



Virando o jogo contra o **VANDALISMO**

Recém-sancionada, Lei Antifacção tipifica ataques ao transporte como crime hediondo e prevê penas de até 40 anos de reclusão



O fogo começa rápido. Em poucos minutos, o que era um ônibus em operação vira uma carcaça carbonizada no meio da via. Passageiros descem às pressas, motoristas abandonam o volante, e o serviço para. Essa cena materializa um tipo de violência que reúne prejuízo econômico, risco à vida e interrupção de um serviço essencial. A recorrência desses ataques ao transporte público de passageiros levou a uma mudança relevante no tratamento legal do problema no Brasil.

Sancionada em março de 2026, a Lei nº 15.358/2026, conhecida como Lei Antifacção, amplia o alcance da atuação estatal ao reconhecer que ataques à mobilidade urbana não são eventos isolados, mas parte de estratégias de grupos criminosos para impor controle territorial e econômico. Ao tipificar o crime de “domínio social estruturado”, a norma eleva o grau de responsabilização e permite a atuação preventiva das autoridades, inclusive sobre atos preparatórios, antes da consumação de episódios como queima de veículos ou paralisação forçada de linhas.

O texto institui o Marco Legal do Combate ao Crime Organizado no Brasil, com o objetivo de definir e punir condutas praticadas por organizações criminosas ultraviolentas (facções), milícias privadas e grupos paramilitares que atentem contra a paz pública e a segurança da coletividade. Nesse contexto, o domínio social estruturado corresponde à prática de atos de violência e intimidação por integrantes de facções ou milícias para exercer controle territorial ou social.

No transporte público, essa lógica se expressa na utilização dos ônibus como alvo e ferramenta dessas ações para geração de impacto midiático e intimidação.

Entre as condutas tipificadas pela Lei Antifacção estão os ataques à infraestrutura e aos sistemas de transporte, incluindo apropriação ilícita, dano, incêndio e explosão de veículos, além de sabotagem e depredação de portos, aeroportos e estações rodoviárias. A norma também enquadra como crimes graves a depredação de ônibus, a sabotagem de estações e corredores e a interferência em sistemas operacionais e bancos de dados das concessionárias.

O texto inclui ainda o uso de veículos em barricadas, bloqueios de vias e até a destruição de pistas para dificultar a ação das forças de segurança. Outro ponto é o controle de serviços, caracterizado pela imposição, mediante violência ou grave ameaça, de domínio sobre atividades econômicas, serviços públicos ou comunitários. As penas podem chegar a 40 anos de reclusão.

A lei também reforça a integração de bases de dados entre os operadores e o poder público e estabelece mecanismos para coibir a infiltração criminosa em empresas responsáveis pela prestação do serviço.

Para os casos enquadrados como domínio social estruturado, as penas de reclusão variam de 20 a 40 anos, enquanto o favorecimento dessas práticas como apoio logístico, financiamento ou promoção pode resultar em penas de 12 a 20 anos. Ambas as práticas foram incluídas no rol de crimes hediondos do Brasil, o que impõe restrições mais severas ao cumprimento da pena, como impossibilidade de anistia, graça, indulto ou fiança. Na prática, trata-se de endurecimento significativo na resposta dada pelo Estado a ações que afetam diretamente a mobilidade urbana.

O texto prevê, por fim, agravantes que podem elevar as penas de dois terços até o dobro, especialmente em situações que envolvam liderança ou financiamento de organizações criminosas, armas de uso restrito, infiltração no setor público ou quando as vítimas forem pessoas em condição de maior vulnerabilidade, como crianças e idosos.

