

Esta publicação contempla os seguintes temas:



INFRAESTRUTURA



COMPETITIVIDADE



RIO DE JANEIRO

AMBIENTE DE NEGÓCIOS

Maio/2017

AVANÇO DA CRIMINALIDADE NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO RETRATO E PROPOSTAS PARA A SEGURANÇA PÚBLICA

O estado do Rio de Janeiro registrou nos últimos meses um grande retrocesso na sua política de segurança pública. As crises do governo do estado e dos municípios (fiscal e financeira) contribuem diretamente para o agravamento da criminalidade, a partir da redução da presença das forças de segurança pública nas ruas e das ações de investigação. Sem recursos, o governo do estado atrasa salários de servidores e contingencia o orçamento de setores essenciais, dentre os quais a segurança pública. Nos municípios as Guardas Municipais se mostram ineficientes em sua atividade fim, que é a de proteger os próprios públicos (prédios, escolas e outros).

Essa ausência de Estado abre cada vez mais espaços para o avanço da criminalidade, que implanta um poder paralelo, por meio da violência. Por consequência, a crise na segurança pública se reverbera sobre a economia, degradando áreas anteriormente dinâmicas, levando ao fechamento de estabelecimentos, afastando e expulsando investimentos e criando áreas em que o estado voltou a perder o controle para a criminalidade. Em casos mais extremos, a criminalidade decide quando a sociedade pode funcionar. Isso determina o fechamento de escolas, estabelecimentos de saúde, ruas e localidades inteiras, onde o acesso só ocorre com a autorização da criminalidade.

O Sistema FIRJAN tem se debruçado sobre esse problema por entender que a violência tem um alto custo para todos: sociedade, estado e setor produtivo. O avanço da violência transforma todos em reféns e faz do Rio de Janeiro, cada vez mais, um local identificado como onde a violência urbana atingiu níveis de zonas de guerras. O primeiro trabalho nesse sentido mostrou que o Rio de Janeiro se tornou o estado mais perigoso para o transporte de cargas no país¹, com 9.862 ocorrências de roubo de cargas em 2016, equivalente a 43,7% das 22.551 ocorrências nacionais. A título de comparação, embora São Paulo tenha registrado 9.943 ocorrências, o Rio de Janeiro registrou 59,3 ocorrências a cada grupo de 100 mil habitantes, ante 22,2 ocorrências em São Paulo para o mesmo grupo. As ocorrências no Rio de Janeiro cresceram 221% desde 2011, ante um crescimento de 86% no Brasil,

¹ Nota Técnica **Quanto custa o roubo e o furto de cargas no Brasil?** – Sistema FIRJAN, março de 2016, disponível em www.firjan.com.br

acumulando 33.240 ocorrências e um prejuízo de R\$ 2,1 bilhões apenas em mercadorias roubadas, 34,1% dos R\$ 6,1 bilhões de prejuízos causados pelos 97.583 casos de roubo de cargas no Brasil no período. Apenas em 2016 o custo do roubo de cargas no estado, que registrou uma ocorrência a cada 53m18s, chegou a R\$ 619 milhões, ante R\$ 1,4 bilhão no Brasil. O Rio de Janeiro superou em 261,8% as 2.726 ocorrências registradas na Europa, nos Estados Unidos e Canadá no em 2016.

O roubo de cargas tem um efeito dominó sobre a economia. Além dos prejuízos para os transportadores, donos das cargas e clientes, ainda provoca desabastecimento formal e alimenta o comércio ilegal. Seu crescimento está ligado à estratégia de financiamento das facções criminosas, que utilizam o produto do roubo de cargas para a compra de drogas e armas, ou seja, o roubo de cargas financia o tráfico internacional. Esse processo é facilitado pela fragilidade das fronteiras estaduais e nacionais.

No caso das fronteiras nacionais, o sistema de vigilância dos 15.735 km de fronteiras terrestres é deficiente, seja em sistemas cibernéticos seja em pessoal e equipamentos. A presença das forças de defesa e segurança nacional nas fronteiras é tímida, permitindo que o Brasil tenha uma verdadeira “política de fronteiras abertas”, sem quase nenhum controle do que entra e sai do país. No caso dos 7.367 km de fronteiras marítimas a maioria dos portos brasileiros não possui um sistema de segurança e controle aduaneiro adequado, por falta de pessoal e equipamentos, como escâneres, um equipamento de R\$ 1,5 milhão que pode impedir a entrada ilegal de bilhões de reais de mercadorias contrabandeadas e traficadas, em especial armas e drogas. O uso dessas fragilidades pelas facções criminosas, em muito, vem sendo financiado pelo produto do roubo de cargas.

