



INFRAESTRUTURA



COMPETITIVIDADE



BRASIL

Março/2017

Quanto custa o roubo e o furto de cargas no Brasil

Nos últimos seis anos os registros de roubos de cargas aumentaram 86% no Brasil, passando de 12.124 em 2011 para 22.547 em 2016¹ (tabela 1, anexo). De cada grupo de 88 veículos constantes no Registro Nacional de Transportadores Rodoviário de Carga, um foi alvo das quadrilhas de roubo de cargas em 2016 (tabela 2, anexo). O problema do roubo de cargas no Brasil se tornou tão grave que, em uma lista de 57 países, o país é apontado como o oitavo mais perigoso para o transporte de cargas, à frente países em guerra e conflitos civis, como Paquistão, Eritréia e Sudão do Sul (tabela 3, anexo)².

Entre 2011 e 2016 foram registrados 97.786 roubos de cargas no Brasil, que geraram uma perda superior a R\$ 6,1 bilhões (tabela 4, anexo). Este valor representa 5,1 vezes o investimento anunciado pelo governo federal em dezembro de 2016 para a modernização e ampliação do sistema penitenciário brasileiro nos próximos anos³. Também equivale a todo o investimento previsto para as principais rodovias federais do estado do Rio de Janeiro na próxima década⁴.

O roubo de cargas é um crime que afeta fortemente a economia por seus efeitos em cadeia, resultando em uma forte perda de competitividade, com a transferência dos custos extras para a sociedade através do preço final das mercadorias⁵. Para os governos, sobretudo os estados, ocorre perda da arrecadação de impostos com a comercialização clandestina destas cargas. Outro impacto social é o aumento da violência, uma vez que o roubo de cargas vem sendo utilizado, em alguns estados, para financiar o tráfico de drogas e armas. Além disso, regiões com grande incidência passam a ser evitadas pelas transportadoras e a população

¹ Este número não considera os estados do Acre, Amapá, Paraná e Roraima, onde não foi possível verificar a informação junto aos órgãos de segurança pública ou entidades de transporte de cargas.

² Joint Cargo Committee – JCC Watchlist, 3 March 2017 (<http://watch.exclusive-analysis.com/jccwatchlist.html>)

³ Apenas a perda registrada em 2016 é 17,9% superior ao valor de investimento anunciado pelo governo.

⁴ O investimento estimado para a conclusão da nova pista da Serra de Petrópolis (BR 040), a construção da nova pista da Serra das Araras (BR 116), a duplicação da BR 101-Norte, a duplicação da BR 393 e a conclusão do Arco Metropolitano totaliza R\$ 6,1 bilhões.

⁵ Além do aumento do custo do frete, pela necessidade de maiores investimentos em sistemas de gerenciamento de risco (escortas, monitoramento e seguros), os produtores elevam seus preços para compensar o risco do roubo da mercadoria e os revendedores repassam o valor aos consumidores. No caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro as transportadoras de todo o país decidiram implantar uma taxa extra de vido ao grande volume de roubo de cargas. Esta taxa varia de 0,3% a 1% do valor da carga ou de R\$ 10 a R\$ 15 por cada 100 kg.

local enfrenta risco de desabastecimento ou de se tornar refém do crime organizado, que controla o comércio local.

Em 2016 foi registrado o maior crescimento de ocorrências da série analisada. Foram 4.056 casos acima do registrado em 2015. Este crescimento foi puxado, principalmente, pelos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, com 2.637 e 1.453 ocorrências acima do ano anterior, respectivamente. Juntos, esses estados representaram 87,8% dos registros em 2016, sendo 44,1% em São Paulo e 43,7% no Rio de Janeiro. Terceiro estado em número de roubo de cargas no Brasil, Minas Gerais teve queda de 27,1% nas ocorrências em relação a 2015, com 476 casos registrados, e respondeu por 2,1% do total nacional. Considerando as 25 ocorrências registradas no Espírito Santo, em 2016, a região Sudeste concentrou 90,1% dos casos de roubos de cargas no país (tabela 5, anexo).

Concomitante ao crescimento das ocorrências, o combate ao roubo de cargas no Brasil tem sido dificultado por três fatores: a) a maior atuação de grandes organizações criminosas, que transformaram esse crime em fonte de financiamento; b) a falta de ações mais rigorosas voltadas para punir, em conjunto, todos os elos da cadeia criminosa; e c) a carência de estrutura das forças de segurança diretamente relacionadas ao combate ao roubo de cargas.

Responsável pela segurança em 95 mil quilômetros de rodovias federais, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) possui cerca de 10 mil agentes. Este quadro, que apresenta um déficit estimado de pelo menos três mil servidores, pode piorar, pois 35% dos agentes da ativa já cumpriram as exigências para a aposentadoria⁶. Esta situação se reflete nos estados. No Rio de Janeiro, por exemplo, a PRF sofreu redução de 36% do efetivo nos últimos anos. Atualmente há apenas 700 policiais rodoviários federais no estado. Mantendo o Rio de Janeiro como exemplo, a delegacia especializada no combate ao furto e roubo de cargas perdeu 54,7% do efetivo entre 2006 e 2017, contando atualmente com apenas 48 policiais. A Polícia Civil, hoje, possui 10 mil agentes, 28,6% a menos do que 2002, sendo que 30% já cumpriram as exigências para aposentadoria⁷. A Polícia Militar, que em dezembro de 2013 tinha em seus quadros 46.135 policiais, vem sofrendo redução do contingente e, em fevereiro de 2017, possuía 45.865, bem abaixo do necessário para atingir o modelo ideal para a segurança pública.

No tocante aos elos a serem combatidos de forma conjunta, o principal foco deve ser a receptação, o armazenamento e a venda de produtos roubados. A falta de punição adequada a este crime perpetua a atuação de receptadores já identificados. A forma mais eficaz e imediata para aumentar a repressão é aprovar projetos já existentes no Congresso Nacional e avançar nas legislações estaduais. Em nível federal, há projetos que preveem a baixa da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica⁸ (CNPJ) e a proibição de concessão de registro pelo prazo de cinco anos, sendo que a pena se estende aos sócios e/ou administradores. Em nível estadual é preciso avançar em legislações mais severas⁹,

⁶ Departamento de Polícia Rodoviária Federal

⁷ Secretaria de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro

⁸ PL 1.530/2015, PLC 27/2015 e o PL 4.860/2016.

⁹ Lei 15.315/2014, do estado de São Paulo, Lei 16.127/2009, do estado do Paraná, Lei 7.148/2015, do estado do Rio de Janeiro, onde há uma restrição mais rigorosa, através do PL Nº 505/2015, aprovado no dia 07/03/2016, que veda a participação em licitação e a contratação pelo governo do estado de empresa que adquirir, distribuir, transportar, estocar, revender ou expor à venda bens de consumo, gêneros alimentícios ou quaisquer outros produtos industrializados fruto de descaminho, roubo ou furto.

prevendo a cassação da inscrição no cadastro de contribuinte do ICMS dos estabelecimentos envolvidos em receptação, guarda e comercialização de produtos roubados, inviabilizando seu funcionamento, bem como avançar na legislação para atingir sócios e administradores dos estabelecimentos envolvidos no crime. Além disso, é preciso avançar em medidas que atinjam todos os elos da cadeia:

- Proibir a comercialização e o uso de Bloqueadores de Sinal de Radiocomunicações (BSR), conhecidos como “*jammer*” cujo uso no país é autorizado pela ANATEL apenas para estabelecimentos penitenciários. Cassar, por cinco anos, a eficácia da inscrição no CNPJ e no ICMS do estabelecimento que adquirir, expor ou comercializar Bloqueadores de Sinal de Radiocomunicações, com pena extensiva aos sócios majoritários e sócios administradores da empresa penalizada.
- Implementar, integralmente, a Política Nacional de Combate ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas¹⁰, de modo a melhorar a integração entre as forças de segurança.
- Investir no combate ao roubo e furto de cargas a totalidade do produto obtido nas ações de repressão à comercialização de produtos falsificados e ao descaminho.
- 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.
- Permitir que recursos oriundos de Termos de Ajustamento de Conduta por questões ambientais e trabalhistas possam ser utilizados para equipar as forças policiais.
- Recompôr os quadros das polícias militar e civil e da Polícia Rodoviária Federal e garantir à PRF o acesso às imagens de monitoramento das rodovias, além de fazer funcionar adequadamente os postos de fiscalização rodoviária da PRF, as barreiras fiscais e balanças, em especial nas principais fronteiras estaduais.
- 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.
- Ajustar a legislação de Dação em Pagamento, de forma a permitir que empresas inscritas na dívida ativa dos estados e da União possam realizar pagamentos através da dação de equipamentos e da realização de serviços destinados a garantir o bom funcionamento das 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 Brasil, uma vez que esta prática afeta a economia e a segurança pública 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
E-mail: infraestrutura@firjan.com.br **Telefone:** (21) 2563-4205