O diretor-presidente da NTU, Francisco Christovam, avalia a Lei Antifacção como “avanço na segurança dos transportes”. “Em relação ao transporte público, a nova lei adequa a legislação penal à triste realidade crescente de crimes específicos contra um serviço público que a Constituição Federal classifica como essencial”, explicou. De acordo com ele, a expectativa do setor é de que a Lei Antifacção possa inibir a prática de crimes contra o transporte público, seja ônibus, garagens ou infraestrutura. “Esperamos que a nova lei seja um instrumento eficaz para o aumento da segurança de usuários e trabalhadores do setor, uma vez que traz mecanismos e procedimentos estratégicos no combate ao crime”.

Francisco Christovam cita a criação do Banco Nacional de Dados de Organizações Criminosas Ultraviolentas, Grupos Paramilitares ou Milícias Privadas como um dos pontos mais importantes do texto. A iniciativa prevê uma base unificada, voltada à consolidação e ao compartilhamento de informações sobre pessoas e estruturas vinculadas ao crime organizado. A lei torna obrigatória a criação e regulamentação desses bancos pelos estados e o Distrito Federal no prazo de até 180 dias, a partir da data de publicação da lei.



“Como a Lei Antifacção é nova, esperamos que o poder público, responsável pela segurança, possa se articular com os gestores públicos, responsáveis pelo transporte coletivo, para estabelecer ações conjuntas que visem melhorar a segurança nos deslocamentos da população, no uso dos meios de transporte público coletivo e, assim, contribuir para o cumprimento do princípio citado”, acrescentou.

Nesse processo, União e estados deverão estabelecer, de forma colegiada, critérios objetivos para inclusão e exclusão de pessoas e empresas nesses cadastros, definindo o modelo técnico de rede segura e os protocolos de interoperabilidade, de modo que os sistemas possam funcionar com troca de dados em tempo real. A efetividade da lei no setor de ônibus dependerá em muito, portanto, da integração tecnológica desses bancos e da regulamentação dos fluxos financeiros, com foco na asfixia do financiamento de facções que operam ou atacam os sistemas de transporte.

“Vandalismo não é um fenômeno isolado”

O sociólogo Ignacio Cano, professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e coordenador do Laboratório de Análise da Violência, esclarece que os atos de vandalismo a ônibus não são um fenômeno isolado, nem recente. Ele observa que os veículos de transporte público vêm sendo historicamente utilizados como instrumento de ação e pressão por facções e, mais recentemente, também por milícias.

“Os grupos criminosos no Rio de Janeiro utilizam os ônibus historicamente de duas formas. Uma é para fazer barricada ou para destruição de propriedade; e outra é para atrapalhar o transporte público e colapsar a cidade”, afirma. De acordo com Cano, essa estratégia, antes mais associada ao narcotráfico, passou a ser adotada também por milícias nos últimos anos.

O impacto dessas ações, segundo o pesquisador, vai além dos prejuízos materiais e atinge diretamente a dinâmica urbana. Ele destaca que episódios de violência envolvendo o transporte público afetam a mobilidade, a rotina da população e a percepção de segurança. “As pessoas sentem essa ameaça imediata, são impedidas de se deslocar. Em situações de maior tensão, muita gente não consegue sequer voltar para casa”, diz. Cano ressalta ainda que os efeitos se estendem ao ambiente econômico, com aumento dos custos operacionais, como seguros, e desestímulo a investimentos por parte das empresas.



Apesar do endurecimento legal trazido pela Lei Antifacção, o especialista teme impacto limitado sobre esse tipo de prática. Na análise dele, o ordenamento jurídico brasileiro já dispõe de instrumentos para enquadrar ações coordenadas de grupos criminosos. Para Cano, o enfrentamento do problema passa por questão mais estrutural: o domínio territorial exercido por grupos armados. Enquanto esse cenário persistir, ele considera difícil proteger plenamente o sistema de transporte. “Para resolver essa questão, temos que enfrentar o problema central do domínio territorial.”

