

ROTAS DE INTEGRAÇÃO:

Desafios e Perspectivas para a PRF



PRF



ROTAS DE INTEGRAÇÃO:

Desafios e Perspectivas para a PRF

DIRETOR-GERAL
ANTÔNIO FERNANDO SOUZA OLIVEIRA

DIRETORA DE INTELIGÊNCIA
NADIA ZILOTTI ALENCAR

ORGANIZAÇÃO E REDAÇÃO
Nadia Zilotti Alencar (Presidente)
Alberto Raposo Neto (Vice-Presidente)
Murilo Santos Moreira Leite • Rafael Verão da Fonseca
Daniel Alves Brasil • Salvador Benites da Silva Camargo

COLABORADORES
Murilo Santos Moreira Leite (Presidente)
Rafael Verão da Fonseca (Vice-Presidente)
Everton Soares de Melo • João Josino Sobrinho Neto
Nelis Newton da Cunha Silva • Marcos Sousa da Rocha
Yvan Santos Epifanio • Aldeney da Silva Fabari
Ricardo Felipe da Silva Narcizo • Alessandro Rodrigo Seki
Fabio Luis Gomes Borges • Jeferson Conturbia Neves
Jose Antonio Carvalhal Rodrigues • Jandir Nascimento Ferreira
Matheus Ebling Jacques Muller • Giselle Umezaki Chasco
Rodnei Rosa Farto • Edson Amorim Barroso • Rafael Dornelas Alves
Jean Nascimento de Carvalho • Emanuel Bruno de Oliveira Soares
Edson dos Santos Marian • Carlos Ribeiro Cruz • Rodrigo Gomes dos Santos
Hermes de Lima Santos Neto • Elenaldo Ferreira Cruz Bomfim • Oberdan Brito Dantas

SUPERVISÃO
Murilo Santos Moreira Leite

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO | CGCOM
Guza Rezê de Aquino Silva • Mateus Lourenço de Paula

PRF



Sumário

| | |
|--|-----|
| PALAVRA DO DIRETOR-GERAL | 07 |
| 01/ INTRODUÇÃO | 09 |
| 1.1 Competências e Atribuições Institucionais | |
| 1.2 A PRF e as Rotas de Integração Sul-Americanas | |
| 1.3 Presença que Integra e Protege | |
| 02/ PERSPECTIVA ATUAL | 13 |
| 2.1 Rota 1 – Ilha das Guianas | |
| 2.2 Rota 2 – Amazônica | |
| 2.3 Rota 3 – Quadrante Rondon | |
| 2.4 Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio | |
| 2.5 Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico | |
| 03/ DESAFIOS | 45 |
| 3.1 Rota 1 – Ilha das Guianas | |
| 3.2 Rota 2 – Amazônica | |
| 3.3 Rota 3 – Quadrante Rondon | |
| 3.4 Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio | |
| 3.5 Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico | |
| 04/ PERSPECTIVAS FUTURAS E PLANO DE AÇÃO | 61 |
| 4.1 Rota 1 – Ilha das Guianas | |
| 4.2 Rota 2 – Amazônica | |
| 4.3 Rota 3 – Quadrante Rondon | |
| 4.4 Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio | |
| 4.5 Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico | |
| 05/ PROJETO ALERTA BRASIL 6.0: ROTAS DE INTEGRAÇÃO | 84 |
| 06/ PROJETO INFRAESTRUTURA PREDIAL | 86 |
| 07/ PROJETO AMPLIAÇÃO E REFORÇO DO EFETIVO DA PRF | 92 |
| 08/ PROJETO ENFRENTAMENTO AO TRÁFICO DE DROGAS E ARMAS | 94 |
| 09/ PROJETO SEGURANÇA VIÁRIA NAS ROTAS DE INTEGRAÇÃO | 94 |
| 10/ PROJETO FORTALECIMENTO DAS ESTRUTURAS DE COMANDO E CONTROLE | 99 |
| 11/ PROJETO CONECTIVIDADE | 100 |
| 12/ REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 102 |



Palavra do Diretor-Geral

As Rotas de Integração Sul-Americanas representam uma das iniciativas mais estruturantes do Estado brasileiro para o fortalecimento da integração regional. Elas conectam infraestrutura, logística, desenvolvimento econômico e cooperação internacional, articulando, de forma coordenada, políticas públicas que refletem o compromisso constitucional do Brasil com a aproximação de seus vizinhos e com a construção de oportunidades para todos os brasileiros.

Nesse contexto, a Polícia Rodoviária Federal assume responsabilidade estratégica. Somos a instituição que garante a segurança, a fluidez e a vigilância do principal meio de circulação de pessoas e mercadorias no país. As rodovias federais, que estruturam os fluxos internos e internacionais, fazem da PRF um ator indispensável para que as rotas avancem com previsibilidade, proteção e governança.

Este Plano de Ação orienta nossa atuação nesse novo cenário. Ele consolida diretrizes operacionais, ações de inteligência, fortalecimento institucional, padronização de procedimentos e integração com órgãos nacionais e estrangeiros. Está alinhado às diretrizes do Ministério do Planejamento e Orçamento para a interiorização e desenvolvimento brasileiro, e dialoga diretamente com os desafios logísticos, regulatórios e de segurança identificados no processo de construção das Rotas.

Mais do que um documento técnico, este Plano simboliza uma visão de futuro: a PRF posicionada como força essencial para garantir que a integração regional ocorra com segurança, eficiência e respeito à soberania nacional. Trata-se de ampliar nossa presença, qualificar nossas capacidades e responder, com maturidade institucional, ao papel que o país espera de nós.

Seguiremos avançando com seriedade, compromisso e confiança. A PRF está preparada para atuar, unindo proteção, inteligência e articulação em prol de um Brasil mais conectado, seguro e integrado ao seu continente.

ANTÔNIO FERNANDO SOUZA OLIVEIRA
DIRETOR-GERAL DA PRF

PRF



Introdução

A Polícia Rodoviária Federal é uma instituição de Estado integrante do Sistema Único de Segurança Pública -SUSP, desempenhando função estratégica e indispensável na preservação da vida, na manutenção da ordem pública e na promoção da segurança viária em todo o território nacional.

Instituída em 24 de julho de 1928 sob a denominação de Polícia das Estradas, a PRF consolidou-se, ao longo de sua história, como uma instituição de caráter nacional, essencial à segurança pública e à mobilidade nas rodovias federais. Sua atuação compreende o patrulhamento ostensivo, a fiscalização de trânsito, o enfrentamento às infrações e crimes nas rodovias federais, bem como a proteção da vida e do patrimônio.

Atualmente, a PRF está presente em todos os 26 estados da federação e no Distrito Federal, com mais de 13 mil servidores ativos, distribuídos em 27 Superintendências, 152 Delegacias e cerca de 500 Unidades Operacionais estrategicamente posicionadas em pontos de grande fluxo logístico, turístico e fronteiriço.

Sua área de atuação compreende 75 mil quilômetros de rodovias federais, cobrindo os principais corredores de transporte de pessoas, cargas e riquezas do país.

Ao longo da última década, a PRF passou por um consistente processo de profissionalização, modernização institucional e integração tecnológica, consolidando-se como referência nacional e internacional em policiamento orientado por inteligência, gestão estratégica da atividade policial, enfrentamento qualificado ao crime e promoção da segurança viária.

Essa evolução transformou a PRF de uma força essencialmente fiscalizatória em uma agência estratégica de segurança pública, logística e inteligência capaz de atuar de forma transversal – do enfrentamento à criminalidade ao suporte humanitário em situações de emergência e desastres.



1.1 Competências e Atribuições Institucionais

A PRF, conforme a Constituição Federal de 1988 e a Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), exerce atribuições fundamentais para a segurança pública e a mobilidade nacional. Compete à PRF o patrulhamento ostensivo das rodovias federais, com o objetivo de garantir a segurança viária, preservar vidas e assegurar a fluidez do tráfego, a fiscalização do trânsito, do transporte de cargas e passageiros, promovendo o cumprimento das normas do Sistema Nacional de Trânsito e a prevenção e repressão a infrações penais com destaque para o enfrentamento ao tráfico de drogas, armas, pessoas e contrabando. Também integra suas competências a proteção ambiental e o combate a ilícitos ambientais sob sua circunscrição, o apoio logístico e operacional em ações conjuntas com órgãos de segurança e defesa bem como a participação ativa em políticas públicas de integração regional, mobilidade e segurança de fronteiras.

Essas atribuições fazem da PRF uma instituição de presença permanente, que conecta o Estado brasileiro às regiões mais distantes e fronteiriças, garantindo a aplicação da lei, o direito de ir e vir e a segurança dos fluxos que sustentam o desenvolvimento nacional.

1.2 A PRF e as Rotas de Integração Sul-Americanas

No contexto das Rotas de Integração Sul-Americanas, a Polícia Rodoviária Federal assume um papel relevante e estratégico.

Essas rotas, que conectam o Brasil aos países vizinhos em eixos logísticos, não representam apenas infraestrutura física, mas vetores de integração econômica, diplomática e de segurança regional.

A PRF é a instituição federal que atua na segurança dos fluxos viários e fronteiriços, assegurando que o desenvolvimento e o comércio transnacional ocorram com legalidade, fiscalização técnica e presença do Estado. É ao longo dessas rodovias que circulam as riquezas nacionais, os produtos agrícolas e industriais que sustentam o PIB, os turistas e os trabalhadores e também os fluxos ilícitos que desafiam a segurança das fronteiras – contrabando, tráfico, crimes ambientais e roubo/furto de veículos.

Ao integrar-se aos planos do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) para as Rotas de Integração Sul-Americanas a PRF amplia sua responsabilidade no campo da segurança logística e da governança viária, contribuindo para a implementação de um modelo de policiamento orientado por inteligência.

Essa atuação compreende o monitoramento contínuo das rotas integradas por meio de sistemas tecnológicos e ações de inteligência, a cooperação com forças policiais estrangeiras nos pontos de integração internacional, a participação ativa em comitês e fóruns binacionais voltados à segurança e ao transporte e a integração com órgãos de infraestrutura e controle aduaneiro, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Receita Federal (RF), a Polícia Federal (PF), o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) e o Ministério das Relações Exteriores (MRE), fortalecendo a presença institucional da PRF nas fronteiras e garantindo a segurança e a fluidez.

Assim, nas Rotas Integradas, a PRF cumpre não apenas uma função operacional, mas uma missão institucional de Estado: garantir que a integração física e econômica da América do Sul se realize sob o pilar da segurança pública, da legalidade e da proteção da vida.

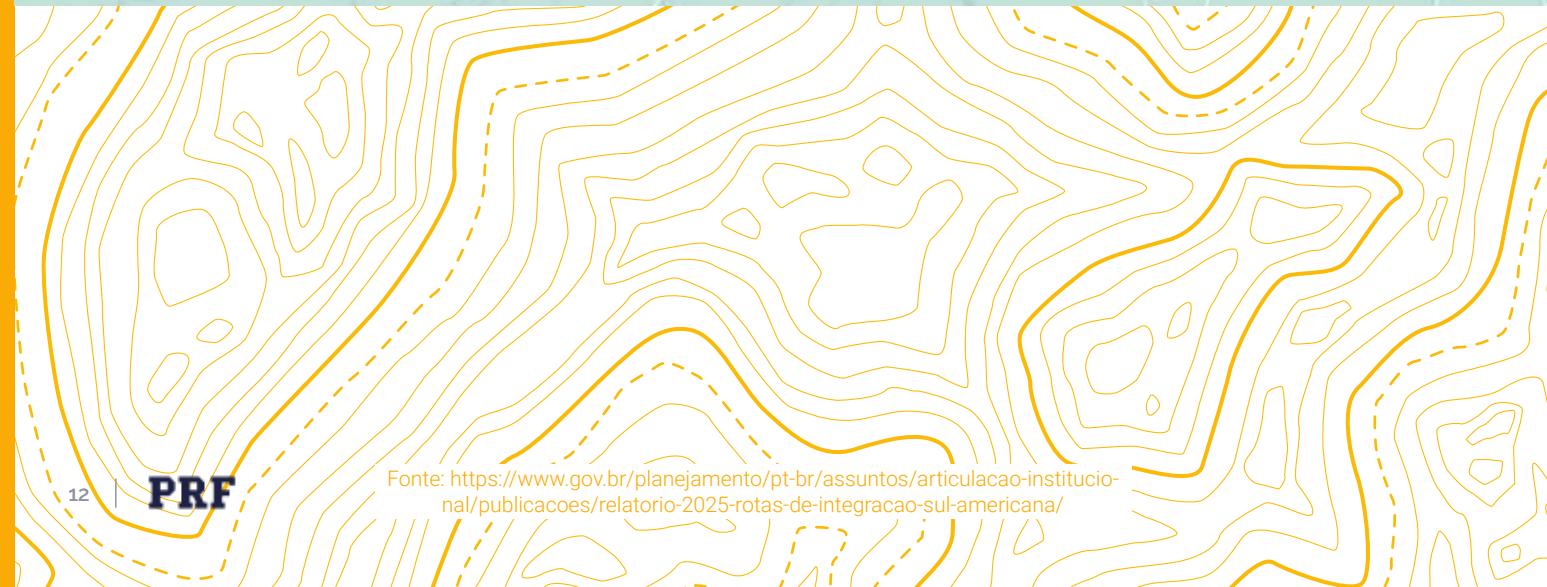
1.3 Presença que Integra e Protege

Ser PRF é ser presença.

Presença nas estradas, nas fronteiras, nas comunidades e nas rotas que unem o Brasil ao continente.

A atuação da PRF nas Rotas de Integração Sul-Americanas reafirma seu compromisso com a soberania nacional, a cooperação internacional e o futuro do desenvolvimento sustentável e seguro.

Com servidores comprometidos, tecnologia de ponta e visão estratégica, a PRF projeta o Brasil como um país de vanguarda em segurança e integração logística, transformando o policiamento rodoviário em instrumento de prosperidade e cidadania.



Perspectiva atual

2.1 Rota 1 – Ilha das Guianas

A Rota 1 - Ilha das Guianas é um dos eixos de integração mais singulares da América do Sul. Situada na porção setentrional do continente, conecta o norte do Brasil, pelos estados do Amapá, Pará, Amazonas e Roraima, às Guianas e à Venezuela, formando um arco logístico que combina rodovias, rios e conexões marítimas.

O nome “Ilha das Guianas” deriva da sua característica geográfica e simbólica: uma vasta região cercada pelo Oceano Atlântico e pelos rios Amazonas, Jari, Oiapoque e Negro, que formam um conjunto quase insular. Essa rota é o portal brasileiro para o Caribe e o norte da América do Sul e tem papel estratégico no escoamento de minérios, madeira, produtos agrícolas e bens manufaturados, além de integrar comunidades indígenas e fronteiriças.

Com extensão que ultrapassa 4.000 km de vias e hidrovias, a Rota 1 é um corredor multimodal de relevância continental. É também um espaço de desafios: a presença humana é esparsa, as distâncias são continentais, e a atuação do Estado depende de estruturas logísticas complexas.

2.1.1 A PRF na Rota 1

A Polícia Rodoviária Federal está presente em todo o eixo brasileiro da Rota 1 por meio das Superintendências Regionais do Amazonas (AM), Amapá (AP), Pará (PA) e Roraima (RR). Juntas, essas unidades atuam nas principais rodovias federais que interligam o Brasil aos países vizinhos: BR-174, BR-210, BR-156 e BR-401, além de trechos complementares das BR-010 e BR-163, que conectam os fluxos internos à região setentrional.

A atuação da PRF nesta rota é estratégica não apenas para a segurança viária, mas também para o controle de fronteiras, enfrentamento a ilícitos transnacionais, proteção ambiental e garantia da soberania nacional. A seguir, são apresentadas as perspectivas e estruturas atuais de cada Superintendência integrante.

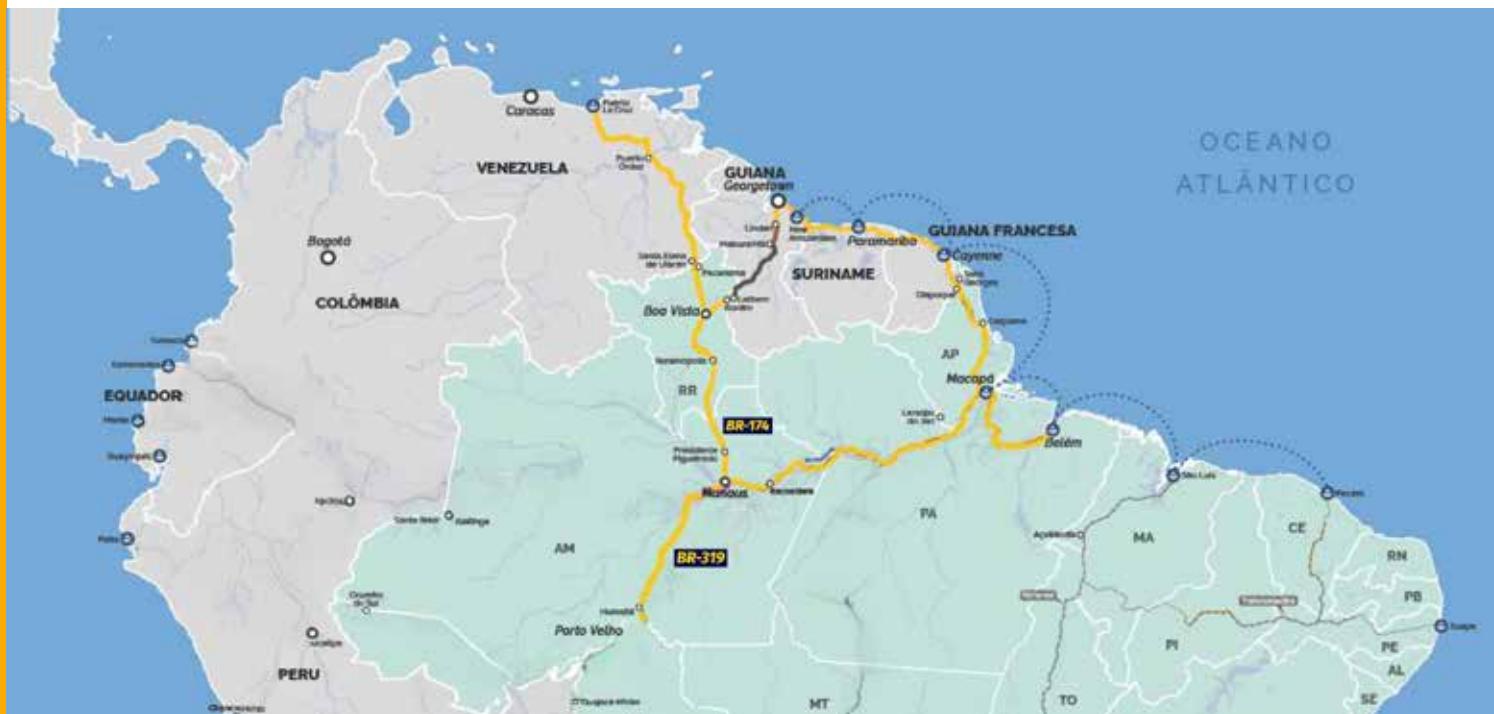
2.1.2 Superintendência da PRF no Amazonas (SPRF-AM)

O Amazonas exerce papel de conector entre o centro da Amazônia e as fronteiras do norte. Pela BR-174, que liga Manaus a Pacaraima (RR), o estado se integra diretamente à Venezuela, funcionando como via natural de exportação de produtos e circulação de pessoas na região.

A Superintendência conta com 1 sede administrativa, 1 Delegacia em Manaus com 4 Unidades Operacionais (UOPs) e 1 Núcleo de Delegacia em Humaitá, totalizando 5 UOPs em operação. O efetivo é composto por 142 policiais rodoviários federais e 2 servidores administrativos.

As principais ocorrências operacionais estão ligadas ao tráfico de drogas e armas, contrabando, descaminho e crimes ambientais, especialmente extração e transporte ilegal de madeira e minérios.

Nos últimos dois anos, destacam-se 9.766 m³ de madeira apreendida, 41 toneladas de minérios, 1,24 tonelada de skunk e 223 kg de maconha.



BR-319 e BR-174



Madeira



Minério

A atuação integrada é marcada pela participação ativa no Centro Integrado de Comando e Controle Regional (CICCR/AM), no Centro de Cooperação Policial Internacional (CCPI/AM) e em conselhos estaduais de trânsito e segurança.

Com relação à estrutura física, a SPRF-AM enfrenta desafios, mas avança em projetos importantes:

- Reforma do prédio da SUFRAMA (BR-319, km 0), que abrigará a Delegacia de Manaus e o Centro de Comando e Controle Regional (C3R);
- Nova sede da Delegacia e respectiva Unidade Operacional de Humaitá, que ampliará a capacidade administrativa e operacional.



Base operacional de Humaitá



Maconha

2.1.3 Superintendência da PRF no Amapá (SPRF-AP)

O Amapá é o ponto mais oriental da Rota 1, com fronteiras terrestre e marítima internacionais, ligando o país à Guiana Francesa pela BR-156 e ao Atlântico Norte pelo Porto de Santana.

A Superintendência conta com 1 sede em Macapá, 1 Delegacia e 3 UOPs operacionais, além de 1 UOP em construção em Laranjal do Jari. O efetivo total é de 116 policiais rodoviários federais e 8 servidores administrativos.

Cerca de 70% do território amapaense está sob unidades de conservação ou terras indígenas, o que exige presença estatal permanente e ações de fiscalização ambiental.

Nos últimos anos, a PRF no Amapá tem intensificado sua atuação integrada na faixa de fronteira e nas rotas logísticas amazônicas, contribuindo para a proteção ambiental e o combate a crimes transnacionais. A instituição participou de operações de grande relevância, como a Operação Samaúma (2023), que resultou na apreensão de 267 toneladas de minério e 27,7 m³ de madeira, e a Operação Arco Verde II (2024), com a apreensão de 14,9 m³ de madeira e 121 animais silvestres.

Outros delitos também são enfrentados na Regional, como o descaminho, o contrabando, e a receptação de veículos adulterados.

A pavimentação total da BR-156, ainda em andamento, é o grande marco esperado, pois sua conclusão permitirá a conexão rodoviária completa do estado, ampliando o fluxo turístico e comercial com a Guiana Francesa e tornando a rodovia um verdadeiro eixo bioceânico setentrional.



Fronteira Oiapoque



BR-156 em trecho pavimentado



Obras da sede em Macapá

2.1.4 Superintendência da PRF em Roraima (SPRF-RR)

Roraima é o estado mais setentrional do Brasil, fronteiriço com Venezuela e Guiana, e ponto culminante da Rota 1. A BR-174, ligando Boa Vista a Pacaraima, e a BR-401, até Bonfim, são os principais eixos de integração rodoviária e migratória da região.

A SPRF-RR conta com 1 Delegacia e 1 Unidade Operacional, e possui efetivo de 141 policiais rodoviários federais e 7 servidores administrativos.

Nos últimos anos, a Polícia Rodoviária Federal no Amapá vem intensificando sua presença nas rodovias e regiões de fronteira, com foco no combate a crimes ambientais, no enfrentamento a ilícitos transnacionais e na proteção dos biomas amazônicos. As ações integradas resultaram em 1.321 pessoas detidas, sendo 427 por crimes ambientais, além da apreensão de 3.087 m³ de madeira, 126 kg de ouro e 2.116 toneladas de outros minerais extraídos ilegalmente. Também foram apreendidas 75 armas e 2.364 munições, e 123 veículos foram recuperados.



Apreensões de ouro

O estado enfrenta fluxos migratórios intensos, com 162 mil atendimentos em 2023 em postos de fronteira, dos quais 47,5% referem-se a pedidos de refúgio. A PRF atua em cooperação com o Ministério da Justiça, Polícia Federal e agências humanitárias, apoiando a Operação Acolhida e o controle do fluxo migratório.

A integração interagências é sólida: foram 77 operações conjuntas com PF, Receita Federal, Exército, IBAMA, PM-RR e órgãos locais, voltadas ao combate a ilícitos de fronteira e crimes ambientais. Há projeto de construção da nova sede da Delegacia e reconstrução da UOP Água Boa.

Em relação à estrutura física, a SPRF-RR está avançando na reconstrução de sua sede predial. Além disso, estão em andamento as obras de construção de duas Unidades Operacionais (Rorainópolis e Uraricoera), as quais estão sendo executadas com recursos externos provenientes do Plano AMAS.



Fronteira Pacaraima



BR-174 em lavrado roraimense

2.1.5 Superintendência da PRF no Pará (SPRF-PA)

O Pará é o maior estado da Rota 1 e o principal eixo de conexão com o Atlântico. Possui 5 Delegacias e 11 Unidades Operacionais, distribuídas ao longo de rodovias estratégicas como a BR-010, BR-230, BR-316, BR-422 e BR-163. O efetivo é de 459 policiais e 18 servidores administrativos.

É importante ressaltar que, embora a Rota 1 no Pará seja eminentemente fluvial, ela exerce influência sobre as rodovias federais do norte do estado. Adicionalmente, a possível aprovação da PEC da Segurança Pública, que pode conferir à PRF novas atribuições sobre hidrovias, tornará inevitável a atuação da PRF nesta porção fluvial da rota.

A economia paraense é fortemente baseada na mineração, energia e exportação de grãos. A PRF atua em regiões de alto risco ambiental, como os eixos BR-163 e BR-230, marcados pela presença de garimpos, transporte ilegal de madeira e conflitos fundiários.

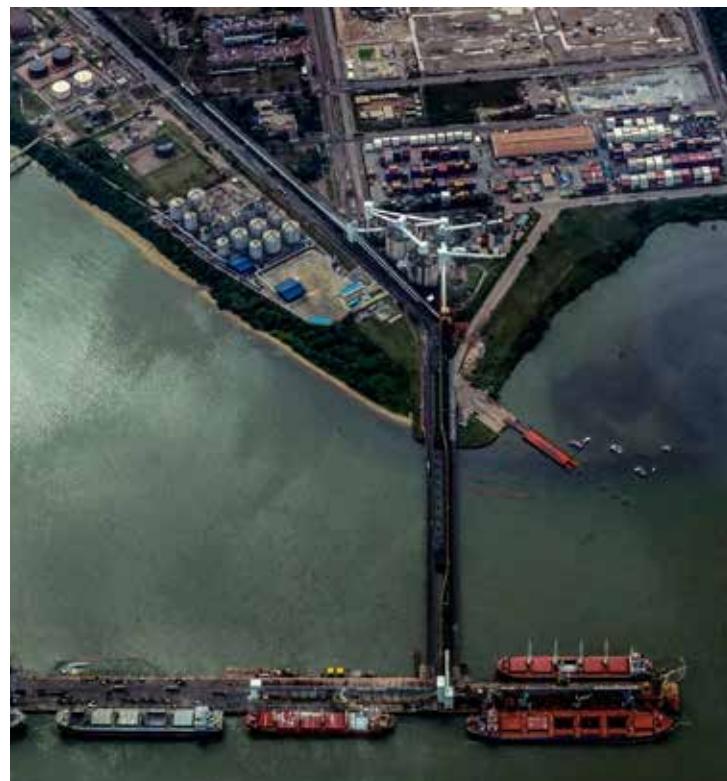
Entre 2024 e 2025, destacaram-se resultados operacionais recordes, com a apreensão de mais de 4,8 toneladas de drogas, 10.857 m³ de madeira e 40 kg de ouro. Entre as ações de maior impacto, sobressai a Operação Rota Verde, responsável pela apreensão de 2,6 mil m³ de madeira de origem ilegal.

