

"Existe um grande fator que é a força motriz do aumento do roubo de carga. A legislação é muito branda. A cada dia se prende mais gente, porém, ning

ENTREVISTA

PAULO ROBERTO DE SOUZA - ASSESSOR DE SEGURANÇA DA

Cresce o roubo de

POR LIVIA CEREZOLI

O número de roubos de cargas registrado nas rodovias brasileiras em 2013 é o maior dos últimos 16 anos. Os dados fazem parte do levantamento realizado pela assessoria de segurança da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) e são os mais recentes do país. O balanço de 2014 só será divulgado no fim deste ano.

Em 2013, as ocorrências registraram alta de 5,5% em relação ao ano anterior. Foram 15,2 mil casos, o que corresponde a um prejuízo de R\$ 1 bilhão para o setor. A região Sudeste teve o maior registro, com 81,29% dos casos. As mais incidências foram nos Estados de São Paulo (52,5%) e do Rio de Janeiro (23,3%).

Os números divulgados pela NTC&Logística têm como base os dados informados pelas Secretarias de Segurança dos Estados, empresas do mercado segurador, gerenciadoras de riscos e transportadoras.

De acordo com Paulo Roberto de Souza, assessor de segurança da NTC&Logística, o maior problema do setor é a legislação branda para os criminosos envolvidos no roubo de cargas. "Pela lei nº 12.403/2011, que modificou o Código Penal, esse crime é considerado de menor potencial ofensivo, situação em que o acusado é indiciado, paga fiança e espera o processo em liberdade. No novo Código Penal, que tramita no Congresso Nacional, estamos

trabalhando para agravar a pena desse tipo de crime."

Para coibir esse tipo de ação, alguns Estados têm adotado legislações específicas. Em São Paulo, por exemplo, a lei nº 15.315, aprovada no ano passado, estabelece a cassação da inscrição no cadastro de contribuintes do ICMS (Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação) das empresas que tiverem em seus estoques algum item oriundo de carga roubada. Em Goiás e no Paraná também existem leis similares.

Segundo Souza, São Paulo concentra dois tipos diferentes de roubos de carga: os realizados pelo crime organizado, com qua-

drilhas especializadas que contam com o apoio de grandes receptadores e priorizam o roubo de equipamentos eletrônicos, produtos farmacêuticos e pneus, e os chamados roubos de oportunidade (ou pequenos delitos) que têm por alvo os veículos de entrega urbana de carga, de menor volume e valor. Esse último, representa até 80% dos casos registrados no Estado.

Nesta entrevista concedida à CNT Transporte Atual, o assessor apresenta detalhes sobre a prática do roubo de cargas no país, comenta sobre o prejuízo que chega até o consumidor e alerta sobre a necessidade de criação de uma estrutura nacional organizada que coíba esse tipo de crime. Acompanhe.

cargas: a sensação de impunidade. Ninguém fica preso por muito tempo”

DA NTC&LOGÍSTICA

e cargas

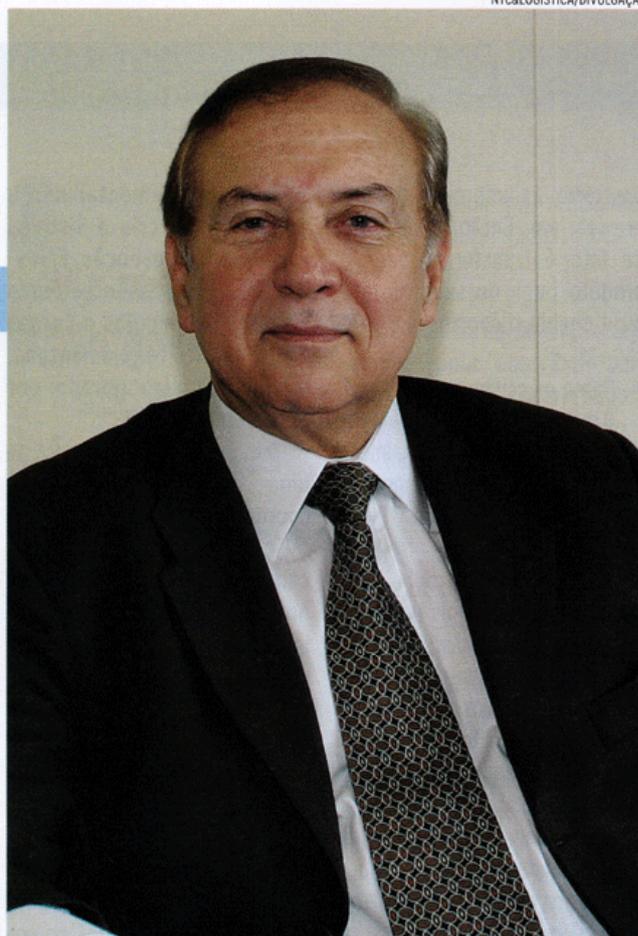
A que pode ser atribuído o aumento nos roubos de cargas registrados nos últimos anos?