No caso das fronteiras estaduais, notadamente a fragilidade se encontra na estrutura debilitada da Polícia Rodoviária Federal. Com 21 Superintendências Regionais, cinco Distritos Regionais, 150 Delegacias e 400 Postos de Fiscalização, a PRF possui apenas 10.382 policiais. Como, por lei, seu contingente deveria ser de 13.098 policiais, existe um déficit de pessoal de 2.716 policiais, ou 21% do quadro. Essa situação pode se agravar rapidamente, pois segundo a Federação Nacional dos Policiais Rodoviários Federais (FenaPRF), 3.500 policiais estão em condições de aposentadoria, o que poderia elevar o déficit para 6.216 policiais, ou 47,5% do efetivo estabelecido em lei.

Estado onde a presença da PRF hoje é mais demandada, o Rio de Janeiro registra um déficit de 28,3% no quadro em relação ao início da década de 2000. Há quase 20 anos, havia no estado 1.200 policiais rodoviários, atualmente são 740. A situação pode ficar ainda mais grave, pois 32% dos policiais atingiram as condições exigidas para a aposentadoria, o que pode fazer com que o déficit passe para 623 policiais ou 51,9% do efetivo do início da década de 2000.

O roubo de cargas é um exemplo já quantificado do problema. Mas a crise na segurança do Rio de Janeiro é bem mais ampla e estrutural. O total de crimes registrados no estado em 2016 atingiu 811.854 ocorrências, média de um registro a cada 39 segundos. Dentre os principais indicadores de criminalidade adotados pela Secretaria de Segurança Pública, divididos em três grandes grupos (crimes contra a vida, crimes contra o patrimônio e atividade policial), o ano de 2016 registrou aumento em todas as ocorrências.

Os crimes contra a vida estão reunidos no indicador de letalidade violenta (homicídio doloso, homicídio decorrente de oposição à intervenção policial, latrocínio – roubo seguido de morte – e lesão corporal seguida de morte). Em 2016, homicídio doloso representou 81% das vítimas de letalidade violenta (5.031 ocorrências, uma a cada 1h44 minutos). Homicídio decorrente de oposição à intervenção policial representou 15% (915 ocorrências, uma a cada 9h37 minutos). Foram registrados ainda 238 casos de latrocínio e 55 de lesão corporal seguida de morte. Em relação a 2015, os casos de letalidade violenta cresceram 25%. Os casos de vitimização policial (mortes de policiais) totalizaram 135 casos, aumento de 38% em relação aos 98 casos de 2015.

Nos crimes contra o patrimônio são reunidas as ocorrências de roubo de rua (roubo a transeunte e de celular, além de roubo a estabelecimento comercial, a coletivo, a banco e a caixa eletrônico); roubo de veículo, roubo a residência e roubo de carga (já analisado). No caso do roubo de rua foram registradas 134.821 ocorrências, uma ocorrência a cada 03m57s (94.030 roubos a transeunte, 19.593 de celulares, 7.278 a estabelecimento comercial, 13.847 a coletivo, 22 a banco e 51 a caixa eletrônico). Em relação a 2015 houve crescimento de 46,4%. No caso de roubo de veículos foram registradas 41.713 ocorrências ante 28.690 casos de recuperação de veículos. Na comparação com 2015 houve crescimento de 34% nos roubos e de 21% nas recuperações. Nos casos de roubo a residência, foram registradas 1.319 ocorrências, crescimento de 11% em relação a 2015.

