



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1206/11	DATA: 23/08/2011
INÍCIO: 14h36min	TÉRMINO: 17h15min	DURAÇÃO: 02h38min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h38min	PÁGINAS: 44	QUARTOS: 32

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

RAPHAEL PERISSÉ RODRIGUES BARBOSA – Procurador da República.
LUÍS FLÁVIO ZAMPRONHA – Delegado de Polícia Federal, representando a Polícia Federal.
CAIO BERTONI – Delegado de Polícia Federal.
ANTÔNIO REZE – Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores – FENABRAVE.
NEIVAL RODRIGUES FREITAS – Diretor da Federação Nacional de Seguros Gerais – FENSEG.
ALEJANDRO SAUBIDET BILBAO ARIEU – Representante da Associação Latino-Americana de Distribuidores de Veículos Automotores (México, Argentina, Chile, Brasil e Uruguai).
JOSÉ ALBERTO GONZÁLES SAMANIEGO – Embaