



Fevereiro/2017

O impacto econômico do roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro

A economia brasileira tem sido fortemente afetada pelo aumento do número de roubos de cargas no país. Este crime afeta negativamente o setor produtivo, elevando os custos relativos ao frete e gerando perda de competitividade, e a sociedade, com aumento do preço final das mercadorias. Além disso, regiões com grande incidência passam a ser evitadas e a população local enfrenta risco de desabastecimento ou de se tornar refém do crime organizado, que controla o comércio local.

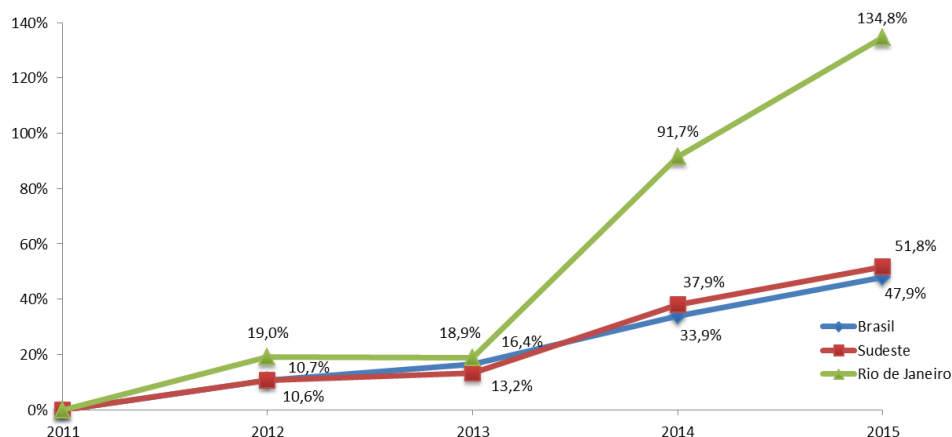
O número de ocorrências registradas no Brasil em 2015¹ chegou a 19,2 mil, gerando um custo de R\$ 1,21 bilhão². Este valor é equivalente ao que governo federal anunciou em dezembro de 2016 para ser investido nos estados para a modernização do sistema penitenciário e construção de novas unidades. Frente a 2011, o crescimento das ocorrências ficou em 47,9%. Em 2015 a Região Sudeste concentrou 85,8% das ocorrências, totalizando 16.508 casos, com um custo superior a R\$ 1 bilhão. Frente a 2011 o crescimento das ocorrências foi de 51,8%.

Já o estado do Rio de Janeiro registrou, em 2015, um total de 7.225 ocorrências (37,5% do total nacional) com um custo de R\$ 453,5 milhões. Entre 2011 e 2015, conforme gráfico 1, o estado registrou um crescimento de 134,8% no número de roubos de cargas, de acordo com dados do Instituto de Segurança Pública (ISP-RJ). Ressalta-se que a partir de 2013 as ocorrências de roubos de cargas no estado do Rio de Janeiro registraram um salto em relação ao Brasil e ao Sudeste.

¹ Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística).

² Valor médio de R\$ 63 mil por ocorrência, atualizado para 2016, a partir da NTC&Logística.

Gráfico 1: Crescimento do roubo de cargas em relação a 2011

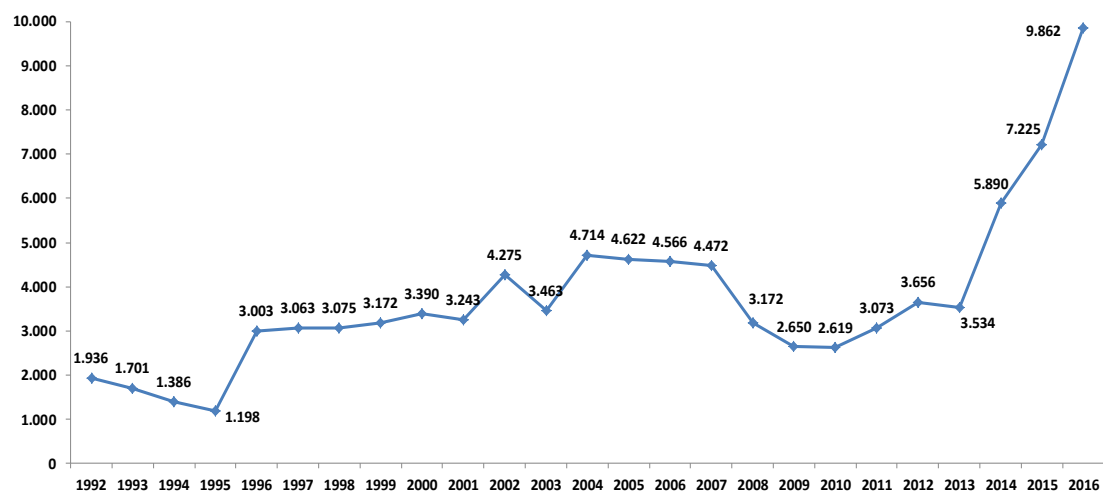


Nota: Ocorrências em 2011: Brasil – 13.014; Sudeste – 10.876; Rio de Janeiro – 3.073.

Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN, com base em dados da NTC&Logística e ISP-RJ

A situação do estado do Rio de Janeiro se agravou em 2016, quando foi mantida a alarmante trajetória de crescimento dos casos de roubo de cargas, com 9.862 ocorrências, terceiro recorde histórico consecutivo em 25 anos (gráfico 2). O prejuízo causado pelo roubo de cargas no ano passado superou R\$ 619 milhões. No acumulado de 2011 a 2016 foram registradas mais de 33,2 mil ocorrências no estado – uma a cada 1h35min. Isto significou um aumento de 220,9% no período, com custo acumulado de R\$ 2,1 bilhões.

Gráfico 2 - Evolução dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN com base em dados do ISP-RJ

Considerando a divisão territorial adotada pelo Sistema FIRJAN (anexo 1), o avanço dos casos de roubo de cargas foi mais acentuado em quatro regiões (tabela 1): Baixada Fluminense – Área I (532,9%), Capital (243,2%), Baixada Fluminense – Área II (219,8%) e Noroeste (141,3%).

Tabela 1 - Evolução dos roubos de carga no estado do Rio de Janeiro

Regionais	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011 - 2016	2016 - 2011 (variação %)
Município do Rio de Janeiro	1.443	1.843	1.741	3.436	4.195	4.953	17.611	243,2
Baixada Fluminense - Área II	678	826	868	1.111	1.513	2.168	7.164	219,8
Baixada Fluminense - Área I	222	292	397	533	732	1.405	3.581	532,9
Leste	556	531	378	617	575	1.039	3.696	86,9
Norte	82	54	60	74	80	129	479	57,4
Sul	53	74	46	63	71	99	406	86,8
Centro-Sul	12	12	6	14	16	19	79	58,3
Noroeste	7	7	10	18	14	17	73	141,3
Centro-Norte	9	8	20	19	16	17	89	88,9
Serrana	11	9	8	5	13	16	62	45,5
Total RJ	3.073	3.656	3.534	5.890	7.225	9.862	33.240	220,9

Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN, com base em dados do ISP-RJ

Embora todas as regiões tenham registrado forte crescimento, as ocorrências se concentram na Região Metropolitana³ (tabela 2): entre 2011 e 2016, foram registrados mais de 31,5 mil casos, 94,8% do total estadual. Destacam-se municípios como Guapimirim, com crescimento de 2.600%, Japeri (1.700%), Mesquita (1.031%) e Itaguaí (1.000%).

Tabela 2 - Evolução dos roubos de carga na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Municípios	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011 - 2016	2016 - 2011 (variação %)
Rio de Janeiro	1.443	1.843	1.741	3.436	4.195	4.953	17.611	243,2
Duque de Caxias	421	482	431	566	773	1.088	3.761	158,4
São Gonçalo	300	364	233	461	377	786	2.521	162,0
Nova Iguaçu	137	165	256	244	320	697	1.819	408,8
São João de Meriti	156	196	203	295	472	645	1.967	313,5
Belford Roxo	70	102	198	213	173	343	1.099	390,0
Nilópolis	22	30	48	134	149	192	575	772,7
Mesquita	16	20	21	48	67	181	353	1.031,3
Queimados	13	17	27	16	51	124	248	853,8
Seropédica	21	25	20	35	53	91	245	333,3
Niterói	46	47	33	61	55	63	305	37,0
Itaboraí	62	37	15	18	35	62	229	0,0
Magé	23	28	26	28	67	57	229	147,8
Japeri	3	11	3	13	24	54	108	1.700,0
Itaguaí	3	11	8	17	34	33	106	1.000,0
Paracambi	3	11	14	26	27	31	112	933,3
Guapimirim	1	10	6	3	16	27	63	2.600,0
Maricá	15	12	8	8	12	13	68	-13,3
Rio Bonito	9	7	9	10	4	9	48	0,0
Tanguá	3	3	4	3	4	7	24	133,3
Cachoeiras de Macacu	2	0	3	4	5	1	15	-50,0
Total RMRJ	2.769	3.421	3.307	5.639	6.913	9.457	31.506	241,5

Fonte: Elaboração do Sistema FIRJAN, com base em dados do ISP-RJ

O mapeamento detalhado das áreas de maior incidência mostra que, em seis anos, a localização das zonas de maior incidência de roubos de carga pouco variou (anexo 2). Em 2016, mais da metade das ocorrências foram registradas em apenas 12⁴ das 139 unidades policiais do estado (áreas sob responsabilidade de uma delegacia de polícia civil). Estas áreas têm em comum situarem-se no entorno das principais rodovias do estado (Avenida Brasil, BR-040, BR-101-Norte e BR-116) e a existência de áreas dominadas pelo crime organizado, notadamente o tráfico de drogas.

³ Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Rio Bonito, Rio de Janeiro, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

⁴ 21ª (Bonsucesso), 29ª (Madureira), 31ª (Ricardo de Albuquerque), 34ª (Bangu), 38ª (Brás de Pina), 39ª (Pavuna), 40ª (Honório Gurgel), 54ª (Belford Roxo), 56ª (Comendador Soares), 59ª (Duque de Caxias), 64ª (Vilar dos Teles) e 72ª (São Gonçalo).

Esta situação confirma as informações da Polícia Civil de que o forte crescimento dos roubos de cargas no estado está relacionado a uma nova estrutura do crime organizado, em especial do tráfico de drogas e de armas. Para o crime organizado, o roubo de cargas tem se tornado uma alternativa de financiamento do tráfico, em função da facilidade de escoamento dos produtos.

Os esforços das forças de segurança pública para conter o roubo de cargas, apesar de relevantes, têm sido prejudicados por falta de condições adequadas de trabalho. Os Batalhões da Polícia Militar, em especial nas áreas de concentração das ocorrências, sofrem com baixo efetivo, falta de materiais e equipamentos e até viaturas, resultado da crise do estado. A Polícia Rodoviária Federal (PRF), responsável pela segurança nas rodovias federais, sofreu redução de 36% do efetivo alocado no estado nos últimos cinco anos. Atualmente há apenas 700 Policiais Rodoviários Federais no estado. Além disso, o principal posto de fiscalização da PRF no Rio de Janeiro, localizado em Penedo (Itatiaia), que concentrava a maior parte das apreensões de drogas e armas no estado, está desativado desde 2010.

Outro elo da cadeia do roubo de cargas que precisa ser combatido é a receptação, armazenamento e venda de produtos roubados. A falta de punição adequada a este crime perpetua a atuação de receptadores já identificados. Em nível federal, há projetos que preveem a baixa da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica⁵ (CNPJ) e a proibição de concessão de registro pelo prazo de 5 anos, à pessoa jurídica que tenha sócios ou administradores em comum com aquelas cujas inscrições foram baixadas.

Alguns estados possuem legislação mais severa contra a receptação de mercadorias roubadas⁶, prevendo a cassação da inscrição no cadastro de contribuinte do ICMS dos estabelecimentos flagrados, inviabilizando seu funcionamento. No estado do Rio de Janeiro, estão em tramitação projetos visando o endurecimento das punições à receptação de carga roubada⁷, prevendo, inclusive, o impedimento dos sócios de criarem uma nova empresa e de atuarem no mesmo ramo de atividade. Estas medidas reduziriam o espaço de atuação de receptadores e o mercado de cargas roubadas.

Enquanto as reações dos órgãos oficiais têm se mostrado de pouca repercussão, o setor produtivo e a sociedade sentem os efeitos econômicos. Segundo empresas do setor de transportes, o custo do roubo de cargas (R\$ 621,3 milhões em 2016) pode aumentar se forem consideradas despesas de gerenciamento de risco⁸. Estes custos são repassados para os consumidores finais: as empresas seguradoras cobram taxas mais elevadas para cargas com origem ou destino no estado do Rio de Janeiro; as federações de empresas transportadoras de cargas decidiram cobrar uma “*Taxa Emergencial de Risco*” de toda carga com origem ou destino no estado do Rio de Janeiro, de 0,5% do valor bruto. Já a Associação de Supermercados do Estado do Rio de Janeiro estuda reajustar os preços das mercadorias mais visadas pelos ladrões de cargas. De fato, o crescimento dos casos de roubos de cargas no Brasil e, em especial, no estado do Rio de Janeiro, está relacionado com fatores que exigem uma série de ações que precisam ser implementadas simultaneamente:

⁵ PL 1.530/2015, PLC 27/2015 e o PL 4.860/2016.

⁶ Lei 15.315/2014, do estado de São Paulo e Lei 16.127/2009, do estado do Paraná.