O grupo atividade policial é formado pelos indicadores de apreensão de armas e de drogas, prisões de adultos e apreensões de adolescentes. No caso de prisões de adultos foram registradas 39.997 ocorrências em 2016, queda de 3,3% ante 2015. As apreensões de adolescentes totalizaram 9.704 casos contra 10.262 em 2015, queda de 5,4%. No caso de apreensões de drogas, em 2016 foram registradas 25.675 ocorrências, uma queda de 8,6% em relação a 2015. Foram realizadas 13.657 apreensões de maconha, 10.602 de cocaína e 1.417 de crack. Em relação a 2015 houve queda, respectivamente, de 22,2%, 20,1% e 34,5%. Foram 13,54 toneladas de maconha, 2,03 toneladas de cocaína e 198 quilos de crack. Em comparação com 2015 houve, respectivamente, queda de 38,7%, 12,6% e 33,6% na quantidade de drogas apreendidas.

Destacam-se as apreensões de armas. O Rio de Janeiro tem se tornado, especialmente a capital e a Região Metropolitana, uma zona de conflito. Quadrilhas voltaram a disputar abertamente o controle de comunidades que haviam sido ocupadas pela polícia e os enfrentamentos, entre si e com as forças policiais, cada vez mais frequentes e violentos, são um retrato da perda da capacidade do estado para manter, por si, a segurança pública. Em 2016 as apreensões de armas totalizaram 9.017, sendo 371 fuzis, 81 metralhadoras e submetralhadoras, 3.835 pistolas, 3.613 revólveres e 1.114 de outros tipos. Em relação a 2015 as apreensões de fuzis aumentaram 7,9%, a de metralhadoras e submetralhadoras 1,2%, a de pistolas 7,7%. Houve queda de 2,1% nas apreensões de revólveres e de 12,8% nos demais tipos. No Rio de Janeiro 43% das armas apreendidas não são fabricação nacional, principalmente aquelas de grosso calibre, o que reforça a necessidade de maior controle das fronteiras nacionais e estaduais e das movimentações portuárias.

Além de armas, foram apreendidos no estado do Rio de Janeiro em 2016 um total de 1.335 artefatos explosivos, sendo 603 granadas (queda de 16,5%), 293 bombas de fabricação caseira (queda de 3,3%), seis materiais explosivos bélicos (queda de 62,5%), 345 materiais explosivos (queda de 30,3%) e 85 materiais explosivos não identificados (aumento de 73,5%).

Verifica-se que o conjunto de variações de indicadores que cresceram e que diminuíram em 2016 mostra claramente uma menor ação das forças policiais no estado do Rio de Janeiro, ou seja, uma fragilização da segurança pública. Com 58.534 agentes, as polícias civil e militar têm enfrentado constantes reduções de orçamento e contingenciamentos nos últimos anos. Os dados plenamente disponíveis, de 2015, mostram o tamanho da crise no setor. As despesas com policiamento registraram queda de 54,6% em relação ao ano anterior, ficando em R\$ 232,4 milhões. Já as despesas diretas com investigação e inteligência foram de apenas R\$ 21,6 mil, queda de 45,7% em relação ao ano anterior. Esses dados traduzem as condições de trabalho das policiais civil e militar no estado do Rio de Janeiro, com parte importante da frota sucateada e sem manutenção adequada, falta de combustíveis e de equipamentos básicos para a atuação policial, além da restrição de alguns serviços, como o uso de aeronaves nas ações policiais.

O primeiro trimestre de 2017 traduziu esse quadro de agravamento das condições de segurança pública no estado do Rio de Janeiro, especialmente na Região Metropolitana, marcada pelas ações de facções criminosas dominando e disputando territórios. Esse processo avança, inclusive, para áreas que haviam sido retomadas pelo estado com a política da Polícia de Proximidade, através das Unidades de Polícia Pacificadora. Atualmente, ao invés de trabalhar para garantir a presença do estado nas demais áreas dominadas pela criminalidade, a polícia se esforça para não ser expulsa de áreas para as quais, nos últimos anos, levou a sensação de segurança e pertencimento à população.

Dado esse quadro, é preciso encontrar soluções para conter o avanço da criminalidade e retomar as áreas por eles dominadas, todas conhecidas, inclusive, por tipologia de crimes relacionados ao *modus operandi* de cada facção. Por exemplo, nos últimos seis anos a mancha criminal que indica a concentração dos casos de roubos de cargas no estado, com mais de 50% das ocorrências, praticamente não mudou. Sendo conhecidos os locais, ações estratégicas podem trazer uma solução para o problema. Mas essas ações não podem ser pontuais e temporárias, como as operações “Carga Segura” e “Asfixia”, realizadas no último trimestre de 2016 pelas polícias Rodoviária Federal, Militar e Civil, com apoio da Guarda Nacional. Ações pontuais têm resultado pontual. Desmobilizadas as operações, a criminalidade volta a dominar essas regiões.