O pesquisador também reforça que, independentemente das estratégias adotadas, a prioridade deve ser a proteção de trabalhadores e usuários do transporte público. “A prioridade sempre deve ser a segurança das pessoas, tanto dos motoristas quanto dos passageiros”, afirma. Ele lembra que episódios desse tipo já resultaram em mortes, o que evidencia a gravidade do problema e a necessidade de respostas que coloquem a vida no centro das decisões.

“ESPERAMOS QUE A NOVA LEI SEJA UM INSTRUMENTO EFICAZ PARA O AUMENTO DA SEGURANÇA DE USUÁRIOS E TRABALHADORES DO SETOR, UMA VEZ QUE TRAZ MECANISMOS E PROCEDIMENTOS ESTRATÉGICOS NO COMBATE AO CRIME.”

Francisco Christovam
diretor-presidente da NTU

O impacto do crime em números

Somente no primeiro trimestre de 2026, a cidade do Rio de Janeiro registrou 604 ônibus vandalizados, 191 desvios de linhas motivados por insegurança, 39 veículos utilizados como barricadas e um ônibus incendiado. O prejuízo estimado chegou aos R\$ 7,2 milhões. Em 2025, o saldo negativo foi de 2.429 veículos danificados, 821 ocorrências de desvio de linhas, 254 ônibus usados para bloquear vias e perdas superiores a R\$ 29,2 milhões. Cerca de 90% das operadoras tiveram a frota atingida por depredação de vidros, para-brisas e assentos. Os dados são do Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus) e da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove).

De 2023 a março de 2026, o custo total acumulado pela violência e pelo vandalismo no setor, no Rio de Janeiro, ultrapassou os R\$ 114,7 milhões. O balanço deste período indica que 44 ônibus foram incendiados, 8.204 vandalizados, 574 usados como barricada e 1.203 linhas foram desviadas. O pico esteve em outubro de 2025, quando, em apenas no mês, 118 ônibus foram sequestrados para servir como barricadas.



Paulo Valente, diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus.

O diretor de Comunicação e Relações Institucionais do Rio Ônibus, Paulo Valente, observa que o transporte coletivo tem se tornado alvo estratégico do crime organizado no Rio de Janeiro. Para ele, legislações mais firmes como a Lei Antifacção são importantes para conter os crimes contra o sistema de transporte público.

“Quando ônibus são vandalizados, depredados ou retirados de circulação por causa da violência, o impacto vai muito além do prejuízo material e acaba recaindo diretamente sobre a população. É o passageiro quem sente primeiro os reflexos, com a rotina afetada e o direito de ir e vir comprometido. Por isso, toda iniciativa que ajude a conter esse tipo de crime e a reforçar a segurança pública é importante para o Rio de Janeiro”, afirmou.

A cidade de São Paulo e os municípios da região metropolitana também convivem com ataques de grandes proporções ao sistema de transporte público. Entre junho e dezembro de 2025, a SPTrans registrou mais de 400 ataques na capital paulista, como depredações (apedrejamentos, vidros quebrados), incêndios e uso de veículos em barricadas. A região metropolitana e a Baixada Santista somaram cerca de 700 incidentes, conforme a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Em 2026, casos isolados persistem, como dois ônibus incendiados na zona sul da capital em fevereiro.

“A expectativa da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) é que a Lei Antifacção contemple, efetivamente, procedimentos mais duros para tipificar e punir quem financia, ordena e executa essas ações contra o transporte coletivo. Hoje, muitos casos são enquadrados, apenas, como dano ao patrimônio. Com a nova lei, a resposta pode ser mais proporcional ao risco coletivo gerado”, disse o diretor-presidente da federação, Mauro Herszkowicz.

Ele reforça que os ataques aos ônibus causam sérios prejuízos à mobilidade, principalmente, para aqueles que mais dependem do transporte público coletivo. “Vários ataques aos coletivos com pedras chegaram a ferir passageiros. Há ainda os custos de reparos ou reposição desses veículos; mas, sem dúvida, o maior dano é operacional, com desfalque de ônibus nas linhas. Para quem depende do transporte, o impacto é direto: redução de frota, aumento do intervalo entre viagens, superlotação e sensação de insegurança. As empresas arcam com o prejuízo material, mas o passageiro paga com o tempo, o risco e a perda do direito de ir e vir.”