⁷ Projeto de Lei 582/2015.

⁸ O custo relativo ao gerenciamento de riscos do transporte rodoviário de cargas (seguros, escolta, rastreamento de veículos, entre outros) pode representar até 12,35% do faturamento das empresas transportadoras - NTC&Logística.

- Aumentar o efetivo policial nas áreas com maiores incidências;
- Adotar o modelo de **Dação em Pagamento**, legalmente ajustado. Este mecanismo pode permitir que empresas inscritas na dívida ativa do estado realizem pagamentos através da dação de equipamentos e da realização de serviços destinados a garantir o bom funcionamento das forças policiais;
- Permitir que recursos oriundos de Termos de Ajustamento de Conduta por questões ambientais e trabalhistas possam ser utilizados para equipar as forças policiais;
- Reduzir o mercado de cargas roubadas aumentando a punição aos crimes de receptação, armazenamento e venda de produtos roubados, através da cassação da inscrição no CNPJ e no cadastro de contribuintes do ICMS;
- Recompôr o quadro da PRF no estado do Rio de Janeiro;
- Fazer funcionar adequadamente os postos de fiscalização rodoviária, como postos da PRF, barreiras fiscais e balanças, em especial nas principais fronteiras estaduais;
- Garantir à PRF acesso às imagens de monitoramento das rodovias concedidas;
- Ter uma atuação direta da Polícia Federal no combate às organizações criminosas que utilizam o roubo de cargas para financiar o tráfico de drogas e armas;
- Aumentar a segurança nas fronteiras e nas águas territoriais, de forma a coibir a entrada no país de drogas e armas compradas pelas organizações criminosas, financiadas, entre outros, pelo produto do roubo de cargas;
- Criminalizar a comercialização e o uso do “*Jammer*”, um Bloqueador de Sinal de Radiocomunicações (BSR) cujo uso no país é autorizado pela ANATEL⁹ apenas para estabelecimentos penitenciários.
- Implementar a Política Nacional de Combate ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas¹⁰, de modo a melhorar a integração entre as forças de segurança.

Conclui-se, portanto, que o combate ao roubo de cargas e aos elos da cadeia criminosa a que está ligado é indispensável para o estado do Rio de Janeiro e o Brasil, uma vez que esta prática afeta não apenas a economia e a segurança pública fluminense, mas tem desdobramentos em todo o país. Considerando os impactos deste crime na economia e na competitividade do estado do Rio de Janeiro, o Sistema FIRJAN apontou, no Mapa do Desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro 2016-2025¹¹, o combate ao roubo de cargas como uma das prioridades da indústria.

FIRJAN: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro **Presidente:** Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira
Diretora de Desenvolvimento Econômico: Luciana de Sá **Gerência de Estudos de Infraestrutura:** Ana Thereza Costa, Isaque Ouverney, Leonardo Tavares, Riley Rodrigues e Tatiana Lauria **Apoio:** Alan Martins
E-mail: infraestrutura@firjan.com.br **Telefone:** (21) 2563-4205

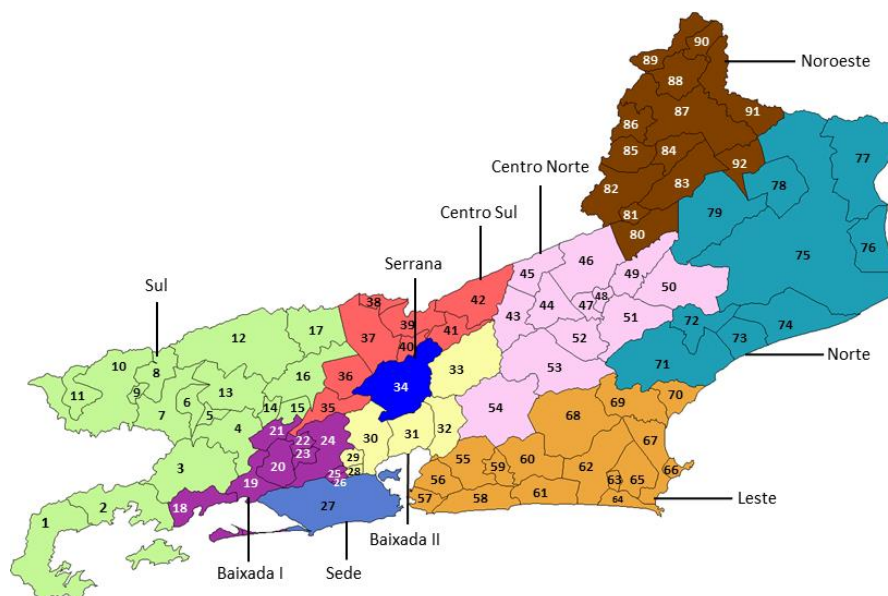
⁹ Resolução nº 308-ANATEL, de 11/09/2002

¹⁰ Decreto nº 8.614, de 22 de dezembro de 2015.