É preciso que as ações sejam permanentes. É preciso reforçar o combate nas rodovias e, por isso, a Polícia Rodoviária Federal precisa ter seus quadros recompostos no estado do Rio de Janeiro, antes que a crise no órgão se agrave com novas aposentadorias. Ao mesmo tempo é preciso que o monitoramento das rodovias seja compartilhado pelas forças de segurança, que precisam de acesso em tempo real às imagens das concessionárias, permitindo maior rapidez na resposta a crimes nas rodovias. Além disso, as imagens precisam ser preservadas, pelo menos por 90 dias, para que possam ser utilizadas no devido processo penal. Sendo a

realização de concurso público para a eliminação do déficit de policiais rodoviários no estado um processo de médio prazo, a alteração das normas que proíbem o policial de fazer plantão, impondo obrigatoriamente uma escala de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso precisa ser alterada. Essa alteração não implicaria em obrigar o policial a trabalhar mais horas, mas permitiria que este fizesse plantão em suas horas de folga. Desta forma, pode-se aumentar a presença policial nas rodovias, ao mesmo tempo em que há o estímulo de ganho salarial.

De forma mais estruturada, para criar um sistema que integre o combate a diversos tipos de crimes e criar um ferrolho no abastecimento das facções criminosas no Rio de Janeiro, propõe-se a criação do denominado **“Cinturão de Segurança Rodoviária Integrada”**, formado por postos de fiscalização conjunta de órgãos federais e estaduais, localizados em pontos estratégicos das rodovias e nos portos.

Estes postos teriam a infraestrutura necessária para o funcionamento conjunto da Polícia Rodoviária Federal, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e das secretarias estaduais de Segurança Pública, Fazenda e Saúde. Dotados de Centros Integrados de Comando e Controle com acesso às imagens das câmeras de monitoramento das rodovias cedidas pelas concessionárias, teriam escâneres para fiscalizar as cargas dos caminhões, seriam um importante instrumento de combate ao tráfico de drogas e armas e ao contrabando pela PRF. Com estrutura de pesagem rodoviária combateria a evasão fiscal que ocorre através do sobrepeso dos caminhões. As secretarias de Saúde e de Fazenda atuariam com barreiras físicas fiscais e fitossanitárias. As secretarias de Segurança através dos Postos de Policiamento Rodoviário, com a presença da Polícia Militar atuando nas estradas vicinais.

Estas estruturas ficariam localizadas nas fronteiras rodoviárias federais dos estados, formando um cinturão. Para os casos de veículos que, utilizando vias alternativas, escapassem da primeira fiscalização, um sistema de redundância seria instalado na entrada da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com a mesma infraestrutura. Desta forma estima-se que seria possível fiscalizar até 90% dos veículos que, vindo de outros estados, acessam a Região Metropolitana, criando um ferrolho que abalaria em muito as ações e as finanças das facções criminosas.

Há ainda outros benefícios da implantação do sistema, diretamente para o estado, conforme pode ser visto na proposta do projeto piloto do **“Cinturão de Segurança Rodoviária Integrada”**, a ser implantado na Rodovia Presidente Dutra, no município de Queluz, em São Paulo, próximo à divisa com o Rio de Janeiro. A escolha da localização do posto é estratégica, pois a rodovia liga as duas principais economias do país, fazendo o processo de integração rodoviária das duas maiores regiões metropolitanas brasileiras, exatamente aquelas com maior incidência de crimes e ações de organizações criminosas do país, além de serem os principais destinos do tráfico de drogas e armas e de mercadorias contrabandeadas no Brasil. A localização do posto teria o potencial de quebrar a corrente criminosa que liga os dois estados. Esse processo reduziria o acesso das facções criminosas a armas e drogas e abalaria outros crimes como contrabando e roubo de cargas.