A SPRF-PA tem parcerias com PF, MPF, FUNAI, Exército e órgãos ambientais, atuando como eixo articulador da segurança pública na Amazônia Oriental.

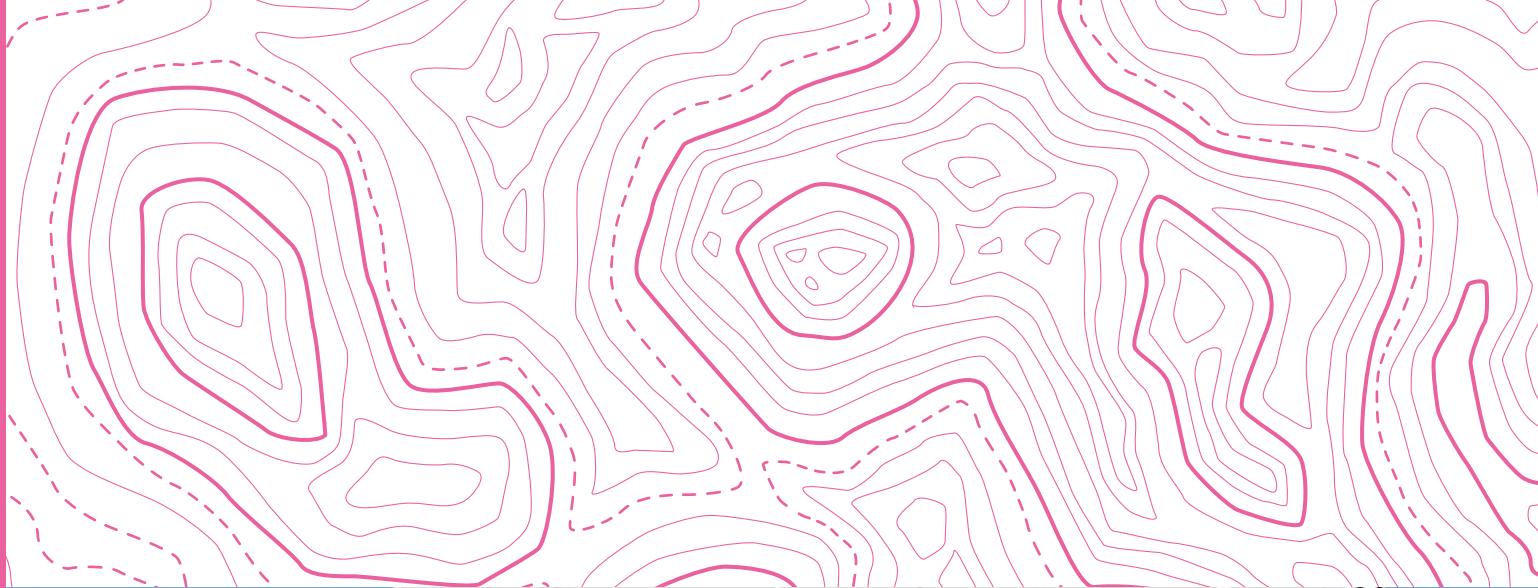
No campo estrutural, há reconstruções em andamento nas UOPs de Benevides, Altamira e Dom Eliseu, além da reforma da sede da Superintendência de Belém.



BR-163 (Miritituba/Itaituba)



Porto de Vila do Conde



2.2 Rota 2 – Amazônica

A Rota Amazônica integra o conjunto de corredores logísticos de importância estratégica definidos pelo Governo Federal no âmbito das Rotas de Integração Sul-Americanas.

Esta rota vai conectar a região amazônica aos países do oeste do continente com saída ao Oceano Pacífico. A expectativa é que o traçado fortaleça a venda de produtos da Zona Franca de Manaus para essas localidades. O trecho também vai ligar a região Norte ao Porto de Chancay, no Peru. O terminal é o maior investimento chinês na América do Sul e deve intensificar as rotas comerciais do continente com o país asiático pelo Pacífico. O porto foi inaugurado em novembro de 2024.

Com eixo de influência centrado no estado do Amazonas, a rota tem como particularidade o predomínio do modal hidroviário, responsável por conectar comunidades isoladas, zonas de extração mineral e madeireira e pólos industriais à capital Manaus, onde se concentram as atividades logísticas e administrativas.

Deste modo, diferentemente de outros corredores de integração, a Rota 2 não se estrutura apenas sobre eixos rodoviários. Ela é, essencialmente, uma rota de rios, articulando-se aos sistemas de transporte fluvial que formam a espinha dorsal da Amazônia. Essa característica impõe desafios únicos à presença do Estado e à atuação de seus órgãos de segurança, uma vez que grande parte do fluxo de cargas e passageiros se dá por vias aquáticas, muitas vezes sem controle efetivo.

Do ponto de vista econômico, a rota tem impacto direto sobre o Polo Industrial de Manaus (PIM) e sobre o escoamento de produtos primários, especialmente madeira, minérios e derivados da biodiversidade amazônica. O transporte ilegal desses insumos é uma das principais preocupações da região, gerando efeitos econômicos e ambientais significativos.

2.2.1 A PRF na Rota 2 – Amazônica

A Superintendência da Polícia Rodoviária Federal no Amazonas (SPRF-AM) compõe de forma exclusiva a Rota 2.

Tendo em vista que a Rota Amazônica possui predominância hidroviária, considera-se a possibilidade de incremento das atribuições da PRF no tocante ao modal fluvial de fiscalização, caso ocorra a aprovação da PEC 18/2025.

A SPRF-AM possui uma Sede Administrativa em Manaus, uma Delegacia (DEL-01) também localizada na capital, com quatro Unidades Operacionais (UOPs) subordinadas, e um Núcleo de Delegacia em Humaitá (DEL-02) com uma UOP adicional. Todas as unidades encontram-se operativas, ainda que em diferentes condições estruturais.

2.2.2 Características Geográficas, Econômicas e Sociais

O Amazonas é um estado de dimensões continentais, marcado por baixa densidade populacional, dispersão de municípios e predominância florestal. As rodovias federais cortam regiões de difícil acesso, com longos trechos sem cobertura de telefonia, sem pavimentação e com infraestrutura precária. A BR-319, em especial, é estratégica por ligar Manaus a Porto Velho (RO), mas ainda possui trechos de terra batida e pontes de madeira, o que limita o tráfego e aumenta o custo logístico.

A economia regional é fortemente influenciada pela Zona Franca de Manaus, pelo extrativismo e pelas atividades minerais e florestais. Contudo, esses mesmos setores geram alto risco de ilícitos ambientais, como extração ilegal de madeira e minérios, biopirataria e tráfico de fauna, frequentemente associados a redes de crime organizado que se valem da ausência do Estado em áreas remotas.

Do ponto de vista social, o estado enfrenta grandes desigualdades regionais, baixa oferta de serviços públicos fora da capital e dificuldade de integração territorial, fatores que impactam tanto a mobilidade quanto a segurança pública.

As principais ocorrências estão relacionadas a tráfico de drogas e armas, contrabando, usurpação mineral e crimes ambientais. A região é considerada um corredor natural do narcotráfico, devido à proximidade com fronteiras porosas e rotas fluviais usadas para o escoamento ilícito de entorpecentes.

2.2.3 Capacidade Operacional

Entre 2023 e 2025, a Polícia Rodoviária Federal no Amazonas alcançou resultados expressivos no combate a diversos ilícitos. Nesse período, foram apreendidos 9.766 m³ de madeira, 41 toneladas de minérios, 1,24 tonelada de skunk, 223 kg de maconha e 139 kg de cocaína. As ações resultaram ainda na apreensão de 68 armas de fogo – entre pistolas, fuzis e espingardas –, além da prisão de 1.134 pessoas e da recuperação de 197 veículos.

Sugestão: incluir imagens de operações conjuntas nos rios

As principais ocorrências estão relacionadas a tráfico de drogas e armas, contrabando, usurpação mineral e crimes ambientais. A região é considerada um corredor natural do narcotráfico, devido à proximidade com fronteiras porosas e rotas fluviais usadas para o escoamento ilícito de entorpecentes.

2.2.4 Integração e Cooperação

A SPRF-AM participa ativamente de diversas instâncias colegiadas que fortalecem a integração institucional e o diálogo interagências, entre as quais destacam-se: o Centro Integrado de Comando e Controle Regional (CICCR/AM), voltado à coordenação das ações de segurança pública em grandes eventos e situações críticas; o Centro de Cooperação Policial International (CCPI), que promove o intercâmbio de informações e a cooperação com forças policiais estrangeiras; o Conselho Estadual de Trânsito (CETRAN/AM), responsável por deliberar sobre políticas e diretrizes de trânsito no âmbito estadual; o Conselho Gestor do Programa de Proteção à Criança e ao Adolescente (CGPPCAAM/AM), que atua na salvaguarda de menores em situação de vulnerabilidade; o Conselho Municipal de Segurança Pública de Presidente Figueiredo/AM, que articula ações locais de prevenção e repressão à criminalidade; o Comitê de Acompanhamento Diário de Sinistros de Trânsito, voltado à análise e mitigação de sinistros; e o Conselho Estadual de Segurança Pública e Defesa Social (CONESPDS), fórum estratégico de deliberação e integração das forças de segurança no Estado.

2.2.5 Infraestrutura e Logística

Atualmente, as cinco Unidades Operacionais apresentam condições heterogêneas. Algumas possuem boas condições de trabalho (como as da BR-174), mas carecem de cobertura de pista, iluminação adequada e acesso confiável à energia elétrica. Outras, como as da BR-319, encontram-se em instalações antigas, com projetos de reforma e realocação em andamento.



BR 174

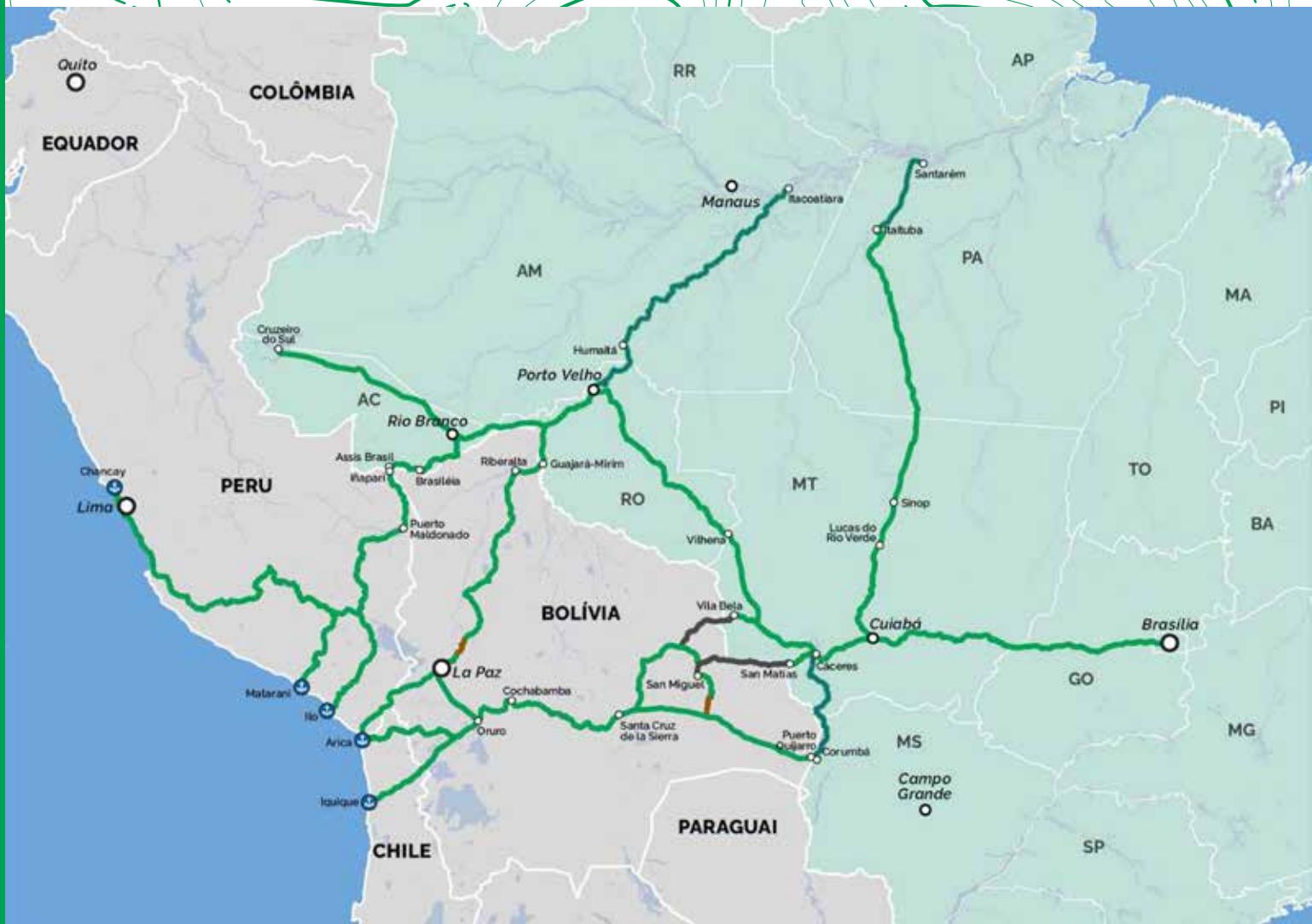
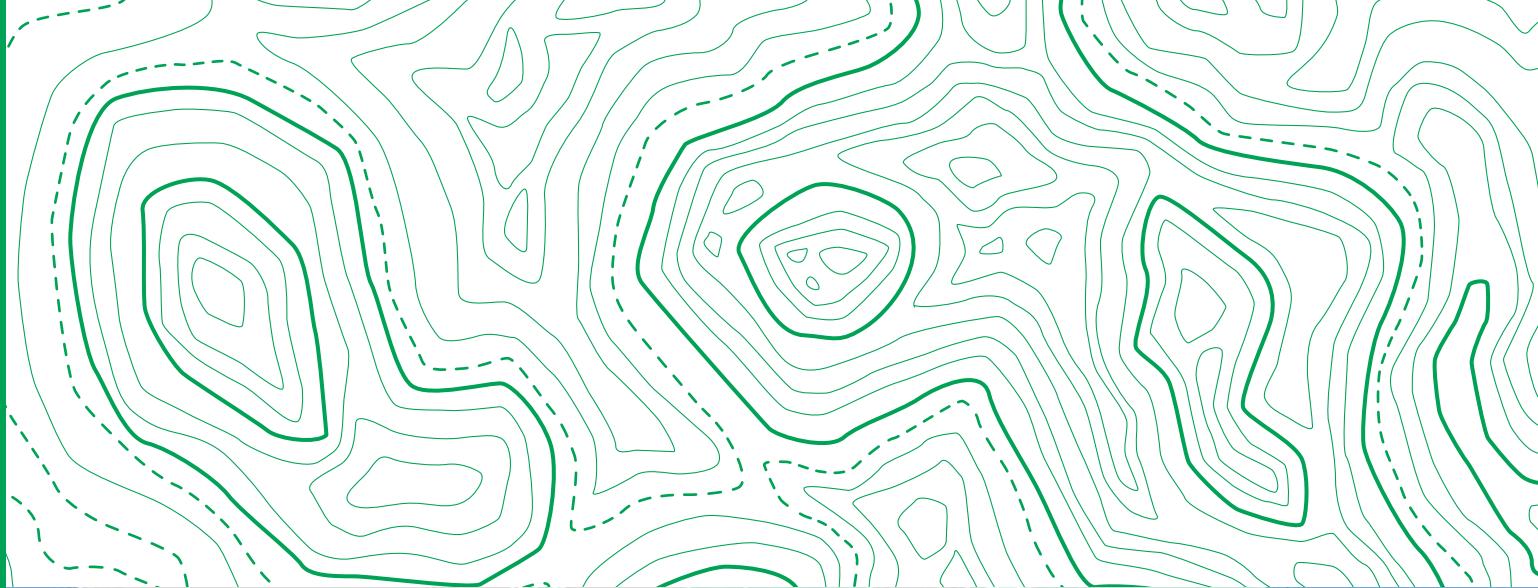


BR 319

Destacam-se dois projetos de infraestrutura em andamento: a reforma do prédio cedido pela SUFRAMA, localizado no km 0 da BR-319, com conclusão prevista para 2026, que abrigará a Delegacia de Manaus e o Centro de Comando e Controle Regional (C3R); e a construção da nova sede da Delegacia de Humaitá (DEL-02) e respectiva Unidade Operacional, que contará com estrutura ampliada para o desenvolvimento de atividades administrativas e operacionais.



Reforma da UOP Humaitá



Fonte: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2025-rotas-de-integracao-sul-americana/>

2.3 Rota 3 – Quadrante Rondon

A Rota 3 – Quadrante Rondon é o eixo de integração terrestre mais dinâmico da Amazônia Ocidental. Sua concepção nasceu do propósito de conectar o centro logístico e produtivo do Centro-Oeste brasileiro aos portos do Oceano Pacífico, criando uma via de escoamento bioceânica que encurta distâncias e potencializa o comércio entre o Brasil, Bolívia, Peru e Chile.

A Rota atravessa quatro estados estratégicos – Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas – e conecta-se aos países andinos por meio das fronteiras de Assis Brasil (AC) e Guajará-Mirim (RO). Ao longo de seu traçado, estão algumas das mais importantes rodovias federais do país, como BR-364, BR-317, BR-174, BR-070 e BR-425, que articulam zonas agrícolas, pólos industriais e áreas de fronteira.

Mais que uma ligação física, o Quadrante Rondon representa a expansão da fronteira econômica brasileira em direção ao Pacífico e a reafirmação da presença estatal em territórios de fronteira historicamente desafiadores. É uma rota de oportunidades – mas também de contrastes: centros urbanos pujantes convivem com áreas de vulnerabilidade ambiental e com corredores de tráfico e contrabando, exigindo a presença constante do Estado e integração interinstitucional.

2.3.1 A PRF na Rota 3

A PRF está presente ao longo de toda a Rota 3, atuando em parceria com os órgãos de segurança pública e fiscalização dos quatro estados.

A Rota é composta pelas Superintendências Regionais da PRF no Acre (SRPRF-AC), Rondônia (SRPRF-RO), Amazonas (SRPRF-AM) e Mato Grosso (SRPRF-MT), que, juntas, cobrem cerca de 8.000 km de rodovias federais, atravessando o coração produtivo e fronteiriço da Amazônia Ocidental.

A seguir, são apresentadas as perspectivas e estruturas de cada Superintendência integrante da Rota 3.

A PRF no Acre atua de forma integrada com os demais órgãos sendo membro permanente do Gabinete de Gestão Integrado - GGI e do Gabinete de Gestão Integrado de Fronteira - GGI-F composto pelos órgãos de Segurança Pública do Estado do Acre.

A infraestrutura da SPRF-AC passa por modernização sendo relevante mencionar que está em fase de licitação a construção de um novo prédio da Unidade Operacional de Rio Branco e da Unidade de Cruzeiro do Sul que ainda não possui instalações próprias.

2.3.2 Superintendência da PRF no Acre (SPRF-AC)

O Acre é o ponto mais ocidental da Rota 3 e porta de entrada do Corredor Interoceânico, conectando o Brasil ao Peru pela BR-317, conhecida como Estrada do Pacífico. A rodovia é o principal elo entre Rio Branco e Assis Brasil, na tríplice fronteira Brasil–Peru–Bolívia, e serve como eixo estratégico para o escoamento de cargas, integração turística e controle de ilícitos transnacionais.

As principais ocorrências estão ligadas ao tráfico internacional de drogas, contrabando/descaminho, roubo/furto de veículos e crimes ambientais. Nos últimos dois anos, foram apreendidos cerca de 1 tonelada de cocaína, 1,6 tonelada de skunk, 1,1 tonelada de agrotóxicos e 66 armas de fogo. O efetivo da PRF no estado conta com 125 policiais rodoviários federais.

A infraestrutura da SPRF-AC passa por modernização sendo relevante mencionar que está em fase de planejamento a construção de um novo prédio da Unidade Operacional de Rio Branco e da Unidade de Cruzeiro do Sul que ainda não possui instalações próprias.

2.3.3 Superintendência da PRF em Rondônia (SPRF-RO)

Rondônia é o coração logístico da Rota 3. Com posição geográfica estratégica, o estado conecta Mato Grosso ao Acre e faz fronteira direta com a Bolívia, sendo passagem obrigatória para cargas oriundas do Centro-Oeste e Norte. A BR-364 é a principal via do estado e a espinha dorsal da rota.

A Superintendência possui 4 Delegacias e 11 Unidades Operacionais (UOPs), contando atualmente com efetivo de 357 servidores, sendo 335 policiais e 22 servidores administrativos.

A economia local é baseada no agronegócio, com destaque para a pecuária bovina e a agricultura. Esse dinamismo econômico gera intenso fluxo de caminhões, em especial na BR-364, por onde é escoada grande parte da produção para outras regiões do país.

A PRF tem intensificado as ações de fiscalização de transporte de cargas, incluindo o excesso de peso, cargas superdimensionadas e transporte de produtos perigosos, bem como o combate a crimes ambientais e tráfico de drogas.

Nos últimos dois anos, as operações da Polícia Rodoviária Federal em Rondônia resultaram em mais de 17 toneladas de drogas apreendidas, sendo 12,5 toneladas de skunk, 2,7 toneladas de maconha e 2,3 toneladas de cocaína, além da interceptação de quase meio milhão de maços de cigarros contrabandeados.

A integração interinstitucional é um destaque. A SPRF-RO participa de 77 operações conjuntas com PF, Exército, Receita e forças estaduais, além de atuar em programas de educação e cidadania, como o Educar PRF e o FETRAN, que alcançaram mais de 32 mil pessoas em 2024.

Em infraestrutura, grande parte das edificações são estruturas antigas, com deficiência em conforto térmico, elétrico e hidráulico. Há projetos de instalação de usinas fotovoltaicas em todas as delegacias e licitação para coberturas metálicas nas UOPs de Itapuã do Oeste e Jaci-Paraná.



BR-364 na travessia do rio Madeira



Operação de fiscalização de cargas

2.3.4 Superintendência da PRF no Amazonas (SPRF-AM)

O Amazonas tem papel transversal na Rota 3, servindo como elo entre o eixo central da Amazônia e as rotas de integração com o Acre e Rondônia. A BR-319 – que liga Manaus a Porto Velho – é o principal trecho sob responsabilidade da Superintendência e uma das rodovias mais desafiadoras do país, tanto pela sazonalidade de tráfego quanto pela importância estratégica.

Os principais desafios são o tráfego irregular de madeira e minério, o transporte clandestino de passageiros e combustíveis e o tráfico de entorpecentes pelo corredor fluvial.

Nos últimos dois anos, foram apreendidos mais de 9.700 m³ de madeira, mais de 1,2 tonelada de drogas (1,24 ton de skunk, 223 Kg de maconha e 139 Kg de cocaína) e 41 toneladas de minério. As operações de destaque incluem a Operação Samaúma, Arco Verde II e Verde Brasil, em parceria com IBAMA, Exército e PF.



BR-319 em trecho de várzea



Base da PRF em Humaitá



Transporte fluvial no rio Madeira



2.3.5 Superintendência da PRF no Mato Grosso (SPRF-MT)

O Mato Grosso é o ponto de convergência da Rota 3, ligando o agronegócio do Centro-Oeste às fronteiras bolivianas e, futuramente, aos portos do Pacífico. A Superintendência cobre 4.657 km de rodovias federais, incluindo BR-070, BR-080, BR-158, BR-163, BR-174, BR-242, BR-251 e BR-364 com intenso tráfego de cargas agrícolas, minérios e combustíveis.

Com 7 Delegacias e 15 UOPs, a SPRF-MT conta com 529 servidores, sendo 519 policiais rodoviários federais e 10 servidores administrativos.

Os principais crimes enfrentados incluem o tráfico de drogas, contrabando, descaminho, receptação e adulteração de veículos, transporte de produtos perigosos, crimes ambientais e irregularidades no transporte de cargas. Nos trechos de fronteira, predominam ilícitos transnacionais, enquanto nas áreas de escoamento agrícola há maior incidência de sinistros graves e evasão de balanças. Também há registros de transporte irregular de defensivos agrícolas. Esses fatores exigem presença constante e ações articuladas de inteligência e policiamento ostensivo.

Os resultados operacionais de 2023–2025 revelam a maturidade institucional da regional: 44 toneladas de drogas apreendidas, 17.700 m³ de madeira, 193 armas de fogo e 584 veículos recuperados.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) em Mato Grosso (MT) mantém uma atuação fortemente integrada com diversas instituições, tanto federais quanto estaduais. Essa rede de colaboração inclui a Polícia Federal, a Receita Federal, o Exército Brasileiro, o IBAMA, a ANTT, a SEFAZ/MT, e as demais forças de segurança do estado.

A PRF-MT desempenha um papel proativo na integração interinstitucional, participando do Conselho Estadual de Segurança Pública (CONSESP/MT) e do Fórum de Integração de Fronteira.

No campo estrutural, as Unidades Operacionais estão distribuídas ao longo das principais rodovias federais e apresentam realidades distintas. Parte passou por reformas recentes e oferece boas condições estruturais, enquanto outras carecem de revitalização, ampliação de espaço e melhorias em energia e conectividade. A Superintendência concentra esforços na execução de projetos de infraestrutura de reforma e adequação da edificação da Superintendência e construção de novas unidades operacionais em Primavera do Leste/MT, Sinop/MT e Barra do Garça/MT.