Existe um grande fator que é a força motriz do aumento do roubo de cargas: a sensação de impunidade. A legislação é muito branda. De acordo com os dados policiais, a cada dia se prende mais gente, porém, ninguém fica preso por muito tempo. Existe um exemplo em que o bandido foi preso mais de 27 vezes, sendo 15 delas por roubo de cargas. E quando pensamos na fragilidade da lei de enquadramento penal, vale ressaltar a lei nº 12.403, sancionada no ano de 2011, está em vigor e ameniza os efeitos do Código Penal, criando a figura dos crimes de menor potencial ofensivo, que são os crimes de até

quatro anos de pena. Ou seja, para diminuir a quantidade de presos no país, essa lei garante que no caso de crimes de menor potencial ofensivo, como é o caso de interceptação de cargas, o indivíduo é levado ao Distrito Policial e indiciado, porém pode pagar uma fiança e sair em liberdade para aguardar o processo.

Quais os impactos desse tipo de crime para o setor de transporte? E para a sociedade em geral?

Existem dois impactos fundamentais. O primeiro deles refere-se ao fator humano, pois a vítima de violência, como é o caso dos motoristas que sofrem com o roubo de cargas, passa por um trauma muito



grande e o tratamento psicológico de recuperação pode demorar muito tempo. Atualmente, existe um aumento exponencial no processo de recuperação dos recursos humanos, e o risco da atividade é tema de discussão constante entre o empresariado, pois trata de ameaça à vida dessas pessoas. O outro impacto é o prejuízo material. As transportadoras sofrem a perda do próprio roubo, mesmo com o seguro envolvido, e ainda têm o agravante de aumento do seguro em próximas cargas, devido ao inci-

dente. O ciclo operacional de transporte da carga envolve três segmentos empresariais: o embarcador, a transportadora e a seguradora. No momento em que todos esses sofrem um prejuízo com o roubo de cargas, seja com a perda da carga, seja com o aumento do preço do frete por conta do seguro muito alto, ou qualquer outro fator, isso afeta a sociedade lá na ponta. No mundo capitalista, alguém precisa pagar a conta. O repasse desse custo adicional para qualquer um dos três segmentos precisa ser feito. Do

contrário, as empresas não sobreviveriam. Então, o prejuízo de fato é transferido para o produto final, ou seja, afetará diretamente o consumidor.

Como os crimes acontecem?

O modus operandi é o mais variado possível, mas, normalmente, é roubo, ou seja, com emprego da violência, diferente do furto. No sinistro de cargas, entre 92% a 94% dos crimes são roubo. Existem, basicamente, dois perfis de criminosos em ação: os que circulam nos grandes centros urbanos e os que atingem os depósitos de cargas ou caminhões grandes em rodovias. A grande diferença entre eles é que os primeiros atuam no que é conhecido como crimes de oportunidades, ou seja, pequenos grupos (de dois a quatro elementos) que atacam veículos de menor carga, normalmente com produtos de primeira necessidade, durante as entregas nos comércios, por exemplo. O segundo é caracterizado como crime organizado. Nesse último, as quadrilhas contam com uso de armamento pesado, os grupos são estruturados, têm um comando, escolhem o alvo certo e, normalmente, já sabem exatamente onde e quando abordar as suas vítimas. Desses, os mais decorrentes são os crimes de oportunidade que, por exemplo, nos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro representam 80% dos registros de roubos de carga.

A lei complementar nº121, de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas ainda não foi regulamentada. Qual o prejuízo gerado por esse atraso?

O maior prejuízo é a falta de uma estrutura organizada, coordenada pelo governo federal para combater o roubo de cargas no país. Ou seja, o crime hoje é combatido pontualmente, não existe um sistema articulado entre os organismos federais e estaduais, como está preconizado na lei, uma vez que ela ainda não foi regulamentada.