Nesse trecho da rodovia transitam 30 mil veículos por dia², metade deles comerciais. Dessa parcela, dois terços são caminhões que trafegam entre os estados. Por ano são 3,65 milhões de caminhões. De acordo com o Plano Nacional estratégico de Pesagem Veicular, do DNIT, 77% dos caminhões trafegam com sobrepeso por eixo, o que representa 2,81 milhões de caminhões nesse trecho. Considerando como valor médio da carga o mesmo valor aplicado para calcular o custo do roubo de cargas no país em 2016, de R\$ 63 mil, em média, e uma alíquota de ICMS de transporte interestadual de 12%³, o valor do ICMS seria de R\$ 7.560,00. A sonegação de 10% desse valor representa R\$ 756,00 por caminhão. Considerando a quantidade de caminhões que, segundo o DNIT, trafegam sobrepeso (quantidade de peso - mercadoria transportada - acima da declarada), isso representa, por ano, um volume de sonegação de R\$ 2,13 bilhões.

No caso da fiscalização conjunta da pesagem do DNIT e da barreira fiscal dos estados conseguirem recuperar 20% do valor atualmente sonegado, a arrecadação totaliza R\$ 425 milhões/ano. Considerando que o volume transacionado de mercadorias rodoviárias no trecho apresenta um equilíbrio de 60% sentido SP-RJ e 40% RJ-SP, essa arrecadação poderia, simplificada, ser dividida em R\$ 255 milhões/ano para São Paulo e R\$ 170 milhões para o Rio de Janeiro.

Outros impactos do sistema seriam, com a fiscalização da sobrecarga, o fim da concorrência desleal de empresas que adotam esse estratagem para reduzir o preço final de seus produtos para ganhar mercado em relação àquelas que atuam dentro da lei. Além disso, o sobrepeso gera grandes danos ao pavimento das rodovias⁴.

O modelo de postos integrados e a localização dos mesmos (anexo, figuras 1 e 2) foram estruturados de forma a conseguir fazer a cobertura no maior volume de tráfego de caminhões possível, dentro do modelo de rede, com redundância. O custo para a implantação de cada unidade do sistema é estimado em R\$ 15 milhões.

Outras ações precisam ser adotadas para combater o avanço da criminalidade, algumas em tramitação no Congresso Nacional, outras dependendo de decisões administrativas, como o pagamento das horas extras e plantões de policiais militares (Regime Adicional de Serviço - RAS), prometida pelo Ministério da Justiça, o que garantiria maior efetivo nas ruas, de forma permanente. Outras ações dependem da aprovação de projetos pelas Assembleias Legislativas. Grande parte dessas propostas foi apresentada pelo Sistema FIRJAN na Carta do Rio, documento base do Movimento Nacional Contra o Roubo de Cargas, ação iniciada no lançamento da Nota Técnica **Quanto custa o roubo e o furto de cargas no Brasil?**, em março. Devido ao fato da violência no Rio de Janeiro, e no Brasil, estar avançando e saindo do controle das autoridades, é imprescindível e possível adotar, imediatamente, medidas de combate e controle.

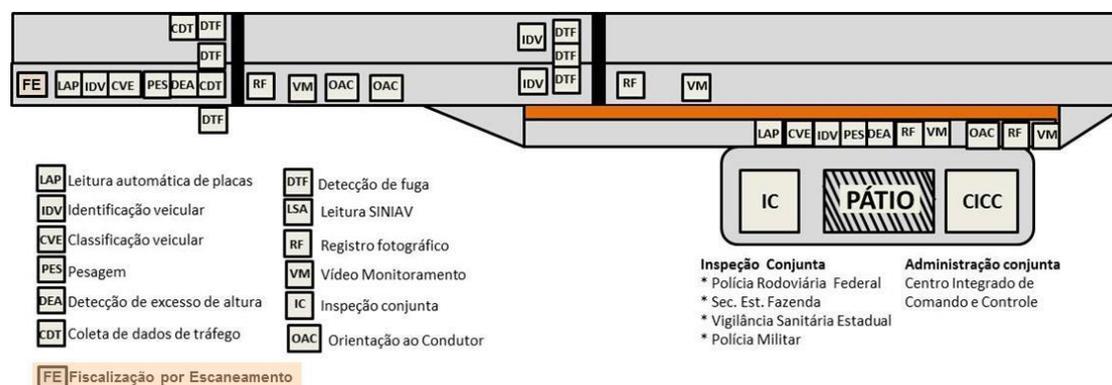
² ANTT

³ No Rio de Janeiro a alíquota pode chegar a 19%, já incluído o percentual de 1% relativo ao Fundo Estadual de Combate à Pobreza e às Desigualdades Sociais.