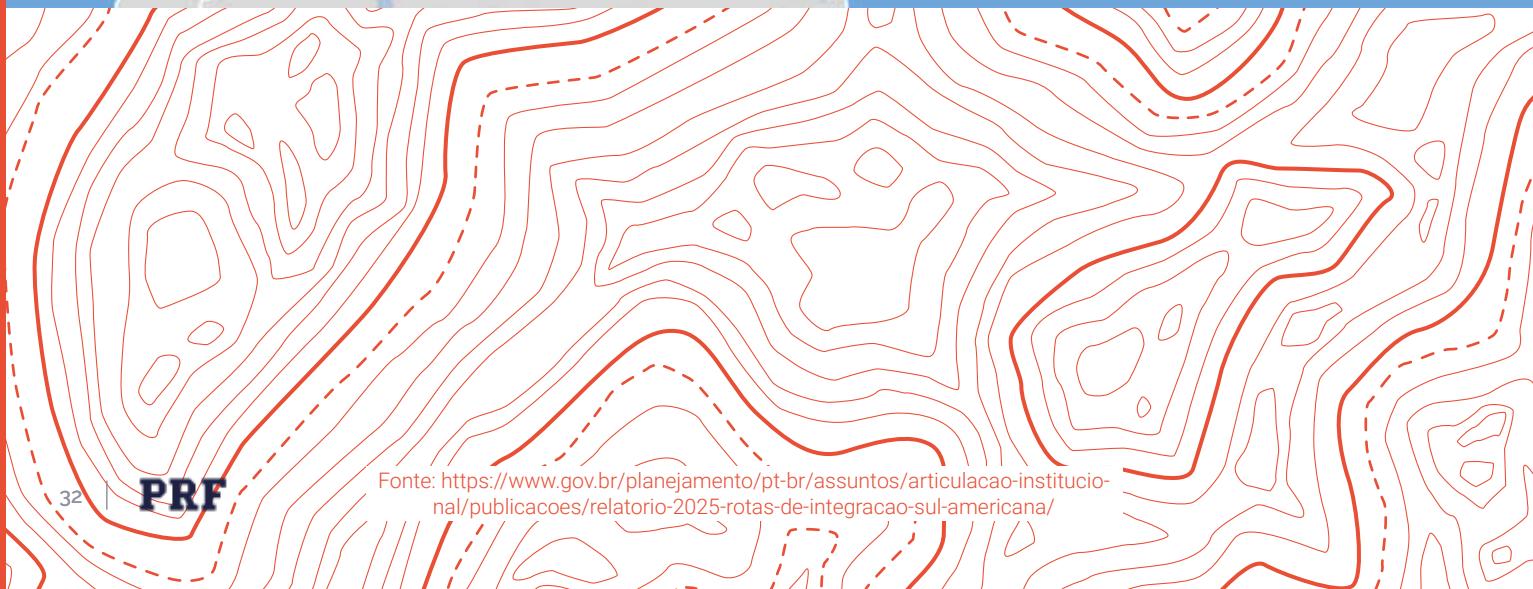
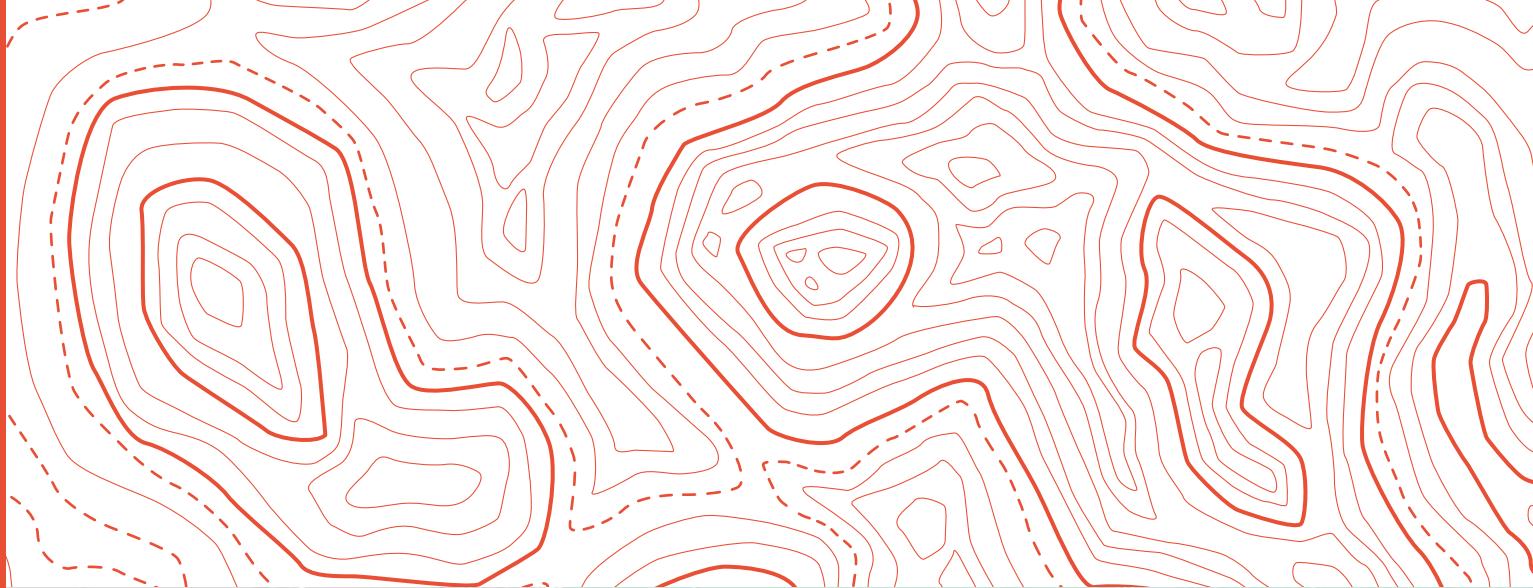
BR-364 em Rondonópolis



BR-364



Operação integrada PRF-GEFRON na fronteira



Fonte: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2025-rotas-de-integracao-sul-americana/>

2.4 Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio

A Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio é um dos cinco eixos estruturantes do projeto Rotas de Integração Sul-Americanas, iniciativa do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) que busca consolidar um novo paradigma de desenvolvimento regional e integração física, econômica e social entre o Brasil e seus vizinhos sul-americanos. Conectando o Atlântico ao Pacífico, a Rota 4 atravessa o coração produtivo do Brasil e da América do Sul, partindo do Porto de Santos (SP) até os portos do norte do Chile, passando pelos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul, e integrando-se aos territórios do Paraguai, Argentina e Chile.

Com aproximadamente 2.200 quilômetros de extensão, a Rota 4 constitui um corredor multimodal que combina rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, facilitando o escoamento de commodities agrícolas, produtos industriais e minerais, além de impulsionar o turismo, o intercâmbio cultural e a integração digital. O traçado segue o princípio constitucional da integração latino-americana e reflete o espírito do Consenso de Brasília (2023), quando os países da região reafirmaram o compromisso de construir uma América do Sul mais conectada, competitiva e sustentável.

Ao longo de sua extensão, a Rota de Capricórnio expressa o conceito de bioceanidade: a conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico que simboliza a unidade econômica e logística do continente. Essa bioceanidade se materializa em infraestruturas como a Ponte Internacional de Porto Murtinho (Brasil) – Carmelo Peralta (Paraguai), em construção, e os eixos rodoviários BR-262, BR-267, BR-163, BR-101, BR-116, BR-153 e BR-282, além de ramais ferroviários e hidroviários complementares.

A Rota 4 atravessa áreas de forte densidade populacional, industrial e agrícola, sendo o elo de conexão entre o agronegócio do Centro-Oeste, os parques industriais do Sudeste e o sistema portuário do Sul. É, portanto, um corredor de integração não apenas geográfica, mas também produtiva, tecnológica e social, com potencial de transformar fluxos econômicos e de consolidar o Brasil como centro logístico da América do Sul.

2.4.1 A Rota 4 e a Atuação Federal Integrada

Inserida no esforço interministerial liderado pela Comissão de Integração da Infraestrutura da América do Sul (Decreto nº 12.034/2024), a Rota 4 é acompanhada por 12 ministérios e organismos nacionais e regionais, entre eles o Ministério do Planejamento e Orçamento, o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional, o Ministério dos Transportes, o Ministério das Relações Exteriores, o Ministério da Justiça e Segurança Pública, além dos bancos de fomento BNDES, CAF, BID e FONPLATA.

No território brasileiro, o eixo de Capricórnio está diretamente relacionado à Polícia Rodoviária Federal (PRF), cuja presença operacional ao longo das rodovias federais integrantes da rota é determinante para a segurança viária, o enfrentamento a ilícitos transnacionais, o monitoramento do transporte de cargas e o apoio logístico à integração regional. As Superintendências da PRF no Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina formam o arco de cobertura que sustenta a atuação institucional na Rota 4.

Cada uma dessas regionais reflete as particularidades geográficas e econômicas do território em que atuam, mas compartilham a mesma característica: serem eixos de ligação e de transição de fluxos logísticos, migratórios e comerciais do Brasil para o Cone Sul.

2.4.2 Mato Grosso do Sul – O ponto de partida da integração bioceânica

No contexto da Rota 4, o Mato Grosso do Sul é o ponto de origem do corredor internacional. Sua localização geográfica confere papel estratégico: faz fronteira com Paraguai e Bolívia, abrigando em Porto Murtinho o principal ponto de travessia terrestre do Brasil rumo ao Pacífico. É neste município que se ergue a Ponte Internacional Porto Murtinho–Carmelo Peralta, obra-símbolo da bioceanidade e marco inicial da conexão entre os oceanos.



MS - Ponte Internacional Porto Murtinho–Carmelo Peralta

A Superintendência da PRF no Mato Grosso do Sul possui 9 Delegacias, 24 Unidades Operacionais, 1 hangar, 1 sede do Comando de Operações Especiais e 1 sede da Seção de Inteligência e Corregedoria. São 608 policiais rodoviários federais e 12 servidores administrativos distribuídos em um território de 357 mil km².

A paisagem sul-mato-grossense abriga o Pantanal, uma das maiores áreas úmidas do planeta, além de planaltos e chapadões que sustentam uma das mais produtivas fronteiras agropecuárias do país. O estado se destaca nacionalmente pela produção de soja, milho, algodão, arroz, cana-de-açúcar e carne bovina, além de atividades industriais, minerárias e de ecoturismo.

A Rota 4 promete multiplicar o fluxo de cargas e passageiros, transformando o estado em hub logístico internacional. Com a redução da distância média entre o Centro-Oeste brasileiro e os portos chilenos, estima-se aumento significativo de tráfego de caminhões nas rodovias BR-267, BR-262, BR-163 e BR-060. Esse novo cenário exige reforço de infraestrutura e de ações integradas de fiscalização, especialmente contra o tráfico internacional de drogas, contrabando, descaminho, crimes ambientais e tráfico de armas – ilícitos historicamente recorrentes na faixa de fronteira.

Nos últimos anos, a PRF no Mato Grosso do Sul tem mantido destaque nacional em apreensões de cocaína, maconha e cigarros contrabandeados, além de interceptações de veículos adulterados e cargas ilícitas. A atuação integrada com Polícia Federal, Receita Federal, Exército, Força Nacional e órgãos estaduais de segurança e meio ambiente é contínua, e o estado participa ativamente do Comitê Estadual da Rota Bioceânica e do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americanano, consolidando sua posição como porta de entrada da bioceanidade brasileira.

Em termos estruturais, encontra-se em fase de planejamento a reconstrução da sede da PRF no Mato Grosso do Sul e de execução a construção da Delegacia de Dourados e das Unidades Operacionais de Ivinhema e Nova Andradina.

2.4.3 São Paulo – O eixo logístico e industrial da Rota 4

O Estado de São Paulo representa o ponto de convergência entre os modais de transporte brasileiros. Seu papel na Rota Bioceânica de Capricórnio é duplo: de um lado, abriga o Porto de Santos, maior e mais moderno da América Latina, ponto de origem do fluxo Atlântico–Pacífico; de outro, articula uma das malhas rodoviárias e ferroviárias mais densas e integradas do continente, conectando o litoral às fronteiras do Centro-Oeste e Sul.

A Superintendência da PRF em São Paulo possui 9 Delegacias e 17 Unidades Operacionais, com cerca de 553 policiais em atividade operacional e 60 em funções administrativas. As rodovias federais BR-153 (Transbrasiliana) e BR-369 são os principais eixos federais de ligação da Rota 4, conectando o interior paulista ao Mato Grosso do Sul e ao Paraná.

Embora o trecho paulista da Rota 4 seja majoritariamente composto por rodovias estaduais – como Anchieta, Imigrantes, Raposo Tavares, Castelo Branco, Marechal Rondon e Rodoanel Mário Covas –, sua integração com a BR-153 e a Hidrovía Tietê–Paraná reforça o caráter multimodal do corredor. O estado concentra cerca de um terço do PIB nacional e abriga polos industriais, tecnológicos e logísticos de padrão internacional, além de ser ponto de partida de produtos agrícolas e manufaturados para exportação.

A intensidade do fluxo logístico e a presença de áreas de alto valor comercial tornam São Paulo um estado sensível a roubos e furtos de carga, exigindo da PRF e de seus parceiros permanente atenção à segurança viária e à fiscalização do transporte de bens. A atuação em cooperação com órgãos estaduais e federais é essencial para garantir a fluidez dos transportes e a confiabilidade do corredor.

Destaca-se, em termos estruturais, o planejamento da reconstrução da sede da PRF em São Paulo.

2.4.4 Paraná – O corredor produtivo e o elo fronteiriço

O Paraná é um dos estados que também será afetado pela Rota 4, tanto pelo seu papel de corredor de passagem entre o Sudeste, Sul e Centro-Oeste, quanto pela fronteira internacional que compartilha com Argentina e Paraguai. A economia paranaense é diversificada e fortemente baseada no turismo, agronegócio e na indústria: o estado é o segundo maior produtor de grãos do país e o maior exportador de carne de frango.

A Superintendência da PRF no Paraná possui 9 Delegacias e 36 Unidades Operacionais, com 920 policiais rodoviários federais e 12 servidores administrativos. O estado é um dos mais populosos do Brasil, com mais de 11 milhões de habitantes e uma frota veicular que ultrapassa 8,5 milhões de veículos. As rodovias BR-277, BR-369, BR-376 e BR-116 conectam o interior ao Porto de Paranaguá, principal saída de cargas da região.

O Paraná é, historicamente, uma das rotas preferenciais para o ingresso de ilícitos transnacionais. Em 2024, o estado registrou recorde nacional de apreensões de drogas pela PRF – 284 toneladas –, resultado de operações intensivas em áreas de fronteira e eixos logísticos estratégicos.

Com a conclusão da Ponte da Integração (Foz do Iguaçu–Presidente Franco) e a consolidação da Rota 4, parte significativa das cargas que antes seguiriam até Paranaguá poderá ser redirecionada aos portos chilenos, alterando a dinâmica de transporte regional. Essa transição exigirá adaptação da infraestrutura e manutenção da presença policial integrada, a fim de garantir segurança e eficiência no novo traçado do comércio bioceânico.

No que tange à melhoria estrutural, encontra-se em fase de planejamento a reforma e ampliação do Núcleo de Operações Aéreas de Colombo.

Ponte da Integração (Foz do Iguaçu–Presidente Franco)



2.4.5 Santa Catarina – O corredor marítimo e a porta do Sul

Em Santa Catarina, a Rota 4 consolida sua interface marítima com o sistema portuário catarinense, reconhecido pela eficiência e capacidade de movimentação de cargas. O estado é um importante eixo de passagem do corredor bioceânico, articulando rodovias federais que ligam o interior e o Paraná ao litoral.

A estrutura da Polícia Rodoviária Federal (PRF) no estado de Santa Catarina está centralizada na Superintendência da PRF em Santa Catarina (SPRF-SC), localizada em Florianópolis. Para a gestão e execução das atividades de policiamento e fiscalização das rodovias federais, a Superintendência conta com 7 Delegacias (DEL), distribuídas estratégicamente nas cidades de São José, Tubarão, Joinville, Itajaí, Lages, Mafra e Chapecó, com total de 27 Unidades Operacionais. Hoje possui 629 policiais e 17 servidores administrativos. O modal rodoviário é predominante, responsável por 80% do transporte de cargas e passageiros no estado.

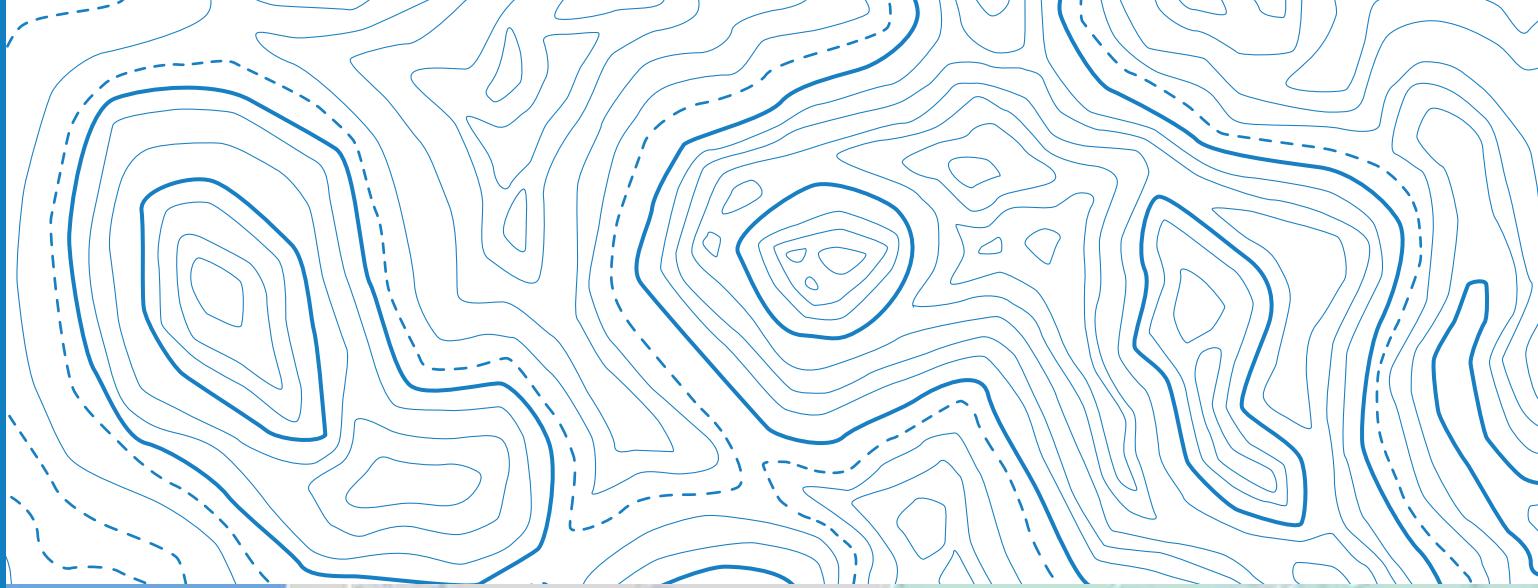
As principais rodovias federais – BR-101, BR-116, BR-153, BR-280, BR-282 e BR-470 – cruzam o território longitudinal e transversalmente, enfrentando desafios de relevo e clima. A BR-101, principal eixo litorâneo, interliga portos estratégicos como São Francisco do Sul, Itajaí, Navegantes e Imbituba, que servem de suporte logístico à integração com o mercado internacional.

A posição geográfica e a infraestrutura portuária fazem de Santa Catarina um ponto de passagem natural para o comércio exterior vinculado à Rota 4. A PRF atua em cooperação com a Polícia Federal, Receita Federal, Exército Brasileiro e forças estaduais, com histórico de operações conjuntas e participação em eventos estratégicos de fronteira. Entre os principais desafios estão o contrabando, o tráfico de drogas e o roubo de cargas, ilícitos que demandam atuação constante de fiscalização integrada.

No que tange aos investimentos em infraestrutura, encontram-se em fase de planejamento a construção das Delegacias em Chapecó, Joinville e de Balneário Camboriú. Quanto às unidades operacionais, estão em planejamento a construção em Canoinhas e Balneário Camboriú.



UOP Itapema/SC - BR-101 (KM 143)



Fonte: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2025-rotas-de-integracao-sul-americana/>

2.5 Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico

A Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico é o eixo mais meridional do conjunto das Rotas de Integração Sul-Americanas, conectando o Atlântico ao Pacífico por meio do território do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, com projeção direta para o Uruguai, Argentina e Chile. Essa rota é parte essencial do esforço de integração física e econômica do Cone Sul, estruturando-se como via de comércio, turismo e cooperação logística entre o Brasil e seus parceiros do Mercosul.

O traçado da Rota 5 abrange as rodovias federais BR-101, BR-116, BR-158, BR-285 (obra em finalização), BR-290, BR-392, BR-470 e BR-472, integrando os principais portos e polos industriais do sul brasileiro – como Imbituba, Rio Grande e São José dos Pinhais – às passagens internacionais de São Borja, Uruguaiana, Jaguarão e Chuí.

Com mais de 3.000 km de extensão, o corredor bioceânico do sul é, simultaneamente, rota econômica e eixo geopolítico, pois consolida a posição do Brasil como protagonista do comércio intercontinental e da integração produtiva no Cone Sul.

Do ponto de vista estratégico, a Rota 5 materializa a diretriz nacional de “interiorização e bioceanidade” – isto é, aproximar economias e populações brasileiras do espaço sul-americano e do Pacífico por uma rede articulada de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

A operacionalização do corredor dialoga com a realidade do comércio regional: aduanas como São Borja e Uruguaiana lideram o escoamento rodoviário brasileiro para a América do Sul, enquanto outros pontos (Foz do Iguaçu e Chuí, entre outros) completam o mosaico de saídas. Essa centralidade reforça o papel da Rota 5 como eixo de alto valor agregado, turismo e serviços, além de zona sensível sob a ótica migratória e de segurança de fronteiras.

2.5.1 A PRF na Rota 5

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) atua ao longo de todo o corredor da Rota 5, por meio das Superintendências Regionais de Santa Catarina (SPRF-SC) e do Rio Grande do Sul (SPRF-RS), desempenhando papel essencial na segurança viária, fiscalização de transporte internacional e enfrentamento a ilícitos transnacionais.

A PRF garante a segurança dos fluxos logísticos que alimentam os portos, fronteiras e zonas de integração produtiva, ao mesmo tempo em que protege a população que transita por um dos sistemas rodoviários mais movimentados e complexos do país.

A seguir, são apresentadas as estruturas, realidades e resultados de cada Superintendência integrante da Rota 5.

2.5.2 Superintendência da PRF em Santa Catarina (SPRF-SC)

Santa Catarina ocupa uma posição estratégica na Rota 5, funcionando como eixo de ligação entre o sudeste industrial e o Cone Sul. O estado abriga alguns dos portos mais dinâmicos do Brasil, como Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul e Imbituba, além de um complexo sistema rodoviário que concentra alto volume de transporte de cargas e passageiros.

A SPRF-SC possui 7 Delegacias e 27 Unidades Operacionais (UOPs) distribuídas ao longo das principais rodovias federais – BR-101, BR-116, BR-280, BR-282, BR-470 e BR-153. O efetivo é composto por 629 policiais e 17 servidores administrativos.

O estado se destaca por seu alto índice de desenvolvimento econômico e humano, com PIB per capita entre os mais altos do país, mas também apresenta grande concentração de tráfego, índices de sinistralidade elevados e ocorrências ligadas a crimes de transporte e contrabando.

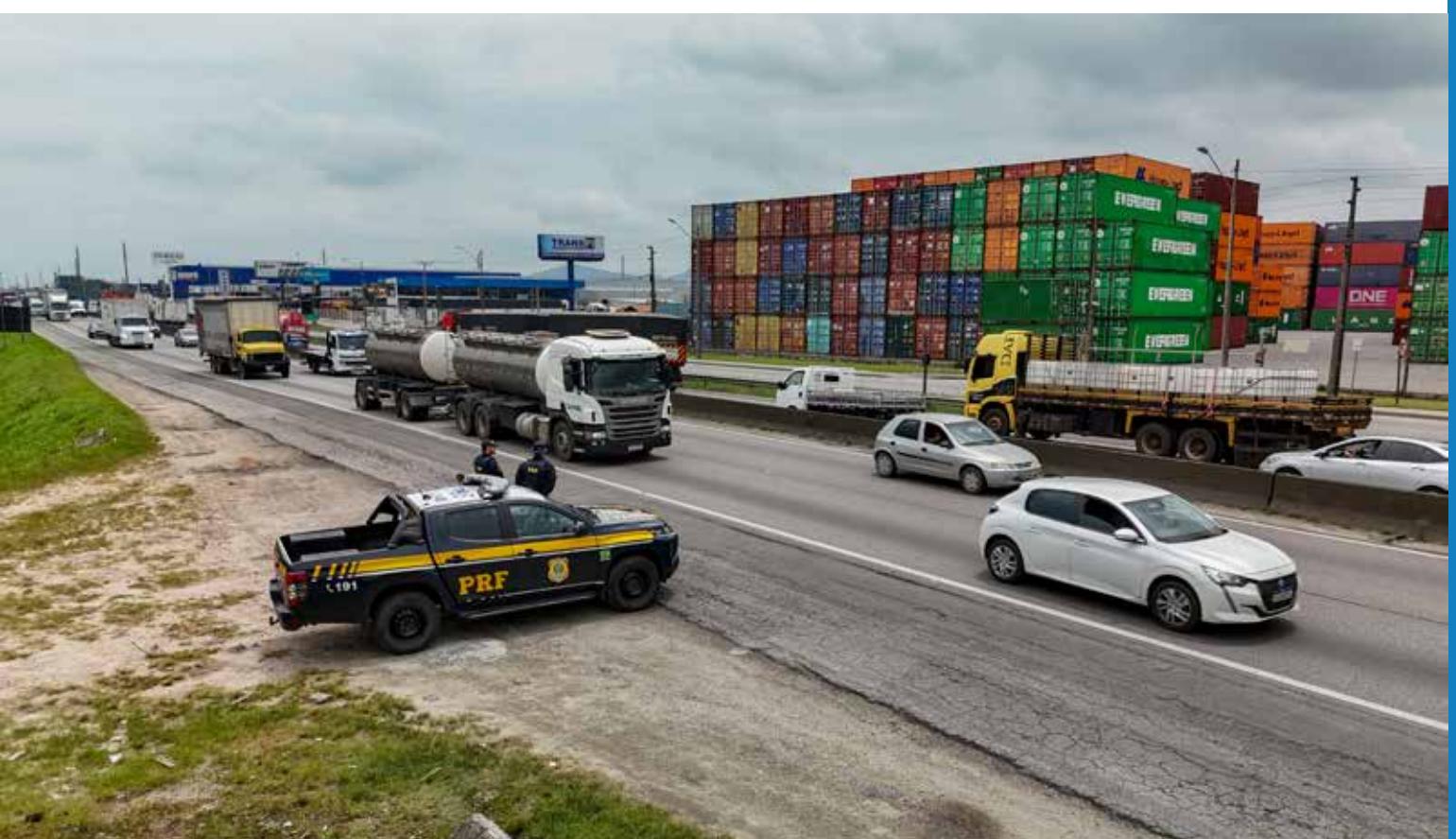
As principais ocorrências são ligadas ao contrabando e descaminho, furto e roubo de carga, transporte irregular de produtos perigosos, e fraudes em frete. A rota catarinense também é conhecida por ser corredor de passagem de drogas vindas do Paraguai em direção ao litoral, bem como ponto de escoamento para o tráfico marítimo internacional.

A Superintendência mantém forte atuação conjunta com o Exército Brasileiro em operações realizadas na região oeste, área de fronteira, além de uma cooperação permanente com as forças de segurança estaduais. Por outro lado, observa-se baixa interação com as aduanas, marcada pela ausência de fluxo de informações e de intercâmbio técnico-operacional.