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

¹¹ Disponível em: www.firjan.com.br

ANEXOS

Tabela 1. Ocorrência de roubos de cargas registradas no Brasil

Brasil e Unidades da Federação	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
São Paulo	6.958	7.344	7.959	8.518	8.490	9.943	49.212
Rio de Janeiro	3.073	3.656	3.534	5.890	7.225	9.862	33.240
Minas Gerais	713	1.020	654	471	653	476	3.987
Goiás	106	193	192	337	514	668	2.010
Bahia	215	282	298	326	436	441	1.998
Rio Grande do Sul	226	269	168	162	274	220	1.319
Ceará	143	247	291	204	212	208	1.305
Pernambuco	187	178	238	282	150	216	1.251
Santa Catarina	131	139	136	109	96	103	714
Pará	105	89	85	80	147	114	620
Rio Grande do Norte	1	7	463	13	15	14	513
Alagoas	81	65	59	75	95	85	460
Maranhão	31	39	27	42	48	45	232
Espírito Santo	37	46	69	21	28	25	226
Sergipe	12	7	16	51	36	44	166
Distrito Federal	10	14	12	43	31	37	147
Mato Grosso	8	25	17	24	17	21	112
Amazonas	60	16	12	6	0	3	97
Tocantins	11	17	14	11	7	9	69
Mato Grosso do Sul	4	12	9	1	2	2	30
Piauí	3	3	3	4	9	7	29
Paraíba	5	13	0	3	3	3	27
Rondônia	4	4	4	6	3	5	26
Acre	-	-	-	-	-	-	-
Amapá	-	-	-	-	-	-	-
Paraná	-	-	-	-	-	-	-
Roraima	-	-	-	-	-	-	-
Brasil	12.124	13.685	14.260	16.679	18.491	22.547	97.786

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN, com base em dados das Secretarias Estaduais de Segurança Pública e/ou Defesa Social, Federações de Empresas Transportadoras de Cargas, Sindicatos de empresas Transportadoras de cargas; Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

(-) Informação não disponível.

Tabela 2. Roubos de cargas no Brasil em relação à frota transportadora

Roubos de cargas no Brasil em relação à frota transportadora			
Ano	Veículos ¹	Roubos de cargas	Veículos p/ Ocorrência
2011	1.615.211,00	12.124	133
2012	1.823.253,00	13.685	133
2013	2.058.866,00	14.260	144
2014	2.239.158,00	16.679	134
2015	2.339.703,00	18.491	127
2016	1.975.871,00	22.547	88

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN

1. Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (ANTT): Transportador Autônomo de Cargas – TAC; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC e Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC.