Procurada para comentar a Lei Antifacção, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) de São Paulo e a SPTrans disseram que “atuam no combate à fraude e a todo tipo de ilegalidade no transporte público municipal”. Em nota, explicou que todos os registros de atos de vandalismo recebidos são comunicados ao setor de inteligência das autoridades policiais para a devida apuração.

Ainda de acordo com os órgãos, a gestão municipal adota protocolos para que funcionários das concessionárias possam realizar denúncias anônimas sobre atividades de extorsão e toma medidas como o remanejamento de linhas e o apoio jurídico ao colaborador que denuncia práticas criminosas. “A SPTrans também mantém abertos canais internos, como o Código de Conduta e Integridade, e externos, como o 156, para a comunicação de eventuais denúncias com total sigilo”.

No caso dos municípios, onde se concentra a gestão do transporte coletivo urbano, a Lei Antifacção amplia significativamente as atribuições. As prefeituras passam a ter legitimidade para propor ações civis de perdimento de bens, mecanismo que permite confiscar patrimônios vinculados a atividades criminosas e incorporá-los ao poder público. Além disso, podem instaurar procedimentos próprios para reunir provas, acionar o Ministério Público diante de indícios de irregularidades e até suspender contratos de concessão em situações que envolvam empresas sob investigação ou intervenção judicial.

Há ainda um conjunto de responsabilidades compartilhadas entre os entes federativos. Estados e municípios deverão regulamentar o uso dos bens confiscados, estabelecer critérios para sua destinação e garantir o intercâmbio de informações em investigações de interesse comum. Na prática, a lei cria uma lógica de atuação coordenada, em que o combate ao crime organizado deixa de ser exclusivamente repressivo e passa a incorporar instrumentos de inteligência, gestão patrimonial e cooperação institucional.

FOGUEIRAS DA INSENSATEZ: O rastro de destruição que levou ao novo marco legal



O debate sobre o enfrentamento à violência no transporte público é acompanhado, ao longo dos anos, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). E foi retratado de maneira pioneira no livro “Fogueiras da Insensatez: por que queimam os ônibus no Brasil”. A publicação da NTU, produzida em parceria com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), foi lançada em 2018 e ajudou a defender respostas mais estruturadas por parte do Estado, como a Lei Antifacção.

Nos anos de 1980 e 1990 predominavam incêndios como forma de protesto, motivados principalmente por insatisfação popular com serviços públicos ou morte de moradores em comunidades. A partir dos anos 2000, os ataques passaram a ser coordenados. Facções e milícias começaram a ordenar a queima de ônibus de dentro dos presídios, como represália a ações policiais ou medidas disciplinares no sistema carcerário, a exemplo da instituição dos bloqueadores de celular. Diferente dos primeiros ataques, os episódios mais recentes são marcados por violência extrema, inclusive contra passageiros e funcionários.

Ao trazer essa base histórica, a publicação “Fogueiras da Insensatez” apresentou o primeiro dado consolidado do Brasil sobre os ataques contra o transporte público. Entre 1987 e 2018, o Brasil teve 4.330 ônibus queimados, 20 mortes e 62 feridos graves. O custo de reposição dos veículos e perdas socioeconômicas alcançaram R\$ 1,9 bilhão e 2,2 milhões de passageiros deixaram de ser transportados devido a esse tipo de violência. Desse modo, retrata o ônibus como a face visível de um problema social e institucional profundo, onde a “insensatez” da violência acaba punindo quem depende da mobilidade urbana.

De acordo com os dados atualizados compilados pela NTU, de 1987 até 2026 foram incendiados 4.954 ônibus, acarretando a 22 vítimas fatais e 80 feridos graves.