Conforme mencionado na Rota 4 em Santa Catarina, encontra-se em fase de planejamento a construção das delegacias em Chapecó, Joinville e de Balneário Camboriú, e das unidades Operacionais em Canoinhas e Balneário Camboriú.



Vista aérea da BR-101 (KM 136) em Balneário Camboriú



Porto de Itajaí - BR-101 (KM 120)

2.5.3 Superintendência da PRF no Rio Grande do Sul (SPRF-RS)

O Rio Grande do Sul é o ponto culminante da Rota 5 e porta de entrada do Brasil para os países do Mercosul. O estado possui o maior número de postos fronteiriços internacionais do país, conectando-se ao Uruguai e à Argentina por meio das cidades de Uruguaiana, São Borja, Quaraí, Jaguarão e Chuí.

As rodovias BR-290, BR-285, BR-153 e BR-116 compõem o núcleo da malha da Rota 5, articulando o corredor Atlântico–Pacífico e o escoamento de exportações via Porto de Rio Grande.

A Superintendência conta com 13 Delegacias, 34 Unidades Operacionais (UOPs) e 3 Unidades de Apoio, 786 policiais e 12 servidores administrativos.

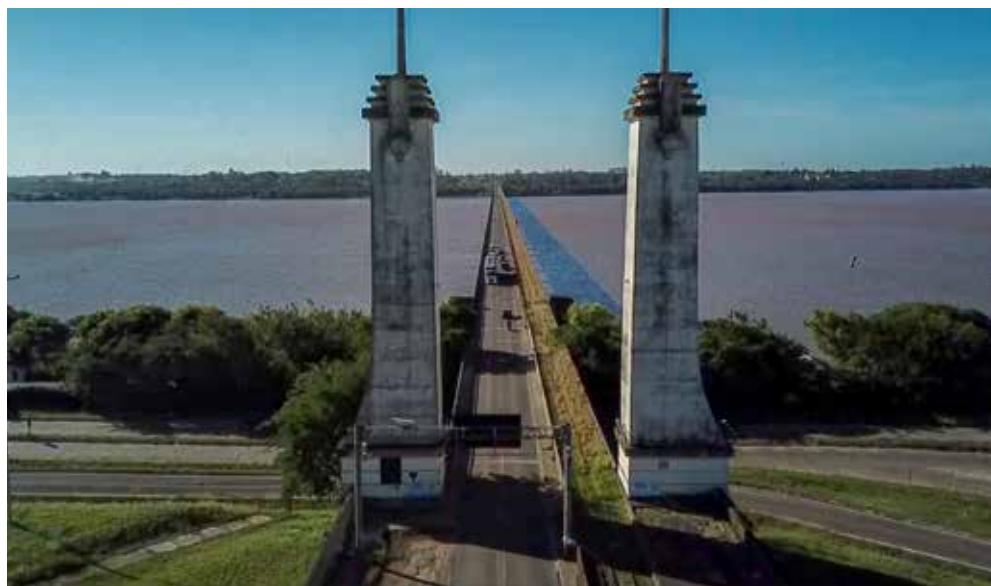
Os principais desafios operacionais envolvem o controle de fronteiras, o trânsito internacional de cargas, e a repressão a ilícitos transnacionais, sobretudo contrabando de cigarros, tráfico de armas, drogas e defensivos agrícolas ilegais.

Em relação aos resultados operacionais, nos últimos dois anos foram registradas apreensões de 47.425 kg de maconha, 3.218 kg de cocaína e 613 kg de crack, além de 1,63 milhão de maços de cigarros. As ações resultaram na prisão de 6.120 pessoas – por crimes de trânsito, contrabando, descaminho e tráfico –, na recuperação de 515 veículos e na identificação de 250 veículos adulterados.

Na área de Direitos Humanos e Educação, destacam-se 98 ações que alcançaram 11.125 pessoas, incluindo iniciativas de combate à exploração sexual (2.737 pessoas alcançadas e 1 resgate), enfrentamento ao trabalho escravo (28 ações e 17 resgates) e localização de desaparecidos (9 resgatados). No eixo educacional, foram realizados 253 eventos, alcançando 100.129 pessoas, com 781 palestras (56.441 participantes) e 2.234 comandos educativos (36.459 pessoas alcançadas).

O estado tem forte atuação integrada com as Forças Armadas, Polícia Civil, Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, Receita Federal, Polícia Federal e Secretaria de Segurança, além de pactos com municípios. Há busca ativa por reuniões com órgãos de todas as esferas para fortalecer a integração.

Em sua base organizacional, a SPRF-RS possui em execução a reforma de sua sede, a reforma da UOP de Caxias do Sul, e a reforma e ampliação das UOPs de Seberi, São Borja e Caçapava do Sul.



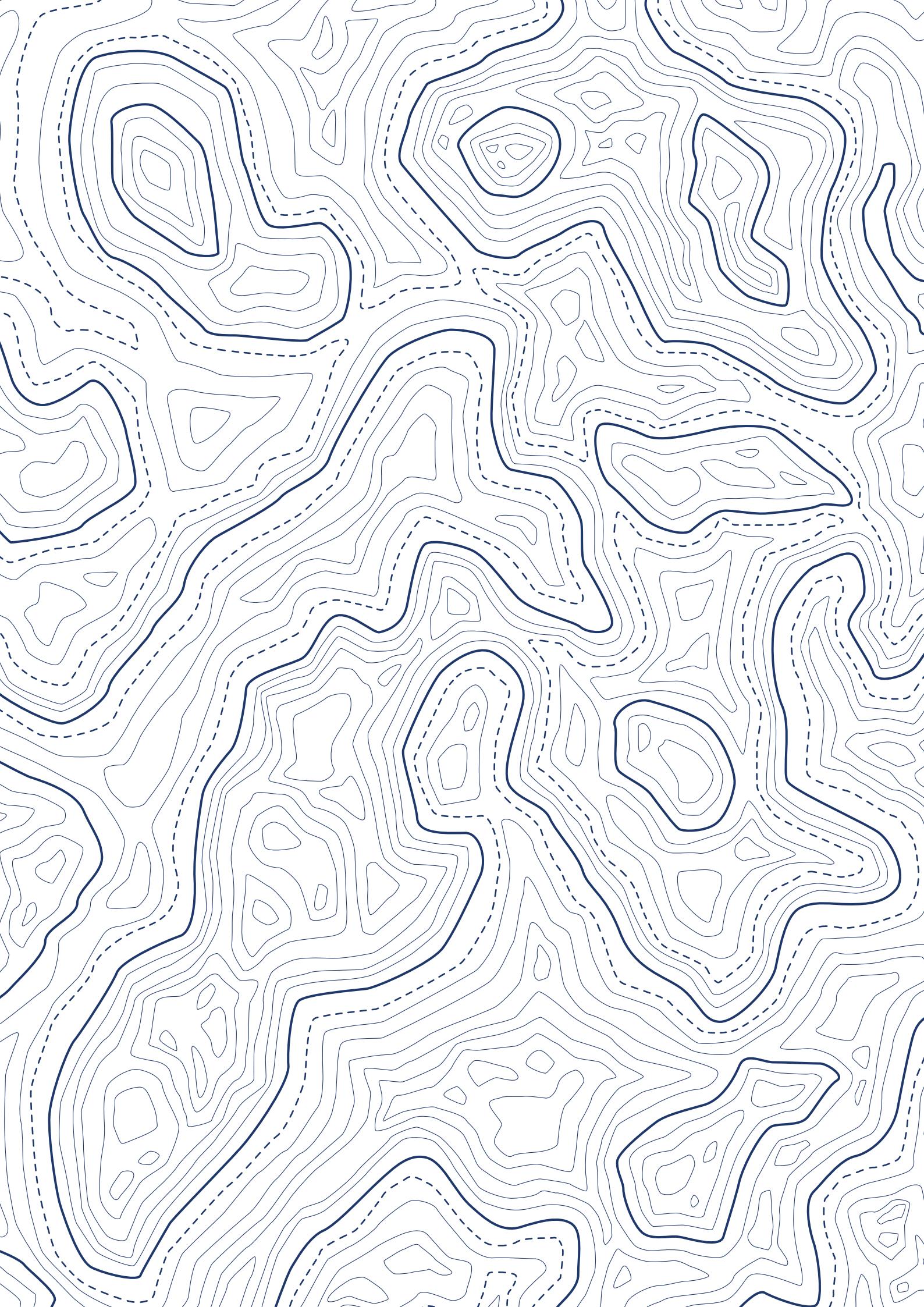
Ponte internacional de Uruguaiana



Fiscalização de cargas na BR-290



Porto do Rio Grande; base da PRF em São Borja



Desafios

3.1 Rota 1 – Ilha das Guianas

A Rota Ilha das Guianas representa o eixo setentrional da integração sul-americana e impõe à Polícia Rodoviária Federal (PRF) um conjunto de desafios ímpares. É uma rota onde o Estado brasileiro se faz presente em vastidões florestais, faixas de fronteira e rios de difícil acesso, e onde a PRF atua em condições operacionais e logísticas extremas.

Os desafios mapeados a seguir refletem as especificidades de cada Superintendência, mas convergem em um ponto comum: a necessidade de consolidar uma presença institucional permanente, tecnologicamente estruturada e humanamente sustentável em um dos territórios mais complexos do planeta

3.1.1 Obstáculos para consolidar a presença da PRF na Rota

O principal obstáculo para a consolidação da presença da PRF na Rota 1 decorre da combinação entre o caráter disperso e de difícil acesso do território amazônico, a carência histórica de infraestrutura física e tecnológica e o déficit de efetivo, que limita a cobertura operacional necessária para a região.

Nos quatro estados, as grandes distâncias, o isolamento geográfico e a escassez de meios logísticos tornam a manutenção da presença operacional um desafio cotidiano.

No Amapá, o desafio é estrutural: a BR-156, eixo rodoviário principal, ainda não foi integralmente pavimentada, o que compromete o deslocamento de equipes e o monitoramento contínuo.

Em Roraima, a fronteira com a Venezuela e a Guiana é vulnerável, com intensa movimentação migratória e aumento de ilícitos transfronteiriço, desde tráfico de drogas e contrabando de combustíveis até garimpo ilegal e exploração de pessoas.

No Pará, a imensidão territorial e a violência ambiental configuram o principal obstáculo. A PRF enfrenta redes criminosas organizadas em torno da extração ilegal de madeira e ouro, em áreas onde o Estado chega apenas por helicóptero ou embarcação.

Já no Amazonas, um dos desafios enfrentados é o predomínio do modal fluvial: grande parte do tráfego ocorre pelos rios e a malha rodoviária (BR-174) apresenta infraestrutura precária, com trechos sem cobertura de comunicação e pontos de apoio insuficientes, além da alta rotatividade do efetivo, o que ocasiona déficit na curva de aprendizado dos servidores acerca das características e especificidades da regional.

Outro fator é o baixo efetivo policial em relação à extensão territorial da região. A somatória das quatro Superintendências cobre uma área de mais de 3,2 milhões de km² – o equivalente a 37% do território nacional – com pouco mais de 850 policiais em atuação direta.

Essa desproporção, ocasionada principalmente pela limitação legal do número de cargos de Policial Rodoviário Federal, apesar de não comprometer a regularidade das fiscalizações – que são realizadas de forma contínua –, reduz sua amplitude e limita o tempo de resposta e a capacidade de presença ostensiva em regiões críticas.

Há, ainda, a insuficiência de políticas de incentivo e de fixação de efetivo em todas as áreas de fronteira, o que reduz a permanência dos servidores nessas localidades. O fortalecimento dessas políticas, conforme vem sendo buscado pelo órgão, tende a aprimorar a retenção de pessoal e a consolidar a estabilidade do efetivo regional.

3.1.2 Alinhamento com os planos estaduais e federais de integração

A instituição participa de fóruns e comitês, como os Conselhos Estaduais de Segurança Pública, Conselhos de Trânsito (CETRANS) e os Grupos de Trabalho Interministeriais de Fronteira. Porém, este alinhamento aos planos estaduais e federais de integração é variável em cada estado.

3.1.3 Atividade Operacional

O policiamento na Rota 1 exige alta adaptabilidade operacional. Cada estado possui realidades distintas, e as lacunas de integração entre eles ainda comprometem a eficiência plena das operações.

Em Roraima, o foco está no controle migratório e combate ao garimpo ilegal em terras indígenas, como a TI Yanomami. O fluxo intenso de venezuelanos, somado às atividades ilícitas, exige atuação constante nas BR-174 e BR-401, mas a cobertura operacional é limitada por falta de efetivo e infraestrutura. A UOP Água Boa, por exemplo, é a única unidade de atendimento ao público e necessita de ampliação urgente.



UOP Água Boa

No Amazonas, o policiamento é impactado pela elevada rotatividade do efetivo, o que ocasiona déficit na curva de aprendizado dos servidores acerca das características e especificidades da regional – cenário que reduz a eficiência operacional e demanda maior esforço na adaptação de novos servidores.

No Amapá, a principal lacuna é o policiamento fronteiriço e ambiental, com escassez de equipamentos e falta de estrutura em pontos críticos como Oiapoque e Laranjal do Jari.

No Pará, as operações se concentram nas BR-230 e BR-163, que cortam áreas dominadas por garimpos ilegais e exploração madeireira, atividades de alto risco e com forte presença de organizações criminosas.

3.1.4 Atividade de Inteligência

A inteligência na Rota 1 ainda enfrenta restrições estruturais e tecnológicas. O volume de dados coletados é alto, mas o tratamento analítico é limitado pela falta de interoperabilidade entre bases e pela e

No Amazonas e Pará, há grande demanda por monitoramento de fluxos de transporte de madeira e minérios, mas a ausência de câmeras de monitoramento impede a detecção preditiva de ilícitos. Em Roraima e Amapá, a prioridade é a análise de redes migratórias e de contrabando, mas a conexão com bancos de dados internacionais ainda é limitada.

A atividade de inteligência depende, também, de maior integração com as forças federais que atuam na faixa de fronteira, como a Polícia Federal, Agência Brasileira de Inteligência e Exército Brasileiro.

Outro desafio é a segurança da informação: em algumas unidades, especialmente nas mais isoladas, os sistemas operacionais ainda funcionam com acesso intermitente à internet ou sem redundância de rede, o que impede a comunicação segura em tempo real.

3.1.5 Gestão de Pessoas

A alta rotatividade do efetivo, associada à dificuldade de fixação de servidores em áreas de fronteira e à ausência de incentivos mais robustos, limita a estabilização das equipes e o acúmulo de experiência regional. Fatores como a distância das capitais, o custo de vida elevado e as condições climáticas adversas também impactam a permanência dos policiais.

Em Roraima, a indenização de fronteira prevista na Lei nº 12.855/2013 demanda aperfeiçoamento – com a ampliação dos municípios aptos à sua percepção – para melhor atender às particularidades locais.

No Amazonas e no Pará, o volume de serviço e a dispersão geográfica, que demandam jornadas extensas e deslocamentos custosos, constituem fatores adicionais que dificultam a fixação de efetivo e, igualmente, demandam o fortalecimento de incentivos como a indenização prevista na Lei nº 12.855/2013.

Quanto à capacitação do efetivo das regionais abrangidas pela Rota 1, embora existam programas nacionais de capacitação continuada, as restrições orçamentárias limitam sua expansão e a adequação plena às especificidades operacionais da região, especialmente em temas estratégicos como crimes ambientais, fronteira, migração e cooperação internacional.

3.1.6 Administração e Logística

A logística amazônica é uma das mais complexas do mundo e reflete diretamente na atuação da PRF.

A maioria das Unidades Operacionais (UOPs) nas quatro Superintendências necessitam de melhorias de infraestrutura, cobertura de pista, e instalações adequadas para alojamento e atendimento ao público.

No Amapá, a construção da nova sede da Superintendência de Macapá e da UOP Laranjal do Jari são prioridades absolutas. No Pará, as obras de Benevides, Dom Eliseu e Altamira estão em andamento, mas dependem de reforço orçamentário. Em Roraima, a reconstrução da UOP Água Boa é essencial para sustentar o policiamento na BR-174.

3.1.7 Correição e Integridade

Os desafios de correição concentram-se na distância entre unidades e na falta de pessoal especializado.

A estrutura de correição nas quatro regionais opera com quadros reduzidos, normalmente de 2 a 4 servidores, e há necessidade de ampliar a capacitação técnica e os mecanismos de prevenção, especialmente nas áreas de integridade e ética pública.

3.1.8 Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

A infraestrutura tecnológica da Rota 1 ainda é desigual e insuficiente.

Em muitas localidades, não há acesso estável à internet, sinal de rádio ou cobertura de celular. A BR-156 (AP) e BR-174 (RR) têm longos trechos sem conectividade. Isso compromete tanto o registro de ocorrências em tempo real quanto a integração dos sistemas corporativos da PRF.

3.2 Rota 2 – Amazônica

A atuação da PRF na Rota Amazônica enfrenta condicionantes ambientais e logísticas singulares. O predomínio do modal hidroviário, a extensão territorial, a ausência de infraestrutura adequada e a escassez de efetivo são fatores que limitam a presença institucional e a capacidade de resposta operacional.

Entre os principais obstáculos estruturais estão a alta rotatividade do efetivo, a falta de indemnização de fronteira (Lei 12.855/2013) e a carência de servidores especializados em logística, compras e tecnologia. A fixação de efetivo é especialmente desafiadora em função do custo de vida em Manaus, das distâncias e da dificuldade de acesso às localidades operacionais.

O alinhamento com os planos federais e estaduais de integração é parcial. Embora a PRF participe de fóruns e comitês estaduais, a Rota 2 ainda carece de inserção formal em planos nacionais de segurança e logística integrados.

Do ponto de vista operacional, os desafios incluem a dispersão de comunidades ao longo dos rios e a sazonalidade das cheias que tornam o policiamento fluvial essencial, o que demandará novos instrumentos legais, como a PEC 18/2025, que amplia a atuação da PRF em modais aquaviários.

Em inteligência, há necessidade de estrutura analítica ampliada, interoperabilidade entre sistemas e acesso a bases internacionais para identificação de pessoas e veículos.

Os desafios administrativos e logísticos incluem instalações insuficientes, viaturas antigas, orçamento incompatível com o “custo Amazônia”, e falta de conectividade digital e energética. Na área de correição, a dificuldade de deslocamento impede inspeções presenciais e acompanhamento próximo das unidades. Falta ainda estrutura para comissões de ética e capacitação preventiva sobre integridade e conduta funcional.

3.3 Rota 3 – Quadrante Rondon

A Rota 3 – Quadrante Rondon é um dos eixos logísticos mais promissores da integração bicoceânica brasileira, conectando os estados de Mato Grosso, Rondônia, Acre e Amazonas às fronteiras com o Peru e a Bolívia e, futuramente, aos portos do Pacífico.

Apesar de seu potencial econômico e geopolítico, a consolidação da presença da Polícia Rodoviária Federal (PRF) ao longo dessa rota enfrenta um conjunto complexo de desafios estruturais, humanos e tecnológicos, que exigem planejamento integrado, investimentos estratégicos e alinhamento entre políticas públicas nacionais e regionais.

3.3.1 Obstáculos para consolidar a presença da PRF na Rota

O principal obstáculo à consolidação da presença da PRF na Rota 3 é a dimensão territorial e a limitação estrutural das rodovias federais da região, muitas delas ainda sem pavimentação integral ou com longos trechos em condições precárias.

A BR-364, eixo central da rota, sofre com o desgaste do pavimento, trânsito intenso de caminhões e pontos de alagamento. Já no Estado do Amazonas, a Rota é em sua totalidade hidroviária, entretanto nos períodos de seca (setembro a dezembro), o Rio Madeira fica com sua operação comprometida, sendo utilizada a BR 319, que liga Manaus a Porto Velho como rota alternativa. A BR 319 carece de infraestrutura adequada para o trânsito de veículos. A BR-317 (Estrada do Pacífico), no Acre, carece de manutenção e iluminação adequadas, o que compromete a segurança em áreas próximas à fronteira peruana.

A ausência de estrutura física adequada, especialmente Unidades Operacionais de fronteira, dificulta a presença contínua. Em Rondônia e Acre, algumas unidades funcionam em instalações provisórias ou compartilhadas, sem padrão de conforto e segurança.

3.3.2 Alinhamento com os planos estaduais e federais de integração

A PRF participa de fóruns interinstitucionais e conselhos estaduais, mas ainda não possui assento deliberativo nos comitês oficiais de governança da Rota 3, que concentram-se em aspectos de infraestrutura e comércio exterior.

Nos estados de Rondônia e Mato Grosso, o alinhamento é mais consistente: há participação ativa nos Conselhos de Desenvolvimento Regional, Comitês de Segurança Viária e no Fórum Permanente de Fronteiras.

No Acre, a PRF tem participado de reuniões bilaterais, envolvendo ministérios e instituições públicas e privadas do Brasil e do Peru, onde tem sido debatida a integração entre os dois países, envolvendo questões econômicas, sociais, segurança pública, entre outras.

No Amazonas, embora haja boas relações de integração com os demais órgãos, Federais, Estaduais e Municipais, essa integração se dá na medida que as demandas pontuais, que afetam conjuntamente órgãos distintos, se apresentam e necessitam de ações coordenadas para seu enfrentamento.

3.3.3 Atividade Operacional: desafios e lacunas

O policiamento da Rota 3 demanda alta adaptabilidade, pois o território combina centros urbanos de grande densidade logística, áreas de floresta densa e longas faixas de fronteira seca e fluvial.

No Acre, o principal desafio é o patrulhamento da BR-317, que atravessa áreas de floresta e zonas rurais isoladas até a fronteira com o Peru. A presença de organizações criminosas especializadas no tráfico de drogas, tráfico de pessoas, contrabando e outros crimes, principalmente com uso de olheiros que monitoram as ações ostensivas dos órgãos de segurança pública, dificultam a atividade de policiamento da região.

Em Rondônia, os desafios são o narcotráfico intenso e os crimes ambientais. A carência de recursos humanos e materiais impacta diretamente a capacidade de combate à criminalidade e nas fiscalizações de trânsito. Outro fator impactante da rotina operacional é o tráfego intenso da BR-364, com sinistros envolvendo veículos de carga e risco elevado de sinistros. A sobrecarga operacional afeta o tempo de resposta e aumenta a exposição dos policiais.

No Amazonas, a vastidão territorial aliada a dispersão dos municípios e a presença de rotas fluviais paralelas usadas pelo crime organizado criam um cenário de vulnerabilidade dupla. A bacia amazônica é uma rota natural para o escoamento de drogas e atualmente facções criminosas disputam o controle dessa rota, elevando a violência.

Já no Mato Grosso, o desafio é o trânsito de cargas principalmente agrícolas, o que aumenta significativamente o risco de sinistros de trânsito graves, em especial nas BRs 163 e 070. Na região de fronteira predominam os crimes transnacionais, em especial o tráfico de drogas, armas, contrabando e descaminho, com uso de rotas alternativas. O clima quente e seco aliado às longas distâncias eleva o desgaste das viaturas e dos equipamentos, sendo importante conciliar ostensividade, atendimento aos sinistros de trânsito e ações de combate à criminalidade, mantendo a segurança e a integridade das equipes policiais.

3.3.4 Atividade de Inteligência

A vastidão territorial e as longas distâncias criam “pontos cegos” explorados pelo crime. A coleta e análise são dificultadas pela falta de equipamentos especializados ao longo da rodovia, bem como pela presença de “olheiros” (informantes) de redes criminosas que ocultam a presença de criminosos nas rodovias federais.

A dimensão continental, combinada com a insuficiência de recursos financeiros e de pessoal qualificado para atuação, representam um grande desafio para coleta e análise de informações, especialmente no Amazonas.

As Superintendências têm apontado a necessidade de investimentos em tecnologias e sistemas que modernizem e tornem o policiamento mais preditivo ao longo das rotas de integração. Entre as principais demandas, destacam-se a ampliação da infraestrutura de monitoramento por câmeras nas rodovias federais e portos, a adoção em larga escala de equipamentos OCR/LPR para leitura automática de placas em toda a extensão das rotas, e a implementação de tecnologia de reconhecimento facial voltada à identificação de indivíduos de interesse.

Também se propõe a instalação de câmeras Speed Dome, com visão de 360°, nas Unidades Operacionais, fortalecendo a vigilância em tempo real e a capacidade de resposta. Complementarmente, o uso sistemático de drones equipados com sensores termais é apontado como medida estratégica para ampliar o alcance da fiscalização e garantir maior eficiência na vigilância de áreas críticas e de difícil acesso.

No eixo de conectividade e sistemas de apoio, as Superintendências ressaltam a importância de assegurar infraestrutura tecnológica capaz de sustentar as atividades operacionais e de inteligência em regiões remotas e de fronteira. Para isso, propõe-se a adoção de internet via satélite, garantindo conectividade contínua às equipes em campo.

Destaca-se, ainda, a necessidade de acesso a sistemas de banco de dados voltados à consulta de estrangeiros, favorecendo o controle migratório e a cooperação internacional. A integração entre bancos de dados municipais, estaduais e federais é considerada essencial para o intercâmbio ágil de informações, assim como a integração segura com as bases de parceiros estratégicos, como a Polícia Federal, a Receita Federal e a ANTT. Complementarmente, recomenda-se a ampliação da cobertura da rede de rádio digital, assegurando comunicação eficiente e segura entre as equipes distribuídas ao longo das rotas.

3.3.5 Gestão de Pessoas

A PRF enfrenta desafio significativo na área de gestão de pessoas, especialmente relacionado à limitação legal do quantitativo de cargos de Policial Rodoviário Federal, atualmente fixado em 13.098 (treze mil e noventa e oito) cargos.

Esse contingente mostra-se aquém das demandas crescentes e da complexidade operacional não só das regiões abrangidas pela Rota 3, mas de todo o país.

Tal cenário, somado à elevada rotatividade do efetivo da Rota 3, impacta a capacidade de fortalecimento da presença operacional em áreas de maior criticidade e fronteira, onde as demandas de policiamento têm se ampliado.

Além disso, a redução do efetivo ao longo do tempo constitui fenômeno recorrente na instituição, especialmente nos períodos em que não há realização de concursos públicos para provimento de cargo de PRF, resultando de aposentadorias, exonerações, remoções e óbitos. Tais fatores pressionam o quadro disponível e afetam diretamente a capacidade de expansão das atividades operacionais e de atendimento às novas demandas da rota.

3.3.6 Necessidades de Capacitação ou Especialização

A capacitação é essencial devido à presença de novos servidores. As prioridades de A capacitação é essencial devido à presença de novos servidores. As prioridades de treinamento incluem legislação de trânsito, combate a ilícitos transnacionais, análise de risco, fiscalização de produtos perigosos, direção operacional e uso de tecnologias embarcadas.

Dante das características fronteiriças, são necessários cursos de espanhol, legislação de fronteira e procedimentos aduaneiros, além de formações em saúde mental, gestão do estresse e primeiros socorros. As Operações Temáticas complementam esse processo, permitindo o treinamento prático em fiscalizações viárias e no enfrentamento à criminalidade.

3.3.7 Administração e Logística

Os desafios de Administração e Logística na Rota 3 são estruturais e financeiros, com a maioria das Superintendências enfrentando a obsolescência e a necessidade de melhorias de sua infraestrutura predial.