¹¹ Disponível em: www.firjan.com.br

ANEXOS

Anexo 1 – Regiões e municípios do estado do Rio de Janeiro – Sistema FIRJAN



Sul Fluminense: Paraty (1), Angra dos Reis (2), Rio Claro (3), Pirai (4), Pinheiral (5), Volta Redonda (6), Barra Mansa (7), Quatis (8), Porto Real (9), Resende (10), Itaiaia (11), Valença (12), Barra do Pirai (13), Mendes (14), Engenheiro Paulo de Frontin (15), Vassouras (16), Rio das Flores (17);

Baixada Fluminense – Área I: Mangaratiba (18), Itaguaí (19), Seropédica (20), Paracambi (21), Japeri (22), Queimados (23), Nova Iguaçu (24), Mesquita (25), Nilópolis (26);

Sede: Rio de Janeiro (27);

Baixada Fluminense – Área II: São João de Meriti (28), Belford Roxo (29), Duque de Caxias (30), Magé (31), Guapimirim (32), Teresópolis (33);

Serrana: Petrópolis (34);

Centro-Sul Fluminense: Miguel Pereira (35), Paty do Alferes (36), Paraíba do Sul (37), Comendador Levy Gasparian (38), Três Rios (39), Areal (40), São José do Vale do Rio Preto (41), Sapucaia (42);

Centro-Norte Fluminense: Sumidouro (43), Duas Barras (44), Carmo (45), Cantagalo (46), Cordeiro (47), Macuco (48), São Sebastião do Alto (49), Santa Maria Madalena (50), Trajano de Moraes (51), Bom Jardim (52), Nova Friburgo (53), Cachoeiras de Macacu (54);

Leste Fluminense: Itaboraí (55), São Gonçalo (56), Niterói (57), Maricá (58), Tanguá (59), Rio Bonito (60), Saquarema (61), Araruama (62), Iguaba Grande (63), Arraial do Cabo (64), São Pedro da Aldeia (65), Armação dos Búzios (66), Cabo Frio (67), Silva Jardim (68); Casimiro de Abreu (69), Rio das Ostras (70);

Norte Fluminense: Macaé (71); Conceição de Macabu (72); Carapebus (73); Quissamã (74); Campos dos Goytacazes (75); São João da Barra (76); São Francisco de Itabapoana (77); Cardoso Moreira (78); São Fidélis (79);

Noroeste Fluminense: Itaocara (80), Aperibé (81), Santo Antônio de Pádua (82), Cambuci (83), São José de Ubá (84), Miracema (85), Laje do Muriaé (86), Itaperuna (87), Natividade (88), Porciúncula (89), Varre-Sai (90), Bom Jesus do Itabapoana (91), Italva (92).

Anexo 2: Áreas de maior incidência de roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro – 2011-2016

2011 – 1.602 casos (52,1%)



Áreas: Bonsucesso, Penha, Bangu, Campo Grande, Brás de Pina, Pavuna, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Duque de Caxias, Vilar dos Teles e São Gonçalo.

2012 – 1.872 casos (51,2%)



Áreas: Penha, Bangu, Campo Grande, Brás de Pina, Pavuna, Belford Roxo, Duque de Caxias, Vilar dos Teles e São Gonçalo.

2013 – 1.829 casos (51,8%)



Áreas: Penha, Bangu, Campo Grande, Brás de Pina, Pavuna, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Duque de Caxias, Vilar dos Teles e Neves.

2014 – 3.052 casos (51,8%)



Áreas: Bonsucesso, Penha, Ricardo de Albuquerque, Bangu, Campo Grande, Brás de Pina, Pavuna, Belford Roxo, Duque de Caxias, Vilar dos Teles e Alcântara.

2015 – 3.767 casos (52,1%)



Áreas: Bonsucesso, Ricardo de Albuquerque, Realengo, Bangu, Campo Grande, Brás de Pina, Pavuna, Honório Gurgel, Inhaúma, Duque de Caxias, Vilar dos Teles.

2016 – 5.080 casos (51,5%)



Áreas: Bonsucesso, Madureira, Ricardo de Albuquerque, Bangu, Brás de Pina, Pavuna, Honório Gurgel, Belford Roxo, Comendador Soares, Duque de Caxias, Vilar dos Teles, São Gonçalo.