 ainda enfrentando uma grave crise de segurança no setor de transporte de cargas. Apesar das promessas governamentais recorrentes de combate efetivo a este crime, os números permanecem alarmantes e as perspectivas são preocupantes. O setor logístico, essencial para a economia nacional, 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 criminoso. 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.

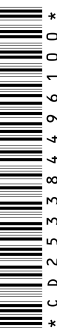
O sucateamento técnico das forças policiais contrasta com a sofisticação crescente das organizações criminosas. Enquanto quadrilhas especializadas utilizam jammers para bloquear rastreadores, drones para monitorar alvos e até mesmo infiltrados em empresas logísticas, muitas delegacias especializadas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

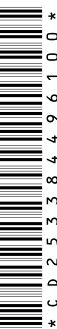
Estima-se que estes gastos representem entre 13% e 18% do custo operacional do transporte rodoviário de cargas, valor inevitavelmente repassado ao consumidor final.

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