A restrição de recursos financeiros é um obstáculo central, uma vez que os valores disponíveis no orçamento da PRF são insuficientes para a manutenção e modernização, obrigando a priorização de emergências. O problema é agravado pelo “Custo Amazônia”, que não é refletido adequadamente no orçamento.

3.3.8 Correição e Integridade

O desafio da correição está na dispersão geográfica das unidades e na escassez de pessoal especializado.

Há também necessidade de fortalecer a cultura de integridade e compliance nas bases operacionais. As Superintendências propõem a criação de protocolos regionais de ética e conduta, treinamentos presenciais anuais e uma rede de integridade inter-regional, compartilhando boas práticas.

3.3.9 Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

O principal desafio é a profunda carência de conectividade, que impõe isolamento tático às equipes em longos trechos das rodovias. Essa fragilidade é agravada pela inoperância do rádio digital e pela degradação da qualidade do serviço de internet existente. Consequentemente, a atuação se torna reativa, pois os sistemas da PRF dependem de conexão para funcionar, deixando os policiais incapazes de realizar consultas cruciais em tempo real e comprometendo a segurança dos agentes e a coordenação com outras forças de segurança. A solução exige um investimento maciço em uma arquitetura de comunicação unificada e resiliente.

Em inteligência, há necessidade de estrutura analítica ampliada, interoperabilidade entre sistemas e acesso a bases internacionais para identificação de pessoas e veículos.

Os desafios administrativos e logísticos incluem instalações insuficientes, viaturas antigas, orçamento incompatível com o “custo Amazônia”, e falta de conectividade digital e energética. Na área de correição, a dificuldade de deslocamento impede inspeções presenciais e acompanhamento próximo das unidades. Falta ainda estrutura para comissões de ética e capacitação preventiva sobre integridade e conduta funcional.

3.4 Rota 4 – Bioceânica de Capricórnio

A Rota Bioceânica de Capricórnio, eixo que liga o Atlântico ao Pacífico pelo coração produtivo da América do Sul, representa para a Polícia Rodoviária Federal (PRF) grandes oportunidades, mas também um conjunto de desafios institucionais e estruturais. O corredor atravessa quatro estados – Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina – unindo áreas de fronteira internacional, polos industriais, centros urbanos e portos estratégicos. A consolidação da presença da PRF neste eixo não depende apenas de vigilância e policiamento: exige planejamento, integração interinstitucional, investimentos estruturantes e visão de Estado sobre segurança de corredores logísticos internacionais.

3.4.1 Obstáculos para consolidar a presença da PRF na Rota 4

O primeiro e mais evidente desafio é o descompasso entre a expansão física e econômica da Rota 4 e a atual capacidade institucional da PRF. O avanço das obras de infraestrutura, especialmente a Ponte Internacional de Porto Murtinho–Carmelo Peralta, o melhoramento da BR-267, a duplicação de trechos da BR-262 e a ampliação da BR-163, ampliará substancialmente o fluxo de veículos e cargas internacionais.

Segundo o Relatório MPO (2025), a rota movimentará mais de 40 milhões de toneladas de cargas por ano até 2030, escoando produtos agrícolas e industriais de todo o Centro-Oeste e Sudeste brasileiros até os portos chilenos.

No Mato Grosso do Sul, o principal obstáculo é a extensão territorial e a natureza do terreno. O estado soma mais de 357 mil km² e grande parte das rodovias atravessa áreas remotas, destinadas à agricultura e parte destinada ao pantanal e longos trechos sem cobertura de comunicação. Unidades como Porto Murtinho, Bela Vista e Corumbá são estratégicas, mas distantes entre si, exigindo alto custo logístico e deslocamentos longos. A ausência de instalações adequadas em pontos de fronteira e o déficit de efetivo agravam a limitação operacional.

Em São Paulo, o desafio é de natureza distinta: o trecho paulista da Rota 4 é dominado por rodovias estaduais (Anchieta, Imigrantes, Raposo Tavares, Castelo Branco, Marechal Rondon, Rodoanel), o que reduz a presença direta da PRF. Nessa porção, o papel da instituição é

essencialmente estratégico e de inteligência, atuando no controle de fluxos de cargas, na repressão ao roubo de cargas e na integração informacional com polícias estaduais e órgãos de logística. Todavia, a fragmentação das competências viárias dificulta a implantação de políticas de segurança unificadas para o corredor.

Já no Paraná e em Santa Catarina, onde a Rota 4 se sobrepõe a eixos logísticos de grande densidade, o obstáculo é a pressão operacional crescente. O Paraná é, historicamente, a principal porta de entrada de ilícitos oriundos do Paraguai, enquanto Santa Catarina concentra portos que drenam boa parte das exportações do Sul. O aumento da circulação de caminhões exigirá monitoramento eletrônico de alta precisão, novas unidades operacionais, ampliação de efetivo e reforço de inteligência de tráfego.

A soma desses fatores revela o principal obstáculo: a necessidade de expandir a presença da PRF sem fragmentar sua atuação, preservando a unidade de comando e integrando-se às políticas de desenvolvimento da rota.

3.4.2 Alinhamento com os planos estaduais e federais de integração

A Rota 4 é uma política pública federal de integração continental, mas sua efetividade depende da articulação com os estados e municípios atravessados. Os Relatórios MPO (2024 e 2025) reconhecem a importância da PRF como um dos “braços de regulação estatal” presentes nos corredores logísticos, ao lado da Receita Federal, Polícia Federal, VigiaGro e agências reguladoras. Entretanto, a PRF ainda não figura formalmente nos comitês executivos de gestão das Rotas de Integração, limitando sua atuação à esfera da segurança viária.

Nos estados de Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, foram instituídos Comitês Estaduais da Rota Bioceânica, com participação de secretarias de Planejamento, Infraestrutura e Desenvolvimento Econômico. A PRF é frequentemente convidada a participar dessas instâncias, mas sem assento deliberativo, o que reduz a capacidade de planejar de forma integrada as ações de segurança, trânsito e controle de fronteira.

O desafio, portanto, é institucionalizar o alinhamento vertical entre a PRF e os planos de integração federativos. O ideal seria a criação de um eixo de segurança pública permanente dentro da governança das Rotas, coordenado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, com a PRF, PF, instituições estaduais de segurança pública e demais instituições federais, compartilhando informações de inteligência, dados de tráfego e análises de risco.

Enquanto isso não ocorre, o alinhamento se mantém por mecanismos informais de cooperação, como a atuação da PRF no Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano e por trocas de informações em eventos binacionais e interministeriais. Ainda assim, há um vácuo entre o planejamento de obras e a segurança logística que acompanhará a rota, o que torna urgente a inserção definitiva da PRF como ator estratégico de Estado na política de integração sul-americana.

3.4.3 Atividade Operacional

A atividade operacional ao longo da Rota 4 é marcada por contrastes que exigem diversificação de estratégias de policiamento. Em trechos de fronteira, prevalece o enfrentamento a ilícitos transnacionais; nos corredores internos, o foco é a segurança viária e o combate ao crime organizado ligado ao transporte de cargas.

No Mato Grosso do Sul, o policiamento enfrenta dificuldades logísticas e climáticas, longas distâncias, estradas isoladas que afetam deslocamentos. As Unidades Operacionais de Ponta Porã, Dourados e Campo Grande são estratégicas para interceptações interestaduais, enquanto o eixo de Porto Murtinho emerge como novo foco operacional com a inauguração da ponte internacional. A expectativa é de aumento de fluxos de caminhões biarticulados e transporte de commodities com origem no MS e MT rumo ao Chile, o que exigirá bases equipadas, sistemas de pesagem automatizada e estruturas de descanso para motoristas.

No Paraná, o desafio é o volume de tráfego e a presença de facções criminosas que utilizam o corredor para o tráfico de drogas e armas. A BR-277 e a BR-369 são pontos críticos. Em 2024, a SPRF-PR foi responsável por 284 toneladas de drogas apreendidas, o maior número da história da instituição, reflexo da pressão criminosa sobre o estado. No entanto, o aumento do fluxo logístico pela Rota 4 pode deslocar ainda mais essas rotas ilícitas, exigindo expansão da vigilância e integração com a PF, Exército e aduanas.

Em Santa Catarina, o estado é corredor de passagem. As rodovias BR-101, BR-116, BR-153, BR-282 e BR-470 concentram grande parte das cargas com destino aos portos de São Francisco do Sul, Navegantes e Itajaí.

Em São Paulo, por sua vez, a Rota 4 se manifesta mais como rede logística de interconexão multimodal do que como um eixo de fronteira. As operações exigem sinergia com a Polícia Militar Rodoviária Estadual, que atua nas rodovias estaduais. A ausência de um canal de comando conjunto limita a resposta em tempo real a crimes de roubo e desvio de carga, que figuram entre os delitos de maior impacto econômico do estado.

3.4.4 Atividade de Inteligência

As principais dificuldades concentram-se na falta de acesso a bancos de dados dos países que compõem a Rota Bioceânica, o que compromete a coleta, a análise e o cruzamento de informações sobre pessoas e veículos estrangeiros que circulam na região.

A inexistência de integração entre os sistemas da PRF e os de órgãos estaduais também representa um entrave relevante, pois limita o monitoramento em tempo real e dificulta uma visão estratégica e integrada da rota em nível nacional. Soma-se a isso a necessidade de aquisição de equipamentos tecnológicos, ampliação da conectividade e fortalecimento dos meios de comunicação, especialmente em trechos com cobertura limitada, a fim de garantir a eficiência das ações operacionais e de inteligência.

É igualmente prioritária a melhoria dos canais de comunicação entre o efetivo de campo e os agentes de inteligência, assegurando o fluxo contínuo e seguro de informações durante as atividades de fiscalização nas rodovias.

3.4.5 Gestão de Pessoas

O Cenário da Rota 4 evidencia desafios relevantes de gestão de pessoas, entre eles a escassez de efetivo, a elevada rotatividade e a dificuldade de fixação de servidores em áreas isoladas. A extensa dispersão territorial, somada às condições específicas de trabalho nessas localidades, constitui fator que impacta a permanência dos policiais. Situação semelhante ocorre nas fronteiras do Paraná e nos postos de Santa Catarina e São Paulo, que concentram altos volumes de tráfego e exigem elevado esforço operacional, resultando em maior desgaste físico do efetivo.

Embora exista incentivo específico para atuação em áreas estratégicas – como a indenização prevista na Lei nº 12.855/2013 –, observa-se a necessidade de seu aperfeiçoamento, especialmente mediante a ampliação dos municípios aptos à sua percepção, a fim de fortalecer a fixação de efetivo em regiões prioritárias.

A PRF enfrenta, ainda, desafio significativo relacionado à limitação legal do quantitativo de cargos de Policial Rodoviário Federal, atualmente fixado em 13.098 (treze mil e noventa e oito). Tal contingente se mostra aquém das demandas crescentes e da complexidade operacional observada ao longo dos corredores que compõem a Rota 4, bem como em outras regiões do país. Esse cenário – associado à alta rotatividade – impacta a capacidade de ampliação e fortalecimento da presença operacional em áreas de maior criticidade e fronteira, cujas demandas vêm se intensificando.

No tocante à formação profissional, embora existam programas de capacitação continuada, as restrições orçamentárias limitam sua ampliação e a plena adequação às necessidades operacionais da Rota. A atuação nesses corredores demanda conhecimentos atualizados em temas como idiomas, legislação e procedimentos internacionais, comércio exterior, inteligência de fronteira e policiamento aplicado a corredores logísticos – formações que aprimoram a compreensão do ambiente fronteiriço e reforçam a atuação integrada e eficiente da PRF.

3.4.6 Administração e Logística

Do ponto de vista administrativo, a Rota 4 expõe a necessidade de infraestrutura moderna e descentralizada.

No Mato Grosso do Sul, há necessidade de melhorias de instalações em Porto Murtinho, Bela Vista e Corumbá, locais estratégicos para a integração. A construção ou reforma dessas bases é fundamental para o início das operações internacionais.

No Paraná, as delegacias de Guaíra e Foz do Iguaçu carecem de expansão logística, considerando o aumento de fluxo esperado com a Rota.

Em Santa Catarina, unidades como Araranguá e Paulo Lopes sofrem com limitações de espaço e necessidade de adequação tecnológica para suportar operações conjuntas com a Receita e PF.

Já em São Paulo, o desafio é manter estrutura adequada nas UOPs do interior, que servirão de apoio para fiscalização de cargas bioceânicas.

Outro ponto é a gestão de frota e equipamentos. É preciso planejamento para a aquisição de novas viaturas e manutenção preventiva. O mesmo se aplica à logística de drones, radares móveis e sistemas de leitura automática de placas (OCR), que ainda não cobrem toda a malha da Rota, havendo a necessidade de investimento e ampliação.

3.4.7 Correição e Integridade Institucional

Com o aumento da visibilidade internacional da Rota 4 e o contato com agentes públicos e privados estrangeiros, demonstram a importância crescente das ações integradas, com controle disciplinar adequado e proporcional às necessidades, auxiliando no fortalecimento institucional e respaldando o trabalho operacional dos policiais, dessa forma entregando para a sociedade um trabalho propo, coerente e correto.

As seções de correição nas quatro Superintendências necessitam constantemente de atenção e apoio quanto ao quantitativo de servidores que atuam na atividade, diante da complexidade crescente de procedimentos.

O aperfeiçoamento constante dos sistemas eletrônicos integrados de acompanhamento de sindicâncias e o volume de demandas administrativas, exigem dos servidores mais atenção e celeridade e acompanhamento processual, isso torna-se um desafio na medida da importância estratégica dessa rota.

O fortalecimento da correição, com capacitação continuada e ampliação de equipe, é essencial para preservar a imagem institucional da PRF como referência de probidade e transparência. A adoção de mecanismos de compliance e governança de riscos, alinhados ao modelo da CGU, tornará a atuação da PRF mais aderente às boas práticas internacionais de integridade pública.

3.4.8 Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

A transformação digital é elemento-chave para a segurança da Rota 4. Todavia, o nível de maturidade tecnológica entre as Superintendências é desigual.

Em regiões fronteiriças do Mato Grosso do Sul, a cobertura de rede é precária, o que dificulta o uso contínuo de sistemas. A ausência de conectividade estável dificulta o envio de dados de ocorrências em tempo real.

Nos estados do Sul e Sudeste, o problema é a interoperabilidade. Os sistemas estaduais de segurança pública e fiscalização de transportes não se comunicam plenamente com as plataformas da PRF, tornando o fluxo de informações truncado e redundante.

Há carência de centros de monitoramento integrados e de painéis analíticos de corredor, capazes de reunir dados de tráfego, incidentes e inteligência criminal. Esse modelo permitiria atuação preeditiva e coordenação de respostas em tempo real, inclusive entre países parceiros.

3.5 Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico

A Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico combina alto fluxo rodoviário, múltiplas passagens internacionais e conexões multimodais. Esse arranjo cria um ambiente de oportunidades econômicas, mas impõe à PRF desafios operacionais, tecnológicos, humanos, logísticos e de governança.

3.5.1 Obstáculos para consolidar a presença da PRF na Rota

O primeiro grande desafio da Rota 5 é o volume crescente de fluxos logísticos e humanos. As rodovias do Sul – especialmente a BR-101, BR-116 e BR-290 – operam em níveis próximos da saturação, com alto índice de sinistros e complexidade no controle de cargas perigosas e superdimensionadas.

A presença da PRF precisa se adaptar a uma malha densamente trafegada e urbanizada, onde a velocidade de resposta é determinante.

Outro obstáculo é a proximidade com as fronteiras internacionais, que amplia a vulnerabilidade às rotas de ilícitos transnacionais. O contrabando de cigarros, o tráfico de drogas e armas, a lavagem de dinheiro e o desvio de defensivos agrícolas são práticas recorrentes na faixa de fronteira. Esses crimes são altamente sofisticados, operando com logística própria e tecnologias de comunicação avançadas, o que demanda da PRF atuar com inteligência, integração e meios tecnológicos equivalentes.

Adicionalmente, a disparidade entre o avanço econômico e o ritmo de modernização institucional é perceptível. A expansão de portos, ferrovias e zonas aduaneiras nem sempre é acompanhada de aumento proporcional na estrutura e efetivo da PRF, gerando descompasso entre a capacidade fiscalizatória e o volume de circulação.

3.5.2 Alinhamento com os planos estaduais e federais de integração

Há convergência parcial com planos estaduais de logística e transportes, sobretudo na integração porto-rodoviária. Persistem, porém, lacunas normativo-operacionais para atuação conjunta.

3.5.3 Atividade Operacional: desafios e lacunas

Em Santa Catarina, os principais desafios operacionais estão relacionados ao alto fluxo de veículos nas BRs-101 e 282, marcado por congestionamentos crônicos e elevado índice de sinistros graves. Soma-se a isso o intenso trânsito internacional de cargas perigosas e produtos químicos, que exige controle técnico especializado e fiscalização constante.

No Rio Grande do Sul, o desafio é o policiamento da faixa de fronteira internacional, com 1.003 km de extensão e dezenas de pontos de travessia formal e informal.

Os estados também enfrentam o aumento do transporte de drogas e contrabando por rotas portuárias e rodoviárias, o que demanda ações integradas de inteligência e policiamento.

3.5.4 Atividade de Inteligência

A gestão de pessoas é um dos maiores desafios da Rota 5, principalmente devido à concentração populacional e densidade logística do Sul.

O efetivo atual é altamente qualificado, mas enfrenta sobrecarga operacional, especialmente em períodos de feriados e safras agrícolas, quando o fluxo de veículos chega a crescer 60%. Outro ponto é a necessidade de qualificação contínua: o contexto de integração exige domínio de idiomas estrangeiros, legislação internacional e técnicas de policiamento de fronteira e comércio exterior.

Há ainda a questão do bem-estar: o trabalho em rodovias de fluxo intenso e em regiões de fronteira prolonga o tempo de exposição ao risco e exige reforço nos programas de saúde mental, suporte psicológico e prevenção ao estresse ocupacional.

3.5.5 Gestão de Pessoas

A gestão de pessoas constitui um dos principais desafios da Rota 5, sobretudo porque a elevada concentração populacional e a intensa dinâmica logística da região Sul ampliam significativamente a demanda por policiamento, enquanto o déficit de efetivo – decorrente da limitação legal dos cargos existentes na carreira – restringe a capacidade de resposta operacional.

O efetivo, embora altamente qualificado, enfrenta ciclos recorrentes de sobrecarga, especialmente durante feriados prolongados e períodos de safra, quando o fluxo de veículos pode crescer até 60%. Esse contexto evidencia a necessidade de expansão das equipes para adequar a força de trabalho à complexidade e ao volume das atividades.

No eixo da capacitação, o ambiente de integração da Rota 5 exige formação contínua em idiomas, legislação internacional, fiscalização de fronteira e técnicas de policiamento orientadas ao comércio exterior. Contudo, as restrições orçamentárias limitam a ampliação dos cursos e a plena adequação dos programas de formação às necessidades operacionais da região.

No eixo do bem-estar, a atuação em rodovias de alto fluxo e em regiões fronteiriças intensifica a exposição ao risco, à fadiga física e ao estresse. Embora a instituição mantenha programas estruturados de promoção à saúde integral do servidor, sua execução e expansão também são condicionadas às limitações orçamentárias vigentes.

3.5.6 Administração e Logística

Os desafios logísticos são distintos nos dois estados, mas convergentes em complexidade. Em Santa Catarina, a presença da PRF se dá em rodovias urbanizadas e concessionadas, exigindo coordenação com empresas privadas e órgãos municipais. O aumento do custo de manutenção, energia e combustível pressiona o orçamento operacional.

Já no Rio Grande do Sul, o desafio é a manutenção de unidades em área de fronteira remota, onde o deslocamento de equipes e suprimentos é caro e demorado.

Nos demais estados, as necessidades incluem construção/reforma/manutenção de UOPs e delegacias, reforço e modernização de frota, equipamentos de comunicação/tecnologia, áreas seguras de parada, áreas de escape e logística de apoio (alojamento, energia, abastecimento). Há dificuldades contratuais e orçamentárias (predial, climatização, manutenção de equipamentos) e baixa autonomia para pequenas despesas, o que retarda soluções locais. Em conectividade, há demanda por internet satelital e redundância energética em áreas críticas.

3.5.7 Correição e Integridade

As seções de correição das duas Superintendências atuam com eficiência, porém enfrentam limitações decorrentes do reduzido número de servidores. Com a expansão da malha fiscalizada e o crescimento do efetivo, a tendência é de aumento significativo da carga correcional.

Dante desse cenário, destacam-se riscos inerentes a corredores de alto valor econômico, o que reforça a importância de medidas preventivas, auditorias temáticas, programas de educação para integridade e maior presença correcional em campo.

O fortalecimento da cultura de integridade é, portanto, essencial, sobretudo considerando que a Rota 5 envolve operações de elevado valor econômico e intensas interações com o setor privado e autoridades estrangeiras, exigindo conduta ética irrepreensível e mecanismos robustos de controle e transparência.

3.5.8 Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

A região apresenta forte presença tecnológica, mas ainda enfrenta desafios de interoperabilidade entre sistemas. Persistem gargalos na integração de plataformas de OCR, rádios e bases de dados, além da baixa cobertura 4G/5G em determinados trechos e das dificuldades para implantar comunicação via satélite em larga escala.

Entre as metas estratégicas estão a interligação das centrais de monitoramento portuário e rodoviário em uma rede única; a criação de painéis de análise de tráfego e sinistralidade baseados em inteligência artificial; e a implantação de internet de alta velocidade, com redundância de rede, em todas as Unidades Operacionais de fronteira.

O uso de dados integrados e de sistemas de análise preditiva permitirá à PRF antecipar riscos, otimizar o policiamento e consolidar o Corredor Sul como referência nacional em segurança inteligente.

Perspectivas Futuras e Plano de Ação

4.1 Rota 1 - Ilha das Guianas

4.1.1 Gestão Estratégica e Articulação Institucional

Faz-se necessário fortalecer a articulação com Polícia Federal, Receita Federal, Forças Armadas, órgãos ambientais, estaduais e municipais, buscando formalizar cooperações e criar grupos de trabalho permanentes.

A Superintendência da PRF em Roraima aponta como prioridade a criação de acordos de cooperação internacional direta com forças policiais estrangeiras, a Gendarmerie Nationale Française, a Polícia Nacional da Venezuela e o Guyana Police Force, para padronização de procedimentos, troca de informações e operações conjuntas.

Em relação à representação internacional, vislumbra-se ser necessário estabelecer canais formais e eficientes de comunicação com forças de segurança de países vizinhos, Venezuela, Guiana, Guiana Francesa. Formalizar acordos de cooperação para troca de informações, padronização de procedimentos e operações conjuntas.

Ainda, é necessária a ampliação da presença da PRF em fóruns de integração e segurança sul-americanos, incluindo participação nas reuniões de coordenação do MERCOSUL, UNASUL e Organização do Tratado de Cooperação Amazônica (OTCA).

No plano nacional, o objetivo é que a PRF seja incorporada como órgão técnico consultivo do MPO e do Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional (MIDR) nos assuntos relativos à segurança de corredores logísticos. Essa integração permitirá que as ações da instituição sejam planejadas desde a concepção dos projetos de infraestrutura, e não apenas na fase operacional.

4.1.2 Atividade Operacional

Em relação ao Policiamento e Fiscalização, é necessário priorizar a segurança viária nos corredores logísticos, com ênfase na fiscalização de veículos de carga, no controle do tempo de direção e na prevenção ao excesso de peso. Recomenda-se intensificar o uso de tecnologias, como monitoramento em tempo real, sistemas OCR e drones, para ampliar a capacidade de vigilância e resposta.

Também é fundamental promover campanhas educativas direcionadas e bilíngues, expandir a presença física da PRF por meio da implantação de novas UOPs e bases móveis, e desenvolver padrões conjuntos de abordagem e fiscalização em cooperação com forças policiais de países vizinhos.

O combate à criminalidade deve concentrar-se no enfrentamento ao crime organizado e aos ilícitos transfronteiriços e ambientais, fortalecendo a integração da inteligência policial com outras agências nacionais e estrangeiras. Para elevar a eficiência das ações, é fundamental capacitar o efetivo na identificação de crimes característicos da região, como tráfico de drogas, contrabando, descaminho, extração ilegal de recursos naturais e crimes ambientais. Além disso, recomenda-se a realização de operações coordenadas, integradas e de longa duração nos principais corredores logísticos e fronteiriços, de modo a desarticular organizações criminosas, reduzir a impunidade e reforçar a presença do Estado nas áreas de maior vulnerabilidade.

No transporte de carga e passageiros, é necessário intensificar a fiscalização da segurança veicular, com atenção especial ao transporte de produtos perigosos, ao controle de peso e dimensões e à prevenção do transporte ilegal ou clandestino. Para ampliar a efetividade das ações, recomenda-se estruturar postos de fiscalização integrados, capazes de reunir diferentes órgãos de controle e promover uma atuação coordenada, eficiente e permanente nas principais rotas de circulação.

Em complemento às ações de policiamento e fiscalização, é fundamental a implementação de Inspeções Técnicas Viárias periódicas, conforme o escopo estabelecido nas Operações Temáticas de Diagnóstico de Pontos Críticos de Sinistralidade nas rodovias federais que cortam a Rota 1. A execução dessas inspeções viárias, que se enquadra no Pilar Vias Seguras (PNATRANS), permitirá identificar e mapear fatores de risco intrínsecos à infraestrutura viária – como deficiências de geometria, sinalização horizontal/vertical, estado do pavimento e falta de dispositivos de segurança viária, bem como comportamentos humanos de risco. Essa análise técnica subsidiará, em especial, a proposição de medidas mitigadoras e corretivas junto aos órgãos executivos de trânsito (DNIT e Concessionárias), sendo uma ação proativa e indispensável para reduzir a vulnerabilidade da infraestrutura em decorrência do aumento do VDM e prevenir sinistros causados por falhas da via.

Deve-se priorizar também a realização periódica de Comandos de Saúde Preventivo e Comandos de Saúde - Pressão Arterial direcionadas especificamente aos motoristas profissionais de transporte de carga (categorias C, D ou E), buscando a identificação de agravos à saúde (como hipertensão, obesidade e estresse por jornada excessiva) que elevam o risco de sinistros por mal súbito ou fadiga. Tal medida se alinha ao Pilar 5 (Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítimas) do PNATRANS, contribuindo diretamente para a redução de sinistralidade grave, dada a importância da saúde do condutor para a segurança viária nos corredores logísticos.

Individualmente, as Superintendências da Região Norte planejam ações estratégicas voltadas ao fortalecimento da presença institucional e ao aprimoramento da fiscalização nas áreas de fronteira e nos principais eixos logísticos.

No Amapá, as prioridades incluem a conclusão da nova sede administrativa em Macapá e da UOP de Laranjal do Jari, com foco na fiscalização ambiental e aduaneira, além da aquisição de embarcações leves e drones de longo alcance para atuação em áreas ribeirinhas.