São Paulo é um dos poucos Estados que tem um bom levantamento estatístico sobre este tipo de crime. A falta de conhecimento contribui para o aumento das ocorrências?

A falta de conhecimento não contribui para o aumento de ocorrências, mas sim na falta de combate eficaz. A estatística fornece um cenário da realidade da região e, em função disso, a força policial é direcionada. O policiamento é móvel, então quando você não tem informações, o planejamento é falho. A finalidade da estatística é direcionar, assertivamente, a resposta policial. Assim, a falta de conhecimento aumenta as



PREJUÍZO Roubo de cargas teve

“Rastreadores são fundamentais para saber a ocorrência de sinistro e acionar a polícia quando necessário”

chances de erro no planejamento de combate ao crime.

Que tipo de medidas de prevenção as empresas de cargas e de logística podem adotar para evitar os roubos?

As empresas de cargas e de logística devem aprimorar os processos de gerenciamento de risco nas duas frentes possíveis: tecnológica e na gestão de recursos humanos. Em tecnologia, abrangemos aquisição de equipamentos para veículos, proteção dos depósitos com sistema de vigilância, guaritas, entre outros. Em relação aos recursos humanos, é necessário investir em treinamento de pessoal, roteirização de percurso e normas de gestão (viajar sem-

SERGIO ALBERTO/CNT



5,2 mil ocorrências em 2013, gerando prejuízo de R\$ 1 bilhão para o setor

pre em dois, não dar carona, não parar em pontos diferentes dos acordados, não viajar a noite, entre outros).

Qual tem sido, ou qual deveria ser, o papel do governo para coibir esse tipo de crime?

As respostas do governo são muito insuficientes para a dimensão do problema que temos hoje. Precisamos de maior capacidade e infraestrutura de resposta. Hoje, no Rio Grande do Sul o roubo vem caindo. Isso é um exemplo de sucesso de uma operação da Polícia Civil regional. Mas, quando olhamos para outros Estados, isso ainda não ocorre ou, quando ocorre, a estrutura existente é muito pequena. No Estado do Rio de Janeiro, em contrapartida, o combate

não é uma prioridade. É só observarmos o crescimento assustador dos números nessa região. Em nível federal, o combate ao roubo de cargas também não está entre as prioridades do governo, pois não existe hoje uma integração entre os governos. A lei complementar nº 121/2006, que até hoje não foi regulamentada, mostra a pouca prioridade que o governo federal dá ao tema.

Muito se fala da necessidade de combater a receptação das mercadorias. Como isso deve ser feito? É uma maneira eficiente para solucionar o problema?

Se conseguirmos neutralizar o receptor, conseguiremos reduzir o número de roubos. En-

quanto houver quem compra a carga roubada, há quem roube. Para combater a receptação seria necessário agravar a pena do crime, tomar os bens adquiridos de maneira ilegal e tirar esse comerciante do mercado, com a cassação de ICMS e CNPJ da empresa. O receptor precisa ter medo de ser preso, porque a sensação de impunidade também abrange essa categoria.

São Paulo já tem lei aprovada desde o ano passado sobre a receptação de mercadorias. Quais os resultados obtidos? O que ainda precisa melhorar?

Até o momento, não temos nenhum resultado porque a lei nº 15.315 existe, mas também não foi ainda regulamentada. A NTC&Lo-

gística aguarda essa regulamentação e espera que isso ocorra em breve.

De que forma a engenharia veicular pode contribuir para reduzir a incidência de roubos?

Sistemas de rastreamento e de monitoramentos permitem que seja identificado, em tempo real, tudo o que ocorre com o veículo. E, com isso, se existem condições de uso dos dispositivos de segurança e acionamento da polícia. Eles permitem um melhor monitoramento.

Como os rastreadores podem contribuir para o gerenciamento de riscos nas rodovias?

Rastreadores são fundamentais para saber a ocorrência de sinistro e acionar a polícia quando necessário. Se não existissem, o cenário atual seria ainda pior.

De que maneira é possível treinar os motoristas para agir em casos de perigo?

Os motoristas devem ser treinados antes de iniciar qualquer operação. Entre os temas a serem abordados nesse treinamento estão: direção defensiva, atenção ao uso de tecnologias, regras de segurança a serem seguidas para evitar delitos, como parar em lugar com iluminação, não ofertar caronas entre outras ações de precaução. ●

MAIS TRANSPORTE