Tabela 3. Perspectiva Global de Risco para o transporte de carga - 2017

Ranking	Localização	Risco	Marítimo Guerra	Marítimo Greves	Aéreo Guerra & Greves	Aéreo Guerra	Terrestre Guerra & Greves	Roubos de cargas	Pirataria: somente para uso com JC2011 / 017 Cláusula de 2011 da GCWL
1	Síria	(Severo) 5.4	sim	sim	sim	sim	sim		
2	Yemen	(Severo) 5.4	sim	sim	sim	sim	sim		
3	Libia	(Severo) 5.4			sim	sim	sim		
4	Afganistão	(Severo) 4.6			sim	sim	sim		
5	Sudão do Sul	(Muito alto) 4.2			sim	sim	sim		
6	Somália	(Muito alto) 3.7	sim	sim	sim	sim	sim		sim
7	Iraque	(Muito alto) 3.7		sim	sim	sim	sim		
8	Brasil (BR-116 Curitiba- São Paulo; SP-330 Uberaba-Santos; BR-116 Rio de Janeiro-São Paulo, BR 050 Brasília-Santos).	(Muito alto) 3.7						sim	
9	México (Rodovia Estado de México-Puebla-Veracruz; Rodovia Estado de México-Querétaro, Rodovias nos estados de Tamaulipas, Michoacán and Guerrero)	(Muito alto) 3.6						sim	
10	República Centro Africana	(Muito alto) 3.6	sim		sim	sim	sim		
11	Mali	(Muito alto) 3.6							
12	Nigéria	(Muito alto) 3.3	sim	sim	sim	sim	sim		
13	Chad	(Alto) 3.0	sim		sim	sim	sim		
14	Egito	(Alto) 3.0		sim			sim		
15	Gulfo da Guinéa, na área do mar entre 4°30'W 5°8'44.274"N and 3°6'13.966"W 2°20'12.8"N no oeste, e 9°46'18.636"E 2°20'12.8"N (Camarões - fronteira Guinéa Equatorial) no leste.	(Alto) 3.0							sim
16	Ucrânia (Terrestre - todo o país; Marítimo - Costa do Mar Negro com águas territoriais)	(Alto) 3.0	sim	sim	sim	sim	sim		
17	Congo - Kinshasa (aka DRC)	(Alto) 2.9		sim	sim		sim		
18	Kenya	(Alto) 2.7		sim	sim	sim	sim		
19	Paquistão	(Alto) 2.7			sim	sim	sim		
20	Sudão	(Alto) 2.7	sim		sim	sim	sim		
21	Burundi	(Alto) 2.6			sim	sim	sim		
22	Índia (Kashmir, Assam, Nagaland, Bihar, Jharkand, Chhattisgarh)	(Alto) 2.6			sim		sim		
23	Israel e Palestina	(Alto) 2.6					sim		
24	Camarões Marítimo: Península Bakassi; Terrestre - todo o país)	(Alto) 2.5	sim	sim		sim			
25	Colômbia	(Alto) 2.5			sim	sim	sim		
26	Rússia (Distrito federal do Norte do Cáucaso, exceto território de Stavropol)	(Alto) 2.5	sim		sim	sim	sim		
27	Burkina Faso	(Alto) 2.4	sim				sim		
28	Costa do Marfim	(Alto) 2.4		sim	sim	sim	sim		
29	Eritreia	(Alto) 2.4	sim	sim	sim	sim	sim		
30	Gulfo de Aden área do mar, do 65° E fora da costa da Somália, ligado ao norte pela latitude 23°30 N, e ligado ao sul pelo 12°S e ao Mar Vermelho pelo 14°N	(Alto) 2.4	sim						sim
31	Niger	(Alto) 2.4	sim				sim		
32	Etiópia	(Elevado) 2.3					sim		
33	Rússia	(Elevado) 2.3			sim		sim		
34	Argélia	(Elevado) 2.2	sim				sim		
35	Bolívia	(Elevado) 2.2					sim		
36	Congo - Brazzaville (República do Congo)	(Elevado) 2.2					sim		
37	Mauritânia	(Elevado) 2.2					sim		
38	Coreia do Norte	(Elevado) 2.2	sim						
39	Filipinas	(Elevado) 2.2	sim	sim	sim	sim			
40	Rússia (Terrestre - os 200km da fronteira com a Ucrânia. Marítimo: costa do Mar Negro e águas territoriais)	(Elevado) 2.2	sim		sim	sim			
41	Guinéa Equatorial	(Elevado) 2.1	sim	sim	sim	sim	sim		
42	Guinéa	(Elevado) 2.1		sim			sim		
43	Jordânia	(Elevado) 2.1	sim	sim					
44	Peru	(Elevado) 2.1	sim	sim		sim	sim		
45	Coreia do Sul	(Elevado) 2.1		sim			sim		
46	Argentina	(Elevado) 2.0		sim			sim		
47	Bangladesh	(Elevado) 2.0	sim				sim		
48	Geórgia	(Elevado) 2.0	sim	sim	sim	sim	sim		
49	Zimbábue	(Elevado) 2.0			sim		sim		
50	Irã	(Elevado) 1.9			sim	sim	sim		
51	Equador	(Elevado) 1.8		sim			sim		
52	Nepal	(Elevado) 1.8			sim	sim	sim		
53	Arábia Saudita	(Elevado) 1.7	sim		sim	sim	sim		
54	Azerbaijão	(Elevado) 1.7	sim		sim	sim	sim		
55	Indonésia	(Elevado) 1.7		sim	sim	sim	sim		
56	Madagascar	(Elevado) 1.6	sim						
57	Península Malay (Estreito de Singapura e sul do Mar da China e ligação no 4°N no norte, 1°N no sul e 106°E e no leste.)	(Moderado) 1.4	sim	sim	sim		sim		sim