4.1.3 Atividade de Inteligência

As ações incluem a cooperação com a ABIN, Polícia Federal, IBAMA e Receita Federal para o cruzamento de informações sobre origem, transporte e destino de cargas ilícitas, fortalecendo a atuação integrada e a capacidade de rastreamento de ilícitos ambientais e transfronteiriços. Está prevista também a implantação de sistemas OCR móveis nas BRs-156, 174, 210 e 401, ampliando o monitoramento automatizado de veículos em rotas estratégicas. Além disso, será promovida a expansão do uso de drones inteligentes, equipados com mapeamento térmico e câmeras de longo alcance, para aprimorar a vigilância aérea e o apoio operacional em áreas remotas e de difícil acesso.

4.1.4 Gestão de Pessoas

O aprimoramento das políticas de fixação de efetivo nas áreas mais desafiadoras da Rota 1 constitui uma prioridade. As quatro Superintendências propõem um Plano de Fixação de Servidores de Fronteira, com incentivos regionais, indenização diferenciada, apoio à moradia e ciclos de permanência ajustados às condições locais.

Paralelamente, permanece em curso o esforço institucional voltado à ampliação do quantitativo legal de cargos, cuja proposta de criação de 4.902 novos cargos de Policial Rodoviário Federal já foi encaminhada aos órgãos competentes, com vistas a adequar a capacidade operacional às demandas crescentes da faixa de fronteira e dos corredores logísticos de maior criticidade.

No campo da capacitação, a perspectiva é avançar na adequação orçamentária necessária para ampliar a oferta de cursos e treinamentos, assegurando alinhamento integral às exigências operacionais da Rota 1. Esse esforço será complementado por programas de qualidade de vida e saúde ocupacional já existentes, que incluem atendimento psicológico, testes físicos institucionais e acompanhamento, cuja expansão também segue condicionada às disponibilidades orçamentárias.

4.1.5 Administração e Logística

As iniciativas preveem a aquisição de viaturas 4x4, drones de apoio logístico e embarcações leves para reforçar a mobilidade operacional e possibilitar travessias seguras em áreas remotas e ribeirinhas. Incluem também a instalação de usinas fotovoltaicas, visando à autossuficiência energética e sustentabilidade das unidades operacionais, e a ampliação dos contratos de comunicação via satélite, garantindo conectividade ininterrupta para o suporte das atividades de policiamento e comando em tempo real.

4.1.6 Planejamento para Avanços na Correição e Controle Interno:

O fortalecimento da integridade institucional será pilar transversal da atuação na Rota 1.

Prevê-se a capacitação de chefias em gestão ética e compliance e campanhas internas sobre conduta e transparência institucional.

O fortalecimento da correição é fundamental para preservar a imagem da PRF como força ética e confiável em uma região sensível e geoestratégica.

4.1.7 Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

O futuro da Rota 1 está diretamente ligado ao avanço da conectividade e da infraestrutura tecnológica. As metas estabelecidas incluem a implantação de internet satelital em 100% das Unidades Operacionais (UOPs) até 2027, assegurando comunicação contínua e integração em tempo real. Também está prevista a instalação de sistemas OCR fixos nos eixos críticos das BR-174, BR-156 e BR-401, ampliando o monitoramento automatizado de veículos e o controle inteligente do fluxo logístico e fronteiriço.

4.2 Rota 2 - Rota Amazônica

4.2.1 Articulação Institucional e Representação

A PRF deverá intensificar a articulação com órgãos de fronteira (PF, Exército, Marinha, Ibama, Receita Federal, ANTT e DNIT) e fortalecer sua participação no CICCR e no CCPI, como instâncias permanentes de cooperação. Também está prevista a ampliação da representação da PRF em fóruns internacionais amazônicos e grupos de trabalho de segurança fluvial.

4.2.2 Avanços Operacionais

Para mitigar os riscos e garantir a segurança viária e logística na Rota 2: Rota Amazônica, as seguintes ações complementares devem ser consideradas:

Inspeções Técnicas Viária em Pontes e Eixos Rodoviários Críticos: Implementação de um programa focado de Inspeções Técnicas Viárias (ITV) nas rodovias federais que compõem a Rota 2, como as BR-317 e BR-319, que carecem de infraestrutura adequada para o trânsito de veículos e ainda possuem várias pontes antigas em estrutura de madeira. As ITVs são vitais para identificar e comunicar formalmente aos órgãos competentes as deficiências na infraestrutura viária (geometria, sinalização, pavimento, pontes e obras de arte) que aumentam o risco de sinistros graves e o custo logístico.

Gestão da Sazonalidade de Sinistralidade: Desenvolvimento de um planejamento operacional dinâmico que se ajuste à sazonalidade das cheias e secas dos rios que banham a Rota 2.

Comandos de Saúde e Apoio Psicossocial: Reforço do programa de Comandos de Saúde Preventivo e implantação de suporte psicossocial. A alta rotatividade e o isolamento operacional exigem ações voltadas à saúde mental e física dos condutores e servidores da PRF, mitigando o risco de sinistros por fadiga em longos trechos sem cobertura e apoio.

Capacitação em Crimes Ambientais e Fluviais: Implementação de cursos de capacitação continuada em crimes ambientais (extração ilegal de madeira e minérios) e fiscalização fluvial. A atuação da PRF nesta rota é estratégica para o controle de ilícitos transnacionais e a proteção ambiental, sendo necessária expertise na identificação de fraudes em documentos de origem florestal e mineral, além do uso de novas tecnologias.

4.2.3 Inteligência e Tecnologia

Prevê-se o fortalecimento da inteligência territorial com o uso de imagens de satélite, análise preditiva e plataformas integradas com dados fluviais e alfandegários.

4.2.4 Gestão de Pessoas

A gestão de pessoas da Rota 2 demanda ampliação do efetivo, em razão das características operacionais do território amazônico e da crescente complexidade dos delitos ambientais e transfronteiriços. Nesse sentido, permanece em curso o esforço institucional para a expansão do quantitativo legal de cargos, cuja proposta já foi encaminhada aos órgãos competentes, com vistas a fortalecer a capacidade de atuação da região.

Paralelamente, seguem as iniciativas voltadas à ampliação da lista de municípios aptos à percepção da indenização de fronteira e de localidades estratégicas, como forma de aprimorar as condições de fixação de servidores nas áreas de maior sensibilidade operacional.

No campo da capacitação, a SPRF-AM projeta consolidar-se como pólo regional de formação em crimes ambientais e transfronteiriços, com oferta de cursos bilíngues e estabelecimento de parcerias com instituições de ensino e pesquisa, alinhando o desenvolvimento técnico às demandas específicas da Rota 2.

4.2.5 Administração, Logística e Correição

As prioridades incluem a construção das novas sedes (SUFRAMA e Humaitá), adoção de energia fotovoltaica, contratos logísticos permanentes de suprimento e implementação de câmeras corporais e painéis de transparência correcional.

4.3 Rota 3 – Quadrante Rondon

O fortalecimento da PRF na Rota 3 passa pela integração plena aos planos de desenvolvimento bioceânico e à governança interinstitucional da fronteira oeste. As possibilidades estratégicas e de articulação institucional para a Polícia Rodoviária Federal envolvem a integração com órgãos nacionais e forças internacionais para garantir uma atuação coesa e coordenada nas áreas de fronteira.

4.3.1 Gestão Estratégica e Articulação Institucional

A consolidação da Rota 3 requer o fortalecimento da articulação interinstitucional entre os órgãos de segurança e fiscalização. Entre as prioridades, destacam-se o estreitamento da cooperação com a Polícia Federal, Receita Federal e Forças Armadas, bem como o reforço da integração com instituições parceiras, como IBAMA, ICMBio e ANVISA.

Propõe-se a criação de uma força-tarefa permanente e multiagência, dotada de um centro de

comando e inteligência conjunto, voltado à segurança dos corredores logísticos da Rota 3. Além disso, é fundamental aperfeiçoar os procedimentos de fiscalização e aduana, promovendo maior integração operacional entre PRF, Polícia Federal, Receita Federal e Anvisa, com foco em eficiência, padronização e resposta rápida a ilícitos transfronteiriços

4.3.2 Canais de Comunicação e Acordos de Cooperação

Propõe-se o estabelecimento de canais de comunicação diretos e eficientes com as forças de segurança dos países vizinhos, assegurando a troca contínua de informações estratégicas e operacionais. Também se recomenda a formalização de acordos de cooperação e a participação ativa em reuniões e fóruns internacionais, voltados ao alinhamento de estratégias e à disseminação de boas práticas em segurança viária e no combate a crimes transnacionais.

É imperativo consolidar mecanismos formais e ágeis de cooperação com as forças policiais bolivianas, incluindo a criação de escritórios de ligação na fronteira para o intercâmbio de inteligência em tempo real, o planejamento de operações conjuntas ou espelhadas e a realização de cursos e capacitações bilaterais. Como medida estruturante, sugere-se a implantação de um Escritório de Ligação Binacional permanente, com representantes das polícias brasileira e boliviana, a fim de facilitar a coordenação estratégica e o compartilhamento contínuo de informações.

4.3.3 Representação em Fóruns Regionais

Garantir que a PRF seja um participante ativo em fóruns de planejamento regional para incorporar preocupações de segurança nos planos de desenvolvimento.

4.3.4 Cooperação e Forças-Tarefa Nacionais

A instituição mantém ações conjuntas com as polícias estaduais e grupos de fronteira, o que tem ampliado o controle e fortalecido a presença do Estado nos eixos viários estratégicos. Observa-se também cooperação interna entre unidades operacionais, com reforço de fiscalizações e patrulhamentos integrados, em alguns casos com o apoio de grupos especializados.

Há articulação com outros órgãos de segurança pública em centros de comando e controle, bem como cooperação policial internacional em nível regional; contudo, ações conjuntas específicas permanecem limitadas por determinações ministeriais.

Diante desse cenário, propõe-se a criação de uma força-tarefa permanente e multiagência, dedicada à segurança dos principais corredores viários, que atue de forma coordenada e contínua, respeitando as atribuições legais de cada instituição parceira e formalizada por meio de acordos de cooperação técnica.

4.3.5 Articulação com Agências e Órgãos Reguladores

A articulação se estende a ministérios e agências reguladoras de transportes, portos, indústria e comércio, buscando garantir que as decisões de infraestrutura considerem as demandas da segurança pública nas rotas de integração.

O fortalecimento da integração com outras instituições parceiras, como agências ambientais e reguladoras de saúde, é um aspecto apontado como necessário.

4.3.6 Representação e Cooperação Internacional

A instituição já participa de gabinetes de gestão integrada de fronteira, que englobam órgãos de segurança pública estaduais e a participação de integrantes de países vizinhos.

Reconhece-se a importância de estabelecer canais de comunicação diretos e eficientes com forças de segurança dos países vizinhos, formalizar acordos de cooperação e participar de reuniões e fóruns internacionais.

4.3.7 Planejamento para Avanços na Atividade Operacional

O planejamento para o avanço da atividade operacional da Polícia Rodoviária Federal na Rota 3 – Quadrante Rondon enfoca o policiamento ostensivo e especializado, buscando conciliar a segurança viária com o combate à criminalidade transnacional.

4.3.7.1 Policiamento e Fiscalização de Trânsito

Nos corredores logísticos, é essencial fiscalizar rigorosamente as condições dos veículos, o excesso de peso e o tempo de direção e descanso dos motoristas, assegurando a segurança viária e a integridade das operações de transporte. A fiscalização deve ser orientada por dados e estudos técnicos, priorizando os trechos críticos e os fatores de maior risco, como excesso de velocidade, ultrapassagens proibidas e direção sob efeito de álcool.

O policiamento deve ter como foco a redução dos sinistros com feridos e mortos, com ênfase no reforço ao uso de dispositivos de segurança. Propõe-se a utilização do mapeamento de sinistros para otimizar a alocação de radares e fiscalizações nos pontos com maior incidência de velocidade excessiva.

As ações educativas devem ser planejadas com base nos dados de fiscalização, direcionando o conteúdo para as infrações mais recorrentes e os locais de maior vulnerabilidade. Por fim, recomenda-se o emprego de tecnologias de monitoramento em tempo real – como câmeras, sensores e drones – para aperfeiçoar a gestão do tráfego, garantir fluidez nas rodovias e reduzir o tempo de resposta a incidentes.

Para além da atuação direta sobre o fator humano e veicular, é imprescindível a execução de Inspeções Técnicas Viárias para identificar fatores de riscos à sinistralidade, integradas ao Pilar Vias Seguras (PNATRANS). Esta medida se destina ao diagnóstico e mapeamento de Pontos Críticos de Sinistralidade, identificando falhas de engenharia viária. O objetivo é subsidiar tecnicamente os órgãos responsáveis pela infraestrutura viária (DNIT/Concessionárias) com dados da PRF para a correção de deficiências da via, mitigando o risco de sinistros atribuíveis à infraestrutura.

Visando a prevenção de sinistros causados por mal súbito ou fadiga, especialmente no tráfego de longas distâncias, é estratégica a realização de Comandos de Saúde Preventivo e de Pressão Arterial, focados no motorista de transporte de carga. Esta ação, que fortalece o Pilar 5 Vigilância e Atendimento à Vítimas, busca monitorar os indicadores de saúde dos condutores profissionais, reduzindo a probabilidade de sinistros decorrentes de condições clínicas não controladas e promovendo a segurança na condução dos veículos de maior

potencial de dano.

4.3.7.2 Combate à Criminalidade

O policiamento da PRF vai além da segurança viária, abrangendo operações temáticas e sazonais voltadas ao combate ao tráfico de drogas, armas, contrabando, furto de veículos e crimes ambientais. As abordagens devem ser direcionadas e baseadas em inteligência, priorizando veículos que trafegam por rotas conhecidas de tráfico e escoamento ilícito.

O enfrentamento ao tráfico de entorpecentes deve permanecer como prioridade, dada a alta incidência e os grandes volumes de apreensões, enquanto o combate aos crimes ambientais, especialmente o transporte ilegal de madeira e carvão, precisa ser intensificado. Propõe-se o emprego estratégico da inteligência e do know-how obtido em operações conjuntas com outras forças, a fim de atacar a logística dos crimes transfronteiriços.

O policiamento ostensivo deve manter ênfase na repressão qualificada, voltada à desarticulação das redes criminosas e de sua infraestrutura logística. É igualmente fundamental capacitar o efetivo para reconhecer indícios de crimes transfronteiriços e ambientais, bem como planejar e executar operações permanentes ou de longa duração nos principais corredores logísticos, com bloqueios táticos em pontos estratégicos para inibir o acesso e dificultar a evasão de criminosos.

4.3.7.3 Fiscalização de Transporte de Carga e Passageiros

A atuação da PRF no transporte de carga e passageiros concentra-se no controle de peso, nas condições veiculares e na verificação da documentação fiscal, assegurando o cumprimento das normas de segurança e transporte. As operações de fiscalização têm como foco coibir o excesso de carga, inspecionar sistemas de freio e amarração, verificar o transporte de produtos perigosos e controlar o tempo de direção e descanso dos motoristas profissionais. No transporte de passageiros, a prioridade é coibir o transporte clandestino e garantir que ônibus e vans operem conforme os padrões de segurança, incluindo a checagem de condições mecânicas, documentação regular e exames toxicológicos dos condutores.

Recomenda-se intensificar o controle sobre excesso de peso e transporte de produtos perigosos, bem como ampliar os comandos educativos e fiscalizatórios voltados ao transporte coletivo, com foco na prevenção de crimes como exploração sexual e tráfico de pessoas. É igualmente vital reforçar a fiscalização das condições de segurança veicular e documental, em coordenação com as agências reguladoras competentes.

Por fim, propõe-se a estruturação de Postos de Fiscalização Integrados próximos aos principais eixos das Rotas de Integração, dotados de balanças dinâmicas, scanners móveis e infraestrutura para inspeções detalhadas, promovendo maior eficiência, segurança e integração interagências.

4.3.7.4 Operações Especializadas

A PRF dispõe de grupos táticos altamente capacitados, que garantem respostas rápidas e eficazes em situações de alto risco. O Grupo de Patrulhamento Tático (GPT) e o Núcleo de Operações Especiais (NOE) atuam em operações complexas, oferecendo suporte em ocorrências críticas e de elevada periculosidade. O Grupo de Operações com Cães (GOC) desempenha papel fundamental na localização de drogas, armas e munições, enquanto o Grupo de Motociclismo Regional (GMR) assegura agilidade e mobilidade tática em áreas

urbanas e de difícil acesso.

Para aprimorar a efetividade operacional, é essencial ampliar o treinamento e o reequipamento das equipes táticas, de modo a fortalecer sua capacidade de resposta em situações típicas dos corredores logísticos, como roubos a ônibus e assaltos a veículos de carga, garantindo maior segurança e proteção aos usuários das rodovias federais.

4.3.8 Planejamento para Avanços na Atividade de Inteligência

O planejamento para avanços na atividade de inteligência da Polícia Rodoviária Federal na Rota 3 tem como foco transformar a coleta e a análise de informações para antecipar a atuação do crime organizado e fortalecer a cooperação fronteiriça.

4.3.8.1 Análise de Risco e Mapeamento de Rotas

A eficiência da atuação policial depende diretamente da capacidade de transição de um mapeamento estático e reativo para uma análise de risco dinâmica e preditiva, capaz de antecipar comportamentos e fluxos ilícitos. É fundamental implementar o mapeamento dinâmico dos corredores criminais, tanto fluviais quanto rodoviários, e realizar a análise das infraestruturas críticas, identificando vulnerabilidades que possam comprometer os ativos estratégicos das Rotas.

Recomenda-se o levantamento e classificação de áreas críticas, o monitoramento constante dos fluxos de cargas e veículos e a integração de dados de ocorrência e transporte, de modo a gerar mapas de calor e painéis de risco em tempo real. A priorização das fiscalizações deve seguir critérios técnicos e indicadores objetivos, considerando reincidência criminal e vulnerabilidade territorial. Também é essencial a execução de operações voltadas ao mapeamento das rotas utilizadas por organizações criminosas, permitindo uma atuação preventiva e articulada.

4.3.8.2 Cooperação Internacional

A cooperação internacional deve constituir uma prioridade estratégica, centrada na integração operacional, na troca de informações e na formação conjunta de agentes de inteligência com os países vizinhos. A formalização de acordos de cooperação e a realização de treinamentos conjuntos são medidas indispensáveis para fortalecer a atuação integrada e assegurar a troca ágil e segura de dados sobre cargas, veículos e pessoas de interesse.

4.3.8.3 Infraestrutura de Inteligência

O avanço das capacidades institucionais depende do fortalecimento da infraestrutura de sistemas e da captação de dados. Recomenda-se a modernização das plataformas de coleta, armazenamento e análise de informações, bem como a expansão da rede de monitoramento eletrônico, com câmeras inteligentes e sistemas automáticos de leitura de placas (OCR).

É vital aprimorar a interoperabilidade entre os bancos de dados da PRF e de outras agências federais e estaduais, assegurando integração total e respostas mais ágeis. O incremento dos sistemas de inteligência deve incluir automação de dados e uso de inteligência artificial, além da implementação de tecnologias de reconhecimento facial com bancos de dados robustos e interligados.

O planejamento de inteligência na Rota 3 está orientado para a transição de uma atuação reativa para uma análise de risco proativa e preditiva, capaz de mapear e antecipar a logística criminosa. Os eixos centrais envolvem a formalização da cooperação internacional, o fortalecimento da infraestrutura tecnológica e de comunicação e a capacitação contínua dos analistas. O avanço desses pilares é fundamental para consolidar a inteligência como instrumento estratégico de apoio à decisão operacional nas áreas de fronteira, garantindo maior eficiência e integração no enfrentamento aos crimes transnacionais.

4.3.09 Planejamento para Avanços na Gestão de Pessoas

O planejamento para o aprimoramento da gestão de pessoas na Rota 3 estrutura-se em três eixos: ampliação e fixação do efetivo, capacitação especializada alinhada às demandas regionais e fortalecimento das políticas de saúde e bem-estar do servidor.

As Superintendências da Rota 3 apontam a necessidade de ampliar o efetivo operacional, dada a combinação entre extensão territorial, elevado fluxo logístico e complexidade crescente dos crimes transfronteiriços. Nesse sentido, permanece em curso o esforço institucional para a ampliação do quantitativo legal de cargos da carreira, já encaminhado aos órgãos competentes, como medida estruturante para adequar a capacidade de resposta da PRF às demandas regionais.

4.3.09.1 Capacitação e Aperfeiçoamento

A capacitação constitui eixo central, especialmente em Regionais que concentram a entrada de servidores recém-formados. As demandas operacionais da Rota 3 exigem formação contínua em temas como integração sul-americana, trânsito internacional de veículos e cargas, idiomas, legislação de fronteira, inteligência e combate a crimes transnacionais.

Para garantir aderência plena às necessidades locais, a expansão da capacitação demanda adequação orçamentária específica, permitindo a oferta de cursos especializados, parcerias institucionais e aprimoramento metodológico compatível com a complexidade das atividades desenvolvidas na região.

4.3.09.2 Bem-Estar e Saúde do Servidor

As atividades devem abordar temas relacionados à integração sul-americana. Os tópicos de capacitação incluem trânsito internacional de veículos e cargas, línguas estrangeiras (como o espanhol), legislação de fronteira, atividade de inteligência e combate aos crimes transfronteiriços.

4.3.09.3 Bem-Estar e Saúde do Servidor

A atuação em ambientes remotos, rotinas de elevada exigência operacional e deslocamentos extensos reforçam a importância de políticas robustas de saúde e bem-estar. A PRF dispõe de programas estruturados, como a Central de Acolhimento e Acompanhamento em Saúde (CAAS), o PróVida-PRF, o Patrulha da Saúde (PS), o Teste de Aptidão Física Institucional (TAF) e a Educação Física Institucional (EFI), que têm sido fundamentais para o cuidado integral do servidor.

Entretanto, a ampliação e a execução desses programas estão condicionadas às disponibilidades orçamentárias, sendo prioritário assegurar condições ainda melhores de suporte psicológico, prevenção ao adoecimento ocupacional, redução do afastamento por causas laborais e estratégias de mitigação de isolamento, como rodízio em postos remotos e acompanhamento de transtornos relacionados ao estresse.

4.3.09.4 Políticas de Fixação de Efetivo:

A alta rotatividade e a dificuldade de fixação em localidades sensíveis demonstram a necessidade de aperfeiçoamento das políticas de incentivos à permanência dos servidores nas referidas localidades. Entre os pontos de atenção, destaca-se a existência de municípios da Rota 3 ainda não reconhecidos como localidades estratégicas para fins de indenização de fronteira, o que impacta a rotatividade e a permanência em áreas de maior criticidade.

O planejamento prevê a continuidade das ações voltadas à ampliação da lista de municípios contemplados pela Lei nº 12.855/2013, bem como o estudo de mecanismos complementares de incentivo à fixação, entre eles o aperfeiçoamento da política de movimentação de pessoal.

4.3.10 Planejamento para Avanços na Administração e Logístico

O planejamento para avanços em Administração e Logística abrange diversas necessidades, desde infraestrutura predial e orçamentária até aquisição de equipamentos e apoio logístico.

4.3.10.1 Estrutura Física

As Regionais indicam a estratégia de adequação, modernização e expansão da infraestrutura física. Ações prioritárias incluem a reestruturação e adequação de Unidades Operacionais (UOPs) e Delegacias existentes. O planejamento abrange a construção de novas sedes operacionais e administrativas (Delegacias) em pontos estratégicos, com a aquisição de novos imóveis e lotes para futuras expansões.

A SPRF-AC propõe a criação de uma Unidade Operacional (UOP) em Assis Brasil, consolidando o ponto de entrada da rota no território nacional. A SPRF-MT avalia a implantação de uma nova Delegacia na região norte do Estado e sugere a instalação de uma UOP em Porto Esperidião, além da reinstalação das unidades da Serra da Petrovina e de Nova Mutum. A SPRF-RO recomenda a realização de estudo de viabilidade para a criação de uma nova Delegacia no eixo Guajará-Mirim e de uma UOP adicional entre Jaci-Paraná e Abunã. Já a SPRF-AM indica a necessidade de criar e equipar novas Unidades Operacionais, de modo a ampliar a cobertura territorial e reforçar o policiamento nos principais corredores logísticos.

As Regionais também apontam a necessidade de investimentos em cobertura de pista para as UOPs, a fim de garantir melhores condições de trabalho e segurança nas fiscalizações. Além disso, a implantação de sistemas de energia solar fotovoltaica em todas as unidades deve ser priorizada, como medida de sustentabilidade, redução de custos operacionais e

autonomia energética.

4.3.10.2 Aquisição e Manutenção de Equipamentos

A necessidade de compra de novos equipamentos e armamentos é generalizada em função do aumento de fluxo e do efetivo.

É crucial a aquisição de novas viaturas, incluindo 4x4 e veículos adaptados, para abranger os novos eixos logísticos e viabilizar o patrulhamento operacional. Deve-se ressaltar a necessidade de veículos específicos para atividades de inteligência, adequados às características geográficas de cada localidade, bem como a previsão de reposição periódica em razão do desgaste e das demandas próprias da atividade.

A SPRF-AC indica a necessidade de aquisição de armas longas (M-15), por considerar a quantidade atual insuficiente para o contexto operacional; a SPRF-RO também prevê a necessidade de novos armamentos e calibres complementares, em consonância com o incremento do efetivo.

4.3.11.3 Gestão de Apoio Logístico

As regionais indicam a existência de gargalos de logística, em especial o apoio logístico para transporte de suprimentos e combustíveis. A SPRF-MT aponta problemas como a inexistência de ponto de abastecimento em trechos como a BR-242.

A SPRF-AM e a SPRF-RO destacam a necessidade de estruturar uma cadeia de suprimentos confiável, com contratos logísticos para fornecimento contínuo e estoques estratégicos descentralizados.

4.3.11 Planejamento para Avanços na Correição e Controle Interno

A estratégia proposta contempla a capacitação de chefias em ética, integridade e responsabilidade administrativa, e a realização de campanhas anuais sobre valores institucionais e conduta funcional, voltadas à valorização do comportamento ético e do compromisso público. Essas ações visam reforçar a confiança social e institucional na PRF, consolidando sua imagem como órgão técnico, íntegro e confiável.

4.3.12 Planejamento para Avanços em Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

A modernização tecnológica deve constituir a base do novo modelo de atuação da PRF na Rota 3, orientando-se pela conectividade, interoperabilidade e segurança da informação. A estratégia para a área de Tecnologia da Informação e Comunicação deve priorizar a atualização da infraestrutura e o aumento da capacidade operacional, de modo a sustentar um policiamento cada vez mais inteligente, integrado e eficiente.

Na área de Sistemas de Informação e Inovação, as iniciativas preveem a integração e unificação de dados operacionais, com a adoção de Interfaces de Programação de Aplicações (APIs) padronizadas e seguras, compatíveis com sistemas alfandegários e de imigração, permitindo

o cruzamento automatizado de informações.

