

Confira o artigo do presidente da CNseg publicado hoje, dia 19, no Jornal O Globo

Se aplicada, lei nacional pode atacar o desmanche ilegal e a receptação de peças roubadas, desarticulando uma vasta cadeia delituosa.

A questão da criminalidade ultrapassa em muito a esfera da segurança pública. Por vezes, é necessária a adoção de leis para combater crimes específicos cuja continuidade alimenta, por seu turno, uma verdadeira cadeia de outros delitos. Uma vez implantados na prática, tais marcos legais acabam por coibir não somente os crimes de que tratam em particular como, em efeito cascata, uma série de outros.

A forte recessão dos últimos dois anos alavancou as estatísticas de ocorrências policiais nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Em São Paulo, o total de roubos avançou de 307.392, em 2015, para 323.350, no ano passado (alta de 5,2%). Já no Rio, a situação ganhou contornos dramáticos: os roubos saltaram de 147.933, há dois anos, para 208.908, em 2016, um aumento de impressionantes 41,2%.

Embora possa parecer estranho, a existência de uma lei nacional sobre desmonte de veículos é uma daquelas providências que, se aplicadas, podem atacar o desmanche ilegal e a receptação de peças roubadas, desarticulando uma vasta cadeia delituosa e, por tabela, reduzindo a criminalidade como um todo.

Sancionada em maio de 2014, com previsão de um ano para entrar em vigor, a [lei federal número 12.977](#), que disciplina o desmonte, ainda não se fez sentir porque está em fase de regulamentação nos Estados. O tema é de suma importância: o total de roubos e furtos de veículos no país cresce de maneira quase contínua desde 2010, tendo superado a marca de 500 mil registros em 2014 e 2015 — praticamente um automóvel roubado ou furtado por minuto. Para piorar, o índice de recuperação desses veículos gira em torno de meros 50%. E os veículos não recuperados têm como principal destino os desmanches clandestinos, criando um mercado ilegal de peças usadas.

O texto da lei 12.977 regulamenta as empresas de desmonte e determina que qualquer peça reaproveitável seja identificada, de modo que se saiba de qual veículo foi retirada, eliminando a possibilidade da reutilização de equipamentos oriundos de automóveis roubados. O comerciante que tentar revender uma peça sem identificação de origem poderá ser enquadrado criminalmente como receptador. Em consequência, o número de roubos e furtos de veículos cairá, visto que as “encomendas” feitas por maus comerciantes restarão inúteis, já que eles não poderão revender as peças. Essa redução também trará como efeito a diminuição do número de latrocínios, crime que, só no Estado do Rio, vitimou 524 pessoas nos últimos três anos.

No caso de São Paulo, que adotou legislação própria, em vigor desde junho de 2014, os efeitos foram notados já a partir do mês seguinte, quando os índices de roubos e furtos de veículos começaram a declinar continuamente, ao contrário do que ocorria no restante do país. De janeiro a junho de 2015, o total de veículos roubados ou furtados em São Paulo caiu 18,16% na comparação com o primeiro semestre de 2014. Um ano após o início da aplicação da lei, das 1.254 oficinas de desmonte fiscalizadas no Estado, 674 (53,7%) foram lacradas por irregularidades. E mais: no ano de 2015 como um todo, a quantidade de roubos e furtos de veículos caiu 14,5% em relação a 2014.

Por óbvio, a pura e simples aplicação de uma lei sobre desmonte não basta para reduzir a criminalidade, como demonstra o recente aumento de roubos em São Paulo. Mas o marco legal paulista deveria inspirar o Rio e outros estados a avançarem na mesma direção, regulamentando a aplicação da lei federal ou criando uma legislação própria.

Agravados pela crise, os efeitos dessa lacuna legal são flagrantes: o total de veículos roubados ou

furtados em território fluminense disparou 21,85% de 2015 para 2016, alcançando inacreditáveis 58.463 registros.

Enfatize-se que uma lei sobre desmonte não pode ser encarada como panaceia para os problemas de segurança. Nem é esse o seu propósito principal. Mas, com regras claras para a atividade, o impacto será positivo sobre os índices de diversos tipos de crime.

Marcio Serôa de Araujo Coriolano é economista e presidente da Confederação Nacional de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNseg)

Fonte: CNseg, em 19.05.2017.