⁴ Apenas 10% de excesso de peso por eixo reduz em até 40% a vida útil do asfalto, segundo o DNIT. De acordo com a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) até 2% do PIB de um país pode ser desperdiçado devido aos danos causados às rodovias pelo excesso de peso.

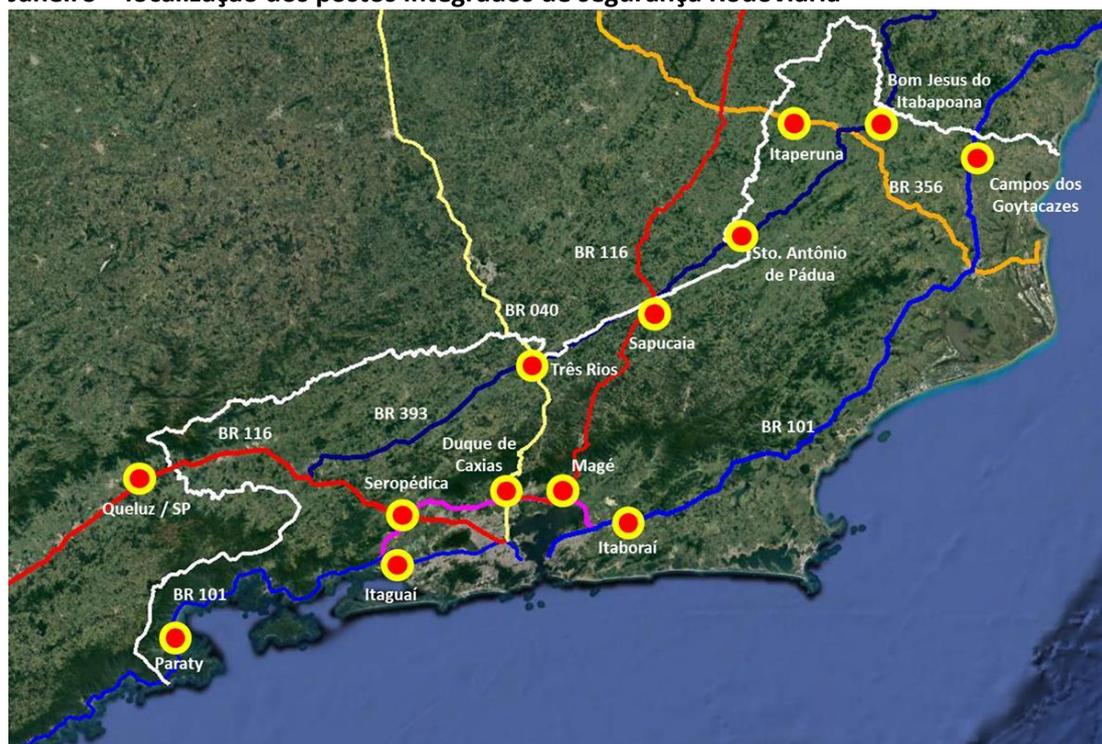
ANEXOS

Figura 1. Esquema de posto para o Cinturão de Segurança Rodoviária Integrada (infraestrutura espelho, devendo ser instalada nos dois sentidos da rodovia).



Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN

Figura 2. Proposta do Cinturão de Segurança Rodoviária Integrada no estado do Rio de Janeiro – localização dos postos integrados de segurança Rodoviária



Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN

FIRJAN: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro **Presidente:** Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira
Diretor de Defesa de Interesses: Cristiano Buarque **Gerência de Estudos de Infraestrutura:** Ana Thereza Costa, Isaque Ouverney, Leonardo Tavares, Riley Rodrigues e Tatiana Lauria **Apoio:** Marcos Roberto da Costa
E-mail: infraestrutura@firjan.com.br **Telefone:** (21) 2563-4297