Quanto à infraestrutura de comunicação, a prioridade é assegurar comunicação ininterrupta, especialmente em áreas remotas e de baixa cobertura de telefonia móvel. Para isso, é necessário expandir a rede de rádio digital da instituição, garantindo operação contínua em todo o trecho sob jurisdição. A estratégia inclui o investimento em tecnologias satelitais e terminais híbridos, ampliando a cobertura e redundância de conexão e assegurando acesso à internet em alta velocidade para equipes e viaturas.

No que se refere ao uso de tecnologia embarcada, o objetivo é transformar as viaturas de patrulhamento em postos de comando e controle móvel, capazes de atuar de forma integrada e ágil. As medidas propostas incluem a instalação de computadores de bordo robustos, terminais híbridos (rádio digital/satélite) e antenas de conectividade via satélite, permitindo comunicação contínua em qualquer ambiente. Adicionalmente, prevê-se a fiscalização automatizada com câmeras OCR/LPR instaladas em viaturas e motocicletas, possibilitando a leitura e o cruzamento de placas em movimento com bancos de dados de restrição em tempo real.

Em relação à Segurança da Informação, o aumento do volume de dados sensíveis e o intercâmbio com instituições parceiras exigem o reforço da proteção digital. Todas as comunicações críticas – via rádio, sistemas internos ou aplicativos institucionais – devem ser criptografadas de ponta a ponta, assegurando sigilo e integridade. Além da adoção de protocolos claros de segurança e controle de acesso, é fundamental promover uma cultura de segurança da informação entre os servidores, garantindo que todos compreendam a importância do manejo responsável e protegido dos dados institucionais.

Essas medidas consolidam a transição para uma PRF tecnicamente avançada, com viaturas inteligentes, conectividade total e interoperabilidade entre sistemas, capaz de responder de forma rápida, segura e integrada aos desafios logísticos e de segurança da Rota 3.

Rota 4 - Bioceânica de Capricórnio

Os avanços planejados e projetados pelas Superintendências dos estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina compõem um plano de ação articulado e multidimensional, voltado à modernização da presença da PRF, ao fortalecimento da governança e à integração com os planos nacionais e regionais de infraestrutura e desenvolvimento.

4.4.1 Possibilidades Estratégicas e de Articulação Institucional

A construção da presença plena da PRF na Rota 4 passa pela integração estratégica com instituições federais, estaduais e internacionais, e pela participação direta nos fóruns de decisão sobre segurança e logística regional.

As Superintendências preveem a formalização de Acordos de Cooperação Técnica (ACTs) com órgãos parceiros como Polícia Federal, Receita Federal, Exército Brasileiro, DNIT, ANTT, Vigia e Ministério dos Transportes, com o objetivo de estabelecer fluxos permanentes de troca de dados e procedimentos unificados de fiscalização.

No plano internacional, a PRF buscará consolidar sua atuação como representante técnico do Brasil em instâncias do MERCOSUL, UNASUL e Comitê de Segurança Viária Sul-Americana, além de ampliar o intercâmbio com forças estrangeiras – Gendarmería Nacional Argentina, Carabineros de Chile e Polícia Nacional do Paraguai – mediante protocolos de atuação conjunta, operações bioceânicas e capacitações multinacionais.

A criação de um Gabinete de Coordenação Conjunta Internacional (GCCI-Rota 4), reunindo agências de segurança e inteligência dos quatro países, estando alinhado com o eixo de governança. Essa estrutura, permanente e multinível, permitirá o compartilhamento de informações, análise de risco conjunta e execução coordenada de operações interagências, reduzindo vulnerabilidades no corredor logístico.

Além disso, a PRF atuará para integrar-se institucionalmente aos comitês estaduais da Rota Bioceânica (já existentes no MS, PR e SC) e pleitear assento deliberativo no Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americanano, garantindo que segurança e logística sejam planejadas de forma integrada.

4.4.2 Avanços na Representação Nacional e Institucional

O fortalecimento da representação institucional da PRF é essencial para consolidar seu papel como autoridade de segurança em corredores internacionais.

A PRF buscará ocupar espaço permanente em fóruns binacionais de fronteira, em reuniões técnicas com aduanas e ministérios de transporte estrangeiros, e nas estruturas de planejamento de corredores logísticos.

Essa maior visibilidade internacional também implicará participação ativa da PRF em acordos multilaterais de segurança viária e combate a ilícitos transnacionais, fortalecendo sua imagem como polícia técnica, moderna e confiável. Santa Catarina, em especial, enfatiza que a representação internacional deve estar associada à produção de conhecimento e intercâmbio de boas práticas, consolidando a PRF como modelo exportável de governança policial.

4.4.3 Planejamento para Avanços na Atividade Operacional

A modernização da atividade operacional da PRF na Rota 4 é uma prioridade das quatro regionais.

O Mato Grosso do Sul planeja a criação de novas Unidades Operacionais de Porto Murtinho e Complexo Alfandegário, além da realocação das UOPs de Corumbá e Rio Brilhante e da instalação de bases do COE e do GOC (cães) em Dourados, Corumbá e Guia Lopes da Laguna. Essas estruturas ampliarão a capacidade de resposta e permitirão o controle efetivo do fluxo rodoviário internacional.

No Paraná, o plano prevê a implantação de um sistema de patrulhamento de corredor integrado, com uso de drones, radares móveis, etilômetros de alta precisão, scanners de cargas e balanças automatizadas. As Delegacias de Guaíra, Foz do Iguaçu e Cascavel serão equipadas como pontos avançados de coordenação tática.

São Paulo, por sua vez, foca no policiamento orientado por inteligência, com ampliação da fiscalização em trechos da BR-153 e BR-116, pontos de maior vulnerabilidade a roubos de carga. Prevê-se ainda a reestruturação da 7ª Delegacia (Marília), transformando-a em centro logístico de fiscalização interestadual, com novos espaços de apoio, canis, heliponto e alojamentos.

Santa Catarina propõe o desenvolvimento de um “Corredor Seguro”, conceito baseado em planejamento dinâmico de patrulhamento e uso intensivo de tecnologia – OCR/LPR, drones, radares e softwares preditivos de risco – entre os portos e o limite com o Paraná. Essa integração entre segurança viária e controle logístico permitirá respostas imediatas a sinistros e ilícitos, fortalecendo o papel da PRF como órgão de segurança pública e segurança viária.

Para a consolidação plena da segurança viária na Rota 4, de alto valor logístico, as seguintes ações complementares devem ser consideradas e priorizadas:

Expansão do Videomonitoramento e Sistemas Inteligentes: Implantação de um sistema robusto de videomonitoramento, especialmente em pontos de congestionamento e conflitos de tráfego, áreas de fronteira e acessos a complexos portuários. O objetivo é aperfeiçoar a gestão do tráfego em tempo real e a capacidade de detecção de incidentes (Pilar Vias Seguras).

Gestão Dinâmica de Sinistros e Incidentes: Desenvolvimento de protocolos de Resposta Rápida a Incidentes em parceria com as concessionárias e Defesa Civil (Pilar Vigilância e Atendimento à Vítimas), visando a desobstrução célere da via após sinistros e incidentes graves. A alta densidade de tráfego na Rota 4 torna a prevenção de sinistros secundários uma prioridade operacional.

Comandos de Saúde e Logística para Condutores: Realização de Comandos de Saúde Preventivo para motoristas profissionais, focados em condições clínicas e controle de fadiga, além da implantação de mais Pontos de Parada e Descanso (PPD) equipadas, especialmente nos longos trechos rodoviários que cortam a Rota 4.

Fiscalização de Produtos Perigosos: Intensificação da fiscalização de transporte de produtos perigosos nos acessos portuários e industriais, com capacitação especializada para o efetivo da PRF em atuação na Rota, dada a complexidade e o risco ambiental e de vida envolvidos.

4.4.4 Planejamento para Avanços na Atividade de Inteligência

O Mato Grosso do Sul propõe o reestudo periódico das rotas de atuação das organizações criminosas à medida que a dinâmica logística se altera. A ampliação do uso de câmeras OCR com leitura de placas estrangeiras, integração automática de consultas e interoperabilidade entre sistemas são prioridades.

O Paraná sugere a criação de painéis de BI (Business Intelligence) com indicadores de apreensões, sinistralidade e movimentações de carga em tempo real, além de uma rede integrada de compartilhamento de dados com Argentina, Paraguai e Chile. Avaliar a necessidade de incremento da infraestrutura de sistemas e captação de dados pela Inteligência PRF no contexto das Rotas. À medida que se pretende ampliar o sistema AB, abracer novas câmeras internacionais, a estrutura deverá se reorganizar para os novos dados. A leitura de placas estrangeiras, uso de IA nas análises e ampliação de bancos de dados por API fazem com que haja a necessidade de mais espaço para armazenamento e velocidade de processamento.

São Paulo defende a transformação de sua estrutura de inteligência em hub informacional da Rota, conectando bases estaduais, municipais e federais. O plano inclui convênios com prefeituras para integração de OCRs municipais e de câmeras de segurança pública, além do aperfeiçoamento dos sistemas da DINT para cruzamento automatizado de dados fiscais, veiculares e criminais.

Santa Catarina destaca a necessidade de treinamento conjunto e nivelamento técnico entre as agências, sugerindo programas multinacionais de capacitação em análise criminal, fraude aduaneira e tráfico internacional, com apoio de universidades e órgãos estrangeiros.

A longo prazo, a meta é a criação de um Centro Integrado de Inteligência e Monitoramento da Rota 4 (CIIM-R4), sediado no Mato Grosso do Sul, com ramificações nas quatro Superintendências, operando sob governança compartilhada e interoperabilidade plena de sistemas.

4.4.5 Planejamento para Avanços na Gestão de Pessoas

O planejamento para o aprimoramento da gestão de pessoas na Rota 4, assim como na Rota 3, estrutura-se em três eixos: ampliação e fixação do efetivo, capacitação especializada alinhada às demandas regionais e fortalecimento das políticas de saúde e bem-estar do servidor.

4.4.5.1 Ampliação do Efetivo Policial

As Regionais da Rota 4 também apontam a necessidade urgente de expansão do efetivo para adequar a capacidade operacional às demandas crescentes do corredor bioceânico. Nesse sentido, permanece em curso o esforço institucional voltado à ampliação do quantitativo legal de cargos, cuja proposta já foi encaminhada aos órgãos competentes.

A expectativa é que a criação de 4.902 novos cargos de Policial Rodoviário Federal permita uma recomposição estrutural do efetivo, ampliando a capacidade de resposta operacional não apenas na Rota 4, mas em todo o território nacional.

4.4.5.2 Capacitação e Aperfeiçoamento

As quatro Regionais convergem para a implementação de um Plano Nacional de Capacitação para a Rota Bioceânica, priorizando temas como integração sul-americana, idiomas, trânsito internacional, comércio exterior, crimes transfronteiriços e uso de tecnologias emergentes.

A execução desse plano será articulada à busca por adequação orçamentária, garantindo a expansão contínua dos programas formativos e sua aderência plena às necessidades operacionais da Rota 4.

4.4.5.3 Bem-Estar e Saúde do Servidor

No eixo do bem-estar, o planejamento prevê a ampliação dos programas institucionais existentes, fortalecendo o cuidado integrado à saúde física e mental dos servidores que atuam em regiões de alta complexidade operacional.

4.4.5.4 Políticas de Fixação de Efetivo

Quanto às políticas de fixação de efetivo, seguem em curso as ações voltadas à ampliação da lista de municípios contemplados pela Lei nº 12.855/2013, especialmente em áreas de fronteira e de maior criticidade logística.

Além disso, ressalta-se o estudo para o desenvolvimento de mecanismos complementares de incentivo à fixação, entre eles o aperfeiçoamento da política de movimentação de pessoal.

4.4.6 Planejamento para Avanços na Administração e Logística

O Mato Grosso do Sul planeja a construção da nova UOP de Porto Murtinho, unidades descentralizadas do GOC e do COE, e o Hangar de Dourados. Prevê-se ainda a instalação de energia fotovoltaica, cobertura de pista e reforma de UOPs degradadas, alinhando eficiência energética à sustentabilidade.

O Paraná propõe a criação de bases de apoio logístico interagências para operações prolongadas, enquanto São Paulo planeja a construção de nova sede para a Delegacia de Marília e a modernização de UOPs ao longo da BR-153.

Santa Catarina destaca a urgência de aquisição de novas viaturas táticas, radares móveis, drones e scanners portáteis, além da ampliação de conectividade via internet satelital em áreas de baixa cobertura.

4.4.7 Planejamento para Avanços na Área Correicional e Controle Interno

A expansão da atuação da PRF nos corredores internacionais exige reforço dos mecanismos de integridade e controle.

As regionais preveem o fortalecimento do controle interno, incentivando programas de formação ética continuada, ampliando a integração entre corregedoria e inteligência para detecção precoce de riscos institucionais.

Santa Catarina e Paraná propõem o fortalecimento das bases descentralizadas de corregedoria, otimizando o uso de recursos financeiros e humanos, agilizando respostas e agindo de forma preventiva, reduzindo o dano.

São Paulo sugere a implantação de sistemas eletrônicos de auditoria e rastreabilidade de processos disciplinares, com integração direta ao Canal de Integridade da PRF.

O plano nacional contempla ainda a ampliação do Programa de Integridade e conformidade da PRF, fortalecendo a cultura de prevenção, transparência e responsabilidade institucional ao longo da Rota 4.

4.4.8 Planejamento para Avanços em Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

Os planos regionais convergem na necessidade de integração plena de sistemas e conectividade contínua.

O Mato Grosso do Sul prevê expansão da rede de rádio digital e comunicação via satélite, garantindo cobertura até os pontos mais remotos da BR-262.

O Paraná propõe a criação de um sistema integrado de compartilhamento de informações com países vizinhos, com criptografia e autenticação em múltiplas camadas, para troca segura de dados operacionais e de inteligência.

São Paulo e Santa Catarina defendem o investimento em tecnologia embarcada: viaturas com câmeras, OCR/LPR, GPS e sistemas analíticos; drones integrados ao despacho operacional; sensores de fadiga; bodycams.

Além disso, as quatro Superintendências sugerem a implantação do Sistema de Monitoramento Integrado da Rota Bioceânica, plataforma unificada que reunirá dados de tráfego, transporte de carga, incidentes e ilícitos em tempo real, com uso de inteligência artificial e análise preditiva.

O fortalecimento da segurança cibernética, com políticas de criptografia, segmentação de rede e capacitação em segurança digital, será indispensável à integridade das informações e à soberania de dados da PRF.

4.5 Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico

A Rota 5 – Corredor Sul Bioceânico é consolidado como eixo de integração física e econômica do Cone Sul e seguirá ampliando sua relevância logística e fronteiriça, exigindo da PRF uma atuação mais integrada, tecnológica e orientada a dados. As duas superintendências convergem para um plano que combina articulação interagências e internacional, ganhos operacionais com apoio de inteligência preditiva, reforço de efetivo e capacitações, modernização logística e de infraestrutura, fortalecimento correcional e evolução da TIC com foco em interoperabilidade e conectividade.

4.5.1 Possibilidades Estratégicas e de Articulação Institucional

A estratégia prioriza canais permanentes com PF, Receita Federal e Forças Armadas, bem como com DNIT/ANTT e concessionárias, para garantir planejamento integrado na faixa de fronteira, nos acessos portuários e nos corredores de alto fluxo. Prevê ainda presença ativa em fóruns regionais (Mercosul/UNASUL) e formalização de acordos para intercâmbio de dados e realização de operações e treinamentos conjuntos, elevando a coerência tática entre os países vizinhos e a governança das rotas.

4.5.2 Avanços na Representação Nacional e Institucional

Para sustentar a integração logística e o fortalecimento da segurança de fronteiras na Rota 5, a PRF ampliará sua representação técnica em instâncias nacionais e transfronteiriças, estruturando canais permanentes de coordenação e troca de informações.

As ações priorizadas incluem a criação e consolidação de pontos focais institucionais nas fronteiras e acessos portuários do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, com designação formal e agenda regular de trabalho junto à Polícia Federal, Receita Federal, DNIT, ANTT, Forças Armadas e órgãos estaduais e municipais.

A instituição manterá participação contínua nos Comitês Binacionais de Fronteira – Brasil–Uruguai e Brasil–Argentina – e em colegiados correlatos, com planos de ação, cronogramas definidos e atas de deliberação, assegurando o acompanhamento das decisões e a execução coordenada das medidas pactuadas. Também está prevista a atualização e celebração de acordos de cooperação e protocolos operacionais com aduanas e forças policiais dos países vizinhos, contemplando procedimentos-padrão, intercâmbio de dados e prazos de resposta para ocorrências nos corredores fronteiriços.

A PRF buscará assento técnico-consultivo em grupos federais voltados a corredores logísticos e integração viária, garantindo articulação entre obras, concessões e segurança viária, além de facilitar o encaminhamento de demandas relacionadas à infraestrutura e

governança. Paralelamente, serão estabelecidas parcerias operacionais com concessionárias e autoridades portuárias, voltadas à gestão de incidentes, compartilhamento de dados de tráfego e sinistros e implementação de protocolos de contingência e resposta rápida.

Por fim, será instituído um calendário anual de exercícios e capacitações conjuntas com órgãos nacionais e forças estrangeiras, abordando procedimentos de fronteira, inspeções integradas, atendimento a crises e investigação de ilícitos transnacionais. Essas iniciativas consolidam a PRF como ator estratégico na governança de fronteiras, promovendo cooperação efetiva, interoperabilidade e segurança integrada ao longo da Rota 5.

4.5.3 Planejamento para Avanços na Atividade Operacional

No policiamento e na fiscalização de trânsito, o foco é adequar efetivo e meios aos picos sazonais e trechos críticos, com modernização de equipamentos (radares, etilômetros, drones, binóculos) e planejamento dinâmico orientado por dados de sinistralidade e do fluxo logístico. A integração PRF-concessionárias/DNIT e campanhas educativas para motoristas de carga e estrangeiros complementam o pacote.

No combate à criminalidade, o plano prevê reforço de equipes e tecnologias (ex.: viaturas e scanners portáteis) e incremento de operações especializadas com atuação coordenada em corredores sensíveis, inclusive com a criação de capacidade tática de fronteira dedicada (ex.: núcleo/NOE vocacionado para a rota), além de integração de dados portuários/logísticos para orientar interceptações seletivas e respostas rápidas.

Na fiscalização de cargas e passageiros, destacam-se pontos de controle de peso (fixos/móveis), protocolos com ANTT, Receita e autoridades portuárias para verificação integrada de documentação e conformidade técnica, e ações preventivas com vigilância sanitária, defesa agropecuária e ambiental nos corredores portuários.

Para garantir a excelência na segurança viária do Corredor Sul Bioceânico e a fluidez logística, as seguintes ações complementares devem ser consideradas, tendo em vista as características regionais de elevada densidade de veículos leves e pesados em trechos críticos (BR-101, BR-116 e BR 290):

Implantação Estratégica de Videomonitoramento e Sistemas de Gestão de Eventos:

Expansão do sistema de videomonitoramento em pontos de alto Volume Diário Médio e trechos de maior taxa de sinistralidade. Esta medida visa a detecção e resposta imediata a incidentes, reduzindo o tempo de interrupção da via e prevenindo sinistros secundários (Pilar Vigilância e Atendimento à Vítimas).

Inspeção Técnica Viária: Instituição de um programa de Inspeção Técnica Viária rotineiro focado nos trechos críticos sob concessão e em trechos sob gestão do DNIT, para o diagnóstico de fatores de riscos relacionados à infraestrutura viária (sinalização, pavimento, geometria da via e elementos de segurança). A atuação da PRF é vital para cobrar a adequação das vias ao aumento do fluxo e à mitigação de riscos relacionados à problemas/deficiências na infraestrutura viária (Pilar Vias Seguras).

Fiscalização Ocupacional e de Saúde do Condutor: Reforço das ações de Comando de Saúde Preventivo e de Pressão Arterial, voltadas para motoristas profissionais de carga, dada a prevalência de doenças crônicas e fadiga como fatores contribuintes para sinistros graves nos corredores de longa distância. Esta iniciativa é crítica para a prevenção de sinistros por mal súbito (Pilar Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento à Vítimas). Além disso, é essencial a implantação de mais Pontos de Parada e Descanso (PPD) equipadas, especialmente nos longos trechos rodoviários.

4.5.4 Planejamento para Avanços na Atividade de Inteligência

A inteligência migra para um modelo preditivo e de risco, com metodologias de análise preditiva para identificar rotas/modus operandi e indicar alvos com maior assertividade. As prioridades incluem investimentos no Alerta Brasil, implantação de painéis de BI e ampliação de pontos de monitoramento em locais estratégicos, além de cooperação internacional para compartilhamento de registros de veículos/pessoas e treinamentos conjuntos.

Uniformização e Otimização do Acesso a Informações Aduaneiras e Portuárias para o Avanço da Inteligência Estratégica.

Desenvolvimento de Inteligência de Trânsito e Transporte para Análise de Padrões Logísticos e Identificação de Riscos Emergentes.

4.5.5 Planejamento para Avanços na Gestão de Pessoas

Igualmente às Rotas 3 e 4, o planejamento para o aprimoramento da gestão de pessoas na Rota 5 estrutura-se em quatro eixos: ampliação e fixação do efetivo, capacitação especializada, bem-estar e saúde do servidor e políticas de permanência em localidades estratégicas.

4.5.5.1 Ampliação do Efetivo Policial

As Regionais da Rota 5 indicam a necessidade de expansão do efetivo para assegurar a manutenção das equipes mínimas nas Unidades Operacionais da PRF atualmente existentes e nas previstas em futuros planos de implantação.

Nesse sentido, permanece em curso o esforço institucional voltado à ampliação do quantitativo legal de cargos para o alcance do efetivo legal de 18.000 Policiais Rodoviários Federais, cuja proposta já foi encaminhada aos órgãos competentes.

4.5.5.2 Capacitação e Aperfeiçoamento

A capacitação especializada constitui eixo central do planejamento, com ênfase em temas diretamente relacionados às demandas operacionais da Rota 5, como trânsito internacional de cargas e passageiros, legislação aduaneira, crimes transfronteiriços e idiomas aplicados ao serviço (especialmente espanhol e inglês técnico). A expansão dos programas formativos depende da busca pela adequação orçamentária, de modo a garantir aderência plena às necessidades dos corredores logísticos e das áreas de fronteira.

4.5.5.3 Bem-Estar e Saúde do Servidor

No eixo do bem-estar, o planejamento contempla a ampliação dos programas institucionais existentes, fortalecendo o cuidado integrado à saúde física e mental dos servidores que atuam em ambientes de alta complexidade.

4.5.5.4 Políticas de Fixação de Efetivo

Quanto às políticas de fixação de efetivo na Rota 5, permanecem em andamento as iniciativas voltadas à ampliação do rol de municípios contemplados pela Lei nº 12.855/2013, com foco especial nas áreas de fronteira e nos trechos de maior criticidade logística.

Além disso, está em avaliação a adoção de instrumentos adicionais de incentivo à permanência, incluindo o aprimoramento da política de movimentação. Entre as alternativas estudadas, destaca-se a possibilidade de adoção de critérios específicos para os servidores lotados em localidades estratégicas da Rota 5, como forma de estimular a continuidade da experiência acumulada e reduzir a rotatividade.

4.5.6 Planejamento para Avanços na Administração e Logística

O fortalecimento logístico é essencial para sustentar o crescimento operacional da PRF no Sul. Nesse sentido, para sustentar a presença da PRF no corredor, será necessário incremento orçamentário de custeio, aquisição de novas viaturas e equipamentos de comunicação/tecnologia, além de armamentos e IMPO (Instrumento de Menor Potencial Ofensivo) compatíveis com a política de uso progressivo da força.

No plano de infraestrutura, despontam construção/reforma/manutenção de UOPs/Delegacias, padrões sustentáveis (energia solar/híbrida, redundância elétrica) e logística de apoio mais ágil para suprimentos nas áreas de fronteira e de acesso portuário.

4.5.7 Planejamento para Avanços na Correição e Controle Interno

A governança ética e o controle interno tornam-se prioridades estratégicas, se tornando necessário: programas estruturados de prevenção, visitas técnicas e formação ética contínua; canais de denúncia seguros e acompanhamento mais célere de procedimentos, com priorização por gravidade e maior presença orientativa junto às unidades operacionais impactadas pelas rotas.

Essas medidas fortalecem a cultura de integridade e consolidam a imagem da PRF como instituição técnica, confiável e transparente, alinhada às melhores práticas de governança pública internacional.

4.5.8 Planejamento para Avanços em Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC)

As entregas incluem sistemas integrados para troca de dados com órgãos nacionais e agências dos países vizinhos, comunicação híbrida embarcada (satélite/LTE/Wi-Fi) para reduzir zonas de sombra, rádio digital e reforço de segurança da informação (criptografia ponta a ponta, firewalls/UTM). No front operacional, prevê-se expansão de OCR/LPR, body/dashcams, sensores e dashboards de BI (*Business Intelligence*) em tempo real, com capacitação dos usuários e parcerias com universidades/startups para evolução contínua



Projeto Alerta Brasil 6.0: Rotas de Integração

A Diretoria de Inteligência da Polícia Rodoviária Federal, acompanhando a evolução das Rotas de Integração Sul-Americanas e compreendendo sua relevância para o desenvolvimento regional e a segurança de fronteiras, idealizou o Projeto Alerta Brasil 6.0: Rotas de Integração. O objetivo central é ampliar a capacidade institucional da PRF no monitoramento estratégico das rotas internacionais, por meio da integração tecnológica e informacional com países vizinhos, fortalecendo o combate ao crime transnacional nas fronteiras.

O projeto busca promover a interoperabilidade de sistemas e o compartilhamento seguro de dados e imagens, de modo a ampliar a eficiência operacional, a inteligência policial e a cooperação internacional, contribuindo diretamente para o fortalecimento da integração continental prevista nas políticas públicas nacionais e nos eixos estratégicos das Rotas de Integração Sul-Americanas.

A execução é conduzida pela Gerência Nacional do Projeto Alerta Brasil, sob supervisão da Diretoria de Inteligência (DINT) e alinhamento da Direção-Geral, que já formalizou memorandos com o Chile e Argentina e avança em tratativas com Paraguai. O piloto realizado em Ciudad del Este demonstrou o potencial da integração com forças estrangeiras, como a Polícia Nacional del Paraguay, a Gendarmeria Argentina e o Comando Tripartite. O projeto busca ampliar a capacidade de monitoramento e resposta da PRF, permitindo o cruzamento automatizado de informações, a troca em tempo real de alertas e a identificação antecipada de ilícitos antes mesmo da entrada no território nacional.





Entre os desafios, destacam-se a necessidade de salvaguardas jurídicas e técnicas para o compartilhamento de dados, a interoperabilidade entre sistemas distintos e a superação de barreiras de infraestrutura nas áreas de fronteira. Ainda assim, o Alerta Brasil 6.0 surge como uma oportunidade de modernização institucional e de fortalecimento da integração regional, demandando investimentos em tecnologia, segurança cibernética e capacitação de servidores para atuação em ambiente internacional.