Escala de risco: 6.5 e acima – Extremo; 4.4 a 6.4 – Severo; 3.2 a 4.3 - Muito alto; 2.4 a 3.1 – Alto; 1.6 a 2.3 – Elevado; 0.8 a 1.5 – Moderado; 0 a 0.7 - Baixo

Nota: "Risco" indica o risco geral do país. As colunas subsequentes especificam se existe ou não um risco específico para os ativos de carga na categoria citada. A escala de risco varia de 0 a 10. As pontuações permitem a comparação do risco entre localização, proporcionando um grau de precisão maior do que as bandas de risco sozinhas. Cada faixa de risco foi codificada por cores para ser consistente com o sistema usado pelo IHS Country Risk.

Fonte: JCC Annual Cargo Forum

Tabela 4. Ocorrências de roubos de cargas registradas no Brasil - Custo R\$ 1.000¹

Brasil e Unidades da Federação	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
São Paulo	436.742	460.970	499.573	534.660	532.903	624.105	3.088.954
Rio de Janeiro	192.887	229.481	221.823	369.705	453.501	619.021	2.086.419
Minas Gerais	44.754	64.024	41.050	29.564	40.988	29.878	250.257
Goiás	6.653	12.114	12.052	21.153	32.263	41.929	126.164
Bahia	13.495	17.701	18.705	20.462	27.367	27.681	125.411
Rio Grande do Sul	14.186	16.885	10.545	10.168	17.199	13.809	82.791
Ceará	8.976	15.504	18.266	12.805	13.307	13.056	81.913
Pernambuco	11.738	11.173	14.939	17.701	9.415	13.558	78.523
Santa Catarina	8.223	8.725	8.536	6.842	6.026	6.434	44.785
Pará	6.591	5.586	5.335	5.021	9.227	7.124	38.885
Rio Grande do Norte	63	439	29.062	816	942	879	32.200
Alagoas	5.084	4.080	3.703	4.708	5.963	5.335	28.873
Maranhão	1.946	2.448	1.695	2.636	3.013	2.825	14.562
Espírito Santo	2.322	2.887	4.331	1.318	1.758	1.538	14.154
Sergipe	753	439	1.004	3.201	2.260	2.730	10.388
Distrito Federal	628	879	753	2.699	1.946	2.322	9.227
Mato Grosso	502	1.569	1.067	1.506	1.067	1.287	6.999
Amazonas	3.766	1.004	753	377	0	188	6.089
Tocantins	690	1.067	879	690	439	565	4.331
Mato Grosso do Sul	251	753	565	63	126	94	1.852
Piauí	188	188	188	251	565	408	1.789
Paraíba	314	816	0	188	188	188	1.695
Rondônia	251	251	251	377	188	282	1.601
Acre ²	-	-	-	-	-	-	-
Amapá ²	-	-	-	-	-	-	-
Paraná ²	-	-	-	-	-	-	-
Roraima ²	-	-	-	-	-	-	-
Brasil	761.003	858.984	894.888	1.034.108	1.160.649	1.415.237	6.124.869

1. Valor atualizado para 2016 pelo IPCA

2. Informações não disponíveis

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN, com base em dados das Secretarias Estaduais de Segurança Pública e/ou Defesa Social, Federações de Empresas Transportadoras de Cargas, Sindicatos de empresas Transportadoras de cargas, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Banco Central do Brasil e Fórum Brasileiro de Segurança Pública.

Tabela 5. Ocorrências de roubos de cargas registradas no Brasil - participação regional (%)

Região	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sudeste	88,9%	88,2%	85,7%	89,3%	88,7%	90,1%
Nordeste	5,6%	6,1%	9,8%	6,0%	5,4%	4,7%
Sul ¹	2,9%	3,0%	2,1%	1,6%	2,0%	1,4%
Centro-Oeste	1,1%	1,8%	1,6%	2,4%	3,1%	3,2%
Norte ²	1,5%	0,9%	0,8%	0,6%	0,8%	0,6%
Brasil	100%	100%	100%	100%	100%	100%

1. Não há informações sobre ocorrências no Paraná

2. Não há informações sobre ocorrências no Acre, Amapá e Roraima

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN, com base em dados das Secretarias Estaduais de Segurança Pública e/ou Defesa Social, Federações de Empresas Transportadoras de Cargas, Sindicatos de empresas Transportadoras de cargas e Fórum Brasileiro de Segurança Pública.