Os resultados esperados incluem a integração plena das câmeras e bases de dados dos países parceiros, a ampliação da inteligência fronteiriça e a criação de uma rede cooperativa de segurança pública na América do Sul. O projeto permitirá maior eficiência no enfrentamento de crimes como tráfico de drogas, contrabando, roubo de veículos e delitos ambientais, além de melhorar o controle do tempo de direção e descanso de motoristas profissionais, contribuindo para a segurança viária e a preservação da vida.

Com horizonte de implementação entre 2026 e 2028, o Alerta Brasil 6.0 consolidará a PRF como instituição líder em interoperabilidade de sistemas e cooperação internacional, ampliando a presença estratégica do Brasil no cenário sul-americano e reforçando o compromisso com uma segurança pública moderna, tecnológica e integrada.



06/

Projeto Infraestrutura Predial

| ROTA | PROJETO | SITUAÇÃO | RESPONSÁVEIS E CONTATOS |
|---------------|--|--------------|-------------------------|
| Rota 1 | Reforma e ampliação da sede da SPRF/PA | Execução | SPRF/PA |
| Rota 1 | Construção da DEL/UOP de Santarém/PA | Execução | SPRF/PA |
| Rota 1 | Construção da DEL/UOP de Benevides/PA | Execução | SPRF/PA |
| Rota 1 | Construção da UOP de Altamira/PA | Planejamento | SPRF/PA |
| Rota 1 | Construção da UOP de Dom Eliseu/PA | Planejamento | SPRF/PA |
| Rota 1 | Construção da UOP de Laranjal do Jari/AP | Execução | SPRF/AP |
| Rota 1 | Reforma e ampliação da sede da SPRF/AP | Execução | SPRF/AP |
| Rota 1 | Construção da UOP de Uraricoera/RR | Execução | SPRF/RR |
| Rota 1 | Construção da UOP de Rorainópolis/RR | Execução | SPRF/RR |
| Rota 1, 2 e 3 | Reconstrução da sede da SPRF/AM | Planejamento | SPRF/AM |
| Rota 1, 2 e 3 | Reforma da DEL/UOP de Manaus/AM | Execução | SPRF/AM |
| Rota 1, 2 e 3 | Reconstrução da UOP de Humaitá/AM | Planejamento | SPRF/AM |

No âmbito da Diretoria de Administração e Logística, encontram-se em curso projetos de construção, ampliação e reforma de unidades operacionais, delegacias e sedes regionais, abrangendo todas as rotas de integração previstas no Plano, conforme tabela a seguir:

| | | | |
|-------------------|---|--------------|---------|
| Rota 3 | Reconstrução da UOP de Cruzeiro do Sul/AC | Planejamento | SPRF/AC |
| Rota 3 | Reconstrução da UOP de Rio Branco/AC | Planejamento | SPRF/AC |
| Rota 3 | Construção da UOP de Porto Velho/RO | Execução | SPRF/RO |
| Rota 3 | Reforma e ampliação da DEL/UOP de Ariquemes/RO | Planejamento | SPRF/RO |
| Rota 3 | Reconstrução da UOP de Alto Garças/MT | Execução | SPRF/MT |
| Rota 3 | Reconstrução da UOP de Primavera do Leste/MT | Execução | SPRF/MT |
| Rota 3 e 4 | Construção da DEL de Dourados/MS | Execução | SPRF/MS |
| Rota 3 e 4 | Construção da UOP de Ivinhema/MS | Execução | SPRF/MS |
| Rota 3 e 4 | Construção da UOP de Nova Andradina/MS | Execução | SPRF/MS |
| Rota 4 | Reforma e ampliação do Núcleo de Operações Aéreas de Colombo/PR | Planejamento | SPRF/PR |
| Rota 4 e 5 | Construção da UOP de Canoinhas/SC | Planejamento | SPRF/SC |

As obras visam garantir infraestrutura moderna e adequada ao policiamento nas áreas de fronteira, às rotas logísticas de integração e à ampliação da presença institucional da PRF em eixos estratégicos.

■ 6.1

Desafios identificados

Foram observados desafios técnicos e administrativos relacionados à:

- a) limitações orçamentárias e necessidade de priorização de contratos;
- b) *dificuldades logísticas e de transporte de materiais em regiões remotas da Amazônia;*
- c) *restrita disponibilidade de empresas especializadas e processos licitatórios desertos;*
- d) *carência de mão de obra local qualificada e necessidade de acompanhamento técnico especializado;*
- e) *risco de inexecução contratual e necessidade de reforço de fiscalização de obras.*

■ 6.2

Investimentos necessários

Para viabilização plena das ações, são necessários recursos destinados a:

- a) *continuidade das obras em execução e início das etapas de planejamento em andamento;*
- b) *manutenção predial após a conclusão das construções;*
- c) *aquisição de mobiliário, equipamentos e viaturas para operacionalização das unidades;*
- d) *capacitação dos servidores envolvidos na gestão e fiscalização de contratos; e*
- e) *atualização tecnológica e de infraestrutura física para garantir a eficiência das novas instalações.*

■ 6.3

Resultados esperados

Com a execução das ações acima, espera-se:

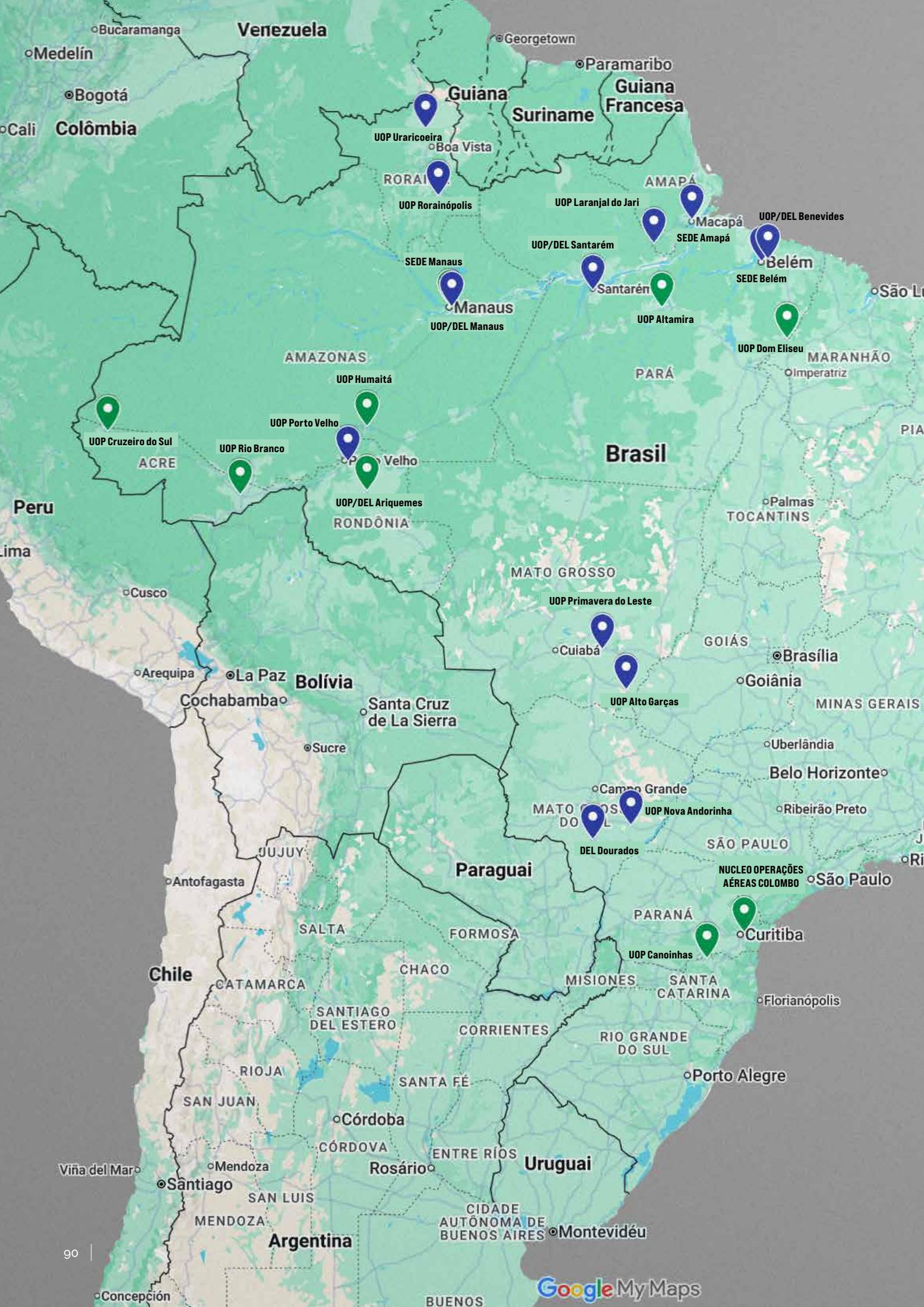
- a) fortalecimento da imagem institucional da PRF e da sua presença operacional nas regiões de fronteira e integração;
- b) ampliação da cobertura territorial e do apoio logístico ao policiamento ostensivo;
- c) aumento da eficiência nas fiscalizações e na segurança viária;
- d) melhoria nas condições de trabalho e na qualidade do atendimento ao público; e
- e) integração da infraestrutura da PRF às políticas de desenvolvimento e segurança regional.

■ 6.4

Responsáveis e contatos

As Superintendências Regionais citadas na tabela acima são responsáveis locais pela execução e fiscalização direta dos respectivos contratos.

As ações descritas estão alinhadas aos objetivos do Projeto “Rotas de Integração Sul-Americanas” e às diretrizes estratégicas da Direção-Geral, representando contribuição direta da área de infraestrutura para o fortalecimento da presença institucional e da segurança nas principais rotas logísticas do país.





Projetos de infraestrutura predial nas rotas:

- Em fase de planejamento;
- Em fase de execução.

Rota das Guianas

- UOP/DEL SANTARÉM
- SEDE SPRF/PA
- UOP/DEL BENEVIDES
- UOP DOM ELISEU
- UOP EM ALTAMIRA
- UOP EM LARANJAL DO JARI
- SEDE SPRF/AP
- UOP EM RORAINÓPOLIS
- UOP EM URARICOEIRA

Rota Amazônica

- SEDE APRF/AM
- UOP/DEL DE MANAUS
- UOP HUMAITÁ

Rota Quadrante Rondon

- UOP EM CRUZEIRO DO SUL
- UOP EM RIO BRANCO
- UOP EM PORTO VELHO
- UOP/DEL EM ARIQUEMES
- UOP EM ALTO GARÇAS
- UOP EM PRIMAVERA DO LESTE
- DEL EM DOURADOS

Rota Bioceânica de Capricórnio

- UOP EM NOVA ANDRADINA
- NUCLEO OPERAÇÕES AÉREAS COLOMBO
- UOP EM CANOINHAS

Projeto Ampliação e Reforço do Efetivo da PRF

A Diretoria de Gestão de Pessoas (DGP) desempenha papel essencial ao assegurar as condições humanas necessárias para a expansão operacional da Polícia Rodoviária Federal (PRF) nos eixos fronteiriços e corredores logísticos estratégicos.

Atualmente, dos 13.098 cargos existentes, 12.726 estão ocupados, o que representa quase a totalidade do efetivo legal. Todavia, conforme a Recomendação nº 353/2006 do Tribunal de Contas da União (TCU), o quantitativo ideal deveria alcançar 18.172 cargos. Diante do crescimento da malha rodoviária federal, da intensificação do fluxo logístico nas fronteiras e da necessidade de ampliar a presença policial nas rotas internacionais, esse número já não reflete as exigências contemporâneas de segurança pública e integração regional.

Com base nesse diagnóstico, a DGP elaborou e encaminhou ao Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) proposta de Medida Provisória para alterar a Lei nº 11.784/2008, criando 4.902 novos cargos de Policial Rodoviário Federal. A medida, formalizada no processo SEI nº 08650.112985/2025-39, busca elevar o efetivo legal para 18.000 servidores, compatibilizando-o com o cenário de expansão territorial e com a diretriz estabelecida pelo TCU.

Essa ação é estratégica para a consolidação das Rotas de Integração, pois permitirá:

- Reforçar o policiamento ostensivo e a presença institucional nos corredores bioceânicos e nas áreas de fronteira;
- Possibilitar a realização de concursos públicos para o ingresso de novos servidores e, com isso, reduzir os impactos decorrentes de aposentadorias, exonerações, remoções, óbitos e demais causas de vacância, garantindo a recomposição contínua do quadro funcional;
- Aumentar a capacidade de resposta da PRF frente à complexificação das rotas logísticas, do transporte de cargas e do enfrentamento a crimes transnacionais.

A DGP mantém acompanhamento contínuo das demandas de pessoal vinculadas às Rotas, com vistas a assegurar que a PRF disponha do contingente necessário para cumprir seu papel estratégico na integração física e na segurança das conexões sul-americanas.

Assim, a ampliação do efetivo da PRF é apresentada como ação estruturante da DGP para o sucesso das Rotas de Integração Sul-Americanas, integrando o esforço institucional de fortalecimento da presença do Estado brasileiro nas regiões de fronteira e nos eixos de desenvolvimento bioceânico.

Projeto Enfrentamento ao Tráfico de Drogas e Armas

A Diretoria de Operações - DIOP, por meio da Coordenação de Áreas Especializadas de Combate ao Crime - CAECC, unidade finalística com competência sobre o enfrentamento a crimes transnacionais e interestaduais, atua de forma estruturada no mapeamento e levantamento de rotas utilizadas para o tráfico de drogas e armas.

No âmbito dessas iniciativas, foi instituído o Projeto “Enfrentamento ao Tráfico de Drogas e Armas”, formalizado pela Portaria DIOP/PRF nº 63, de 24 de abril de 2023 (SEI nº 47949671). O projeto tem como objetivo consolidar um modelo de segurança pública integrada entre as unidades da PRF e outras agências de Estado, fortalecendo a atuação conjunta no combate às organizações criminosas que utilizam as rodovias federais para o transporte de ilícitos.

A participação da DIOP permitirá a integração efetiva das informações operacionais e de inteligência, além de alinhar os esforços de combate ao tráfico de drogas, armas e outros ilícitos com a expansão das Rotas de Integração Sul-Americanas, garantindo que o avanço da conectividade e da infraestrutura logística venha acompanhado de ações coordenadas de fiscalização, repressão qualificada e segurança pública integrada.

Projeto Segurança Viária nas Rotas de Integração

O avanço das rotas de integração pode gerar aumento expressivo do volume diário médio (VDM), sobretudo de veículos de carga de grande porte. Essa intensificação exige respostas institucionais robustas, com foco em segurança viária, fiscalização e controle de tráfego pesado, além de ações preventivas para mitigar sinistros graves, especialmente os que envolvem múltiplas vítimas.

A intensificação do fluxo rodoviário requer ampliação de efetivo, redistribuição de viaturas e bases operacionais, e expansão da presença institucional em zonas de fronteira direta e indireta. O planejamento operacional deve priorizar eixos de alto risco, integrando policiamento ostensivo, prevenção de sinistros e resposta rápida em sinistros complexos, em especial os que envolvem cargas perigosas e transporte coletivo.

O aumento do transporte pesado eleva o risco de sinistros graves e danos ambientais. É essencial reforçar a fiscalização de peso, dimensões e segurança dos veículos de carga, bem como o controle de produtos perigosos e transporte irregular, alinhando as ações da PRF ao PNATRANS e às metas institucionais de redução de mortes e lesões no trânsito.

Para acompanhar o crescimento do tráfego, é necessário ampliar o uso de tecnologias de monitoramento e análise preditiva, como sistemas de pesagem e reconhecimento ótico de placas (OCR/LPR), sensoriamento remoto e predição de sinistros, integração de bases logísticas, criminais e de transporte, além de ferramentas de Business Intelligence (BI) voltadas à tomada de decisão baseada em evidências. Essas soluções aumentam a eficiência fiscalizatória, reduzem os riscos aos agentes e fortalecem a capacidade de resposta da instituição.

Entre os principais riscos e desafios estão a presença de turistas estrangeiros menos familiarizados com a legislação e a sinalização brasileiras, a ocorrência de sinistros com múltiplas vítimas que demandam respostas complexas e integradas de socorro e investigação, além da necessidade de equilibrar a fiscalização de cargas com o policiamento voltado ao turismo, especialmente em rotas como a Amazônica e a Bioceânica.

Dante desse cenário, a Coordenação-Geral de Segurança Viária - CGSV propõe a consolidação de ações nos seguintes pilares do PNATRANS:

PILAR 1 | Gestão da Segurança no Trânsito

Fortalecer a articulação com municípios localizados ao longo das rotas, por meio do Projeto Trânsito Compartilhado, estimulando legislações locais e mecanismos de gestão integrados à PRF.

Criação de Grupos de Trabalho Bilaterais permanentes: Formalizar, por meio de acordos de cooperação ou outro instrumento jurídico, Grupos de Trabalho (GT) permanentes com os órgãos de segurança viária de países vizinhos para troca contínua de informações sobre riscos viários e coordenação de ações preventivas sincronizadas na faixa de fronteira, para mitigação dos sinistros de trânsito e manutenção dos corredores logísticos livres de interrupções.

Elaboração de Plano de Contingência para Interrupções Viárias de Grande Escala: A interrupção de vias nas Rotas de Integração por sinistros ou incidentes graves (principalmente envolvendo produtos perigosos ou cargas superdimensionadas) gera prejuízos econômicos e aumenta o risco de sinistros secundários. A Gestão deve desenvolver um plano detalhado para o Gerenciamento de Crises Viárias, com rotas alternativas de desvio e protocolos de desobstrução rápida da via.

PILAR 2 | Vias Seguras

Fortalecer ações para fomento de melhorias na infraestrutura viária junto aos órgãos de infraestrutura com destaque a:

- a) Realização rotineira de inspeções técnicas viárias e Operação Temática de Diagnóstico de Pontos Críticos de Sinistralidade (OTEDIAG) para fomento de melhorias na infraestrutura viária nas Rotas de Integração;
- b) Criação e manutenção de Áreas de Escape nas descidas das serras mais críticas/perigosas;
- c) Construção de mais Pontos de Parada e Descanso (PPD) seguros, posto que são componentes essenciais para o cumprimento da Lei do Descanso e consequente prevenção de sinistros de trânsito causados por fadiga;

d) Melhorias na sinalização e condições de iluminação em acessos críticos de fronteira e áreas portuárias para prevenir sinistros de trânsito e incidência de crimes de toda natureza.

Expansão do Projeto Aprimorando o Sistema de Dados Rodoviários para Prevenção de Sinistros no Brasil (Projeto UNRSF), compartilhando o conhecimento e o Sistema com os países vizinhos que fazem parte da Rota de Integração. O principal objetivo é subsidiar a implantação de medidas proativas na infraestrutura rodoviária no Brasil e nos países vizinhos a partir de um sistema interoperável de coleta e análise de dados de fatores de risco para a sinistralidade.

PILAR 3 | Veículos Seguros

Fortalecer ações para melhorias na segurança veicular, com destaque para:

- a) Fiscalização qualificada dos veículos: Intensificar a fiscalização qualificada, com peso e dimensões, produtos perigosos, cargas superdimensionadas, transporte de passageiros, sistema de freios, por meio da realização rotineira das Operações temáticas correlatas.

PILAR 4 | Educação para o Trânsito

Projeto Multiplica: expansão da capacitação de guardas municipais e agentes locais como multiplicadores e operadores de educação para o trânsito.

Projeto Educar PRF: ampliação transversal do conteúdo de segurança viária nos currículos escolares das redes públicas municipais e estaduais.

Projeto FETRAN: ampliação do uso das artes cênicas como instrumento lúdico e didático na promoção da segurança viária, engajando a comunidade escolar e fortalecendo a conscientização e a mudança comportamental.

Comando Educativo Cinema Rodoviário: intensificação deste comando educativo para aliar a Educação para o Trânsito com a fiscalização em pontos fixos e sinalizados, promovendo a conscientização coletiva em trechos críticos de sinistralidade.

Desenvolvimento de Campanhas e Material Bilíngue (Português/Espanhol): O fluxo de condutores e trabalhadores estrangeiros nas zonas de fronteira e nas rotas de integração requer material educativo que aborde as regras de trânsito brasileiras, bem como produção de material bilíngue para promoção de reflexões sobre a necessidade de uma cultura de segurança no trânsito, incentivando comportamentos responsáveis e seguros.

PILAR 5 | Vigilância, Promoção da Saúde e Atendimento às Vítima

Projeto Saúde na Boleia: fortalecimento dos comandos de saúde voltados a motoristas profissionais, nacionais e estrangeiros, ampliando o alcance nas rotas bioceânicas.

A instituição deve ampliar sua presença e capacidade tecnológica, implementar sistemas de comunicação satelital e interoperável, reforçar a cooperação internacional e a fiscalização inteligente, integrar ações de educação, engenharia e fiscalização voltadas à preservação da vida e atuar de forma específica no monitoramento e controle do fluxo turístico e de passageiros

PILAR 6 | Normatização de fiscalização

Aprimoramento da Normatização de Procedimentos Bilaterais: Estabelecer protocolos operacionais formais de fiscalização de trânsito e transporte de cargas/passageiros com as forças policiais dos países vizinhos, visando à padronização das abordagens e à troca ágil de informações essenciais à segurança viária.

Projeto Fortalecimento das Estruturas de Comando e Controle

Diante desse cenário, evidencia-se a necessidade de aportes financeiros específicos voltados à aquisição e modernização de equipamentos operacionais e tecnológicos, à expansão e fortalecimento das estruturas de Comando e Controle (C3N e NC3R), ao reforço logístico e de custeio das unidades de fronteira, bem como à capacitação continuada dos policiais em temas como fiscalização de estrangeiros, identificação documental internacional e interação com forças de segurança dos países vizinhos.

Recomenda-se também a aquisição de materiais, equipamentos e soluções tecnológicas voltadas à estruturação e padronização nacional do serviço de comando e controle, promovendo a interoperabilidade dos sistemas e assegurando uniformidade na condução das ações institucionais.

Propõe-se um incremento de 25%. O acréscimo orçamentário justifica-se pelo aumento previsto da demanda operacional e logística decorrente da consolidação das Rotas de Integração Sul-Americanas, sendo imprescindível para ampliar a fiscalização em áreas fronteiriças, garantir a mobilidade do efetivo e assegurar resposta rápida a incidentes e ocorrências relevantes

Projeto Conectividade

Identifica-se a necessidade de prover infraestrutura de telecomunicação adequada às equipes que estarão em operação nas Rotas de Integração Sul-Americanas, entendendo-se por telecomunicação qualquer solução de tráfego de voz ou dados atualmente utilizada pela PRF.

No que se refere à conectividade satelital, os estados situados na Amazônia Legal encontram-se em fase de implantação do serviço, decorrente de contratos recentemente celebrados. Outros processos estão em curso nas regionais de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Piauí, com previsão de conclusão ainda em 2025, de modo a garantir cobertura para todas as demais regionais.

Quanto à conectividade LTE (4G/5G), reconhece-se que essa tecnologia ainda apresenta limitações em áreas não urbanas, embora o cenário esteja em evolução. Em rodovias federais concedidas, especialmente nos estados de Rondônia, Mato Grosso do Sul e São Paulo, há implantação em andamento, o que favorece a comunicação operacional. Ressalta-se que os serviços vêm sendo prestados por operadoras públicas de telecomunicações, permitindo o uso compartilhado pelas agências de segurança pública e emergência, além de beneficiar a sociedade civil.

Em relação à radiocomunicação digital, todos os estados abrangidos pelas rotas já dispõem dessa tecnologia; contudo, a cobertura ainda não alcança a totalidade das rodovias federais. A disponibilidade do serviço depende de fatores como fornecimento de energia elétrica, segurança e manutenção dos sítios de telecomunicações, bem como do pleno funcionamento dos equipamentos de rádio.

Dante desse panorama, propõe-se que os trechos críticos ou relevantes – definidos com base em índices de criminalidade e sinistralidade – sejam analisados quanto à disponibilidade de telecomunicação, de modo a garantir integração entre as equipes em campo e as Centrais de Comando e Controle, além da interoperabilidade com outras agências públicas envolvidas nas operações.

No tocante à conectividade satelital, o planejamento atual das contratações foi dimensionado conforme o número de policiais em serviço por Unidade Operacional (UOP), com previsão de antenas adicionais para Grupos Especializados e unidades de Inteligência. Havendo ampliação de efetivo ou criação de novas UOPs, será necessária reavaliação da quantidade de equipamentos a fim de garantir cobertura integral das áreas de interesse.

Em relação à cobertura LTE, propõe-se a interlocução com a Comissão Nacional de Acompanhamento de Concessões (CNAC) para verificar a inclusão de obrigações contratuais de cobertura nas rodovias concedidas que compõem as rotas. Nos casos em que não houver previsão contratual, recomenda-se contato institucional com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para avaliar a viabilidade de inserção de cláusulas de fornecimento de rede LTE por concessionárias privadas.

No campo da radiocomunicação digital, a definição dos trechos prioritários deve ocorrer por meio do cruzamento entre as rodovias federais e as localidades críticas identificadas, de forma a mapear os pontos que exigem comunicação segura por radiofrequênciA. Avalia-se, ainda, a possibilidade de adoção de terminais híbridos de radiocomunicação, como alternativa complementar ao sistema TETRA, conforme a infraestrutura disponível em campo.

Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Relatório 2024 – Rotas de Integração Sul-Americana. Brasília: MPO, Secretaria de Articulação Institucional, 2024. 140 p.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. Relatório 2025 – Rotas de Integração Sul-Americana: Interiorização e Bioceanidade. Brasília: MPO, Secretaria de Articulação Institucional, 2025. 126 p.

BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. Relatório Anual de Atividades – 2024. Brasília: PRF/DG, 2024.

INSTITUTO PROCOMEX. Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos en el Corredor Bioceánico de Capricornio: informe final. São Paulo: Procomex / Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2025.

OLIVEIRA, J. M. Rotas bioceânicas e segurança pública. Revista Brasileira de Estudos Estratégicos, v. 10, n. 2, 2023.

SOUZA, L. F.; OLIVEIRA, J. M. Integração regional e segurança pública: desafios das rotas bioceânicas. Revista de Estudos de Fronteira, v. 12, n. 1, 2023.



Este documento é um plano de ação da Polícia Rodoviária Federal (PRF) sobre sua atuação nas cinco Rotas de Integração Sul-Americanas (Ilha das Guianas, Amazônica, Quadrante Rondon, Bioceânica de Capricórnio e Corredor Sul Bioceânico). O seu objetivo principal é detalhar a presença estratégica, as estruturas, os desafios e os resultados operacionais (como apreensões de drogas, madeira, minérios e recuperação de veículos) das Superintendências da PRF nos estados que compõem essas rotas. Em essência, o plano mostra como a PRF garante a segurança, fiscalização e o combate a crimes transnacionais (como tráfico e contrabando) nas rodovias federais e fronteiras, assegurando que o desenvolvimento e o comércio entre o Brasil e os países vizinhos ocorram sob os pilares da legalidade e da proteção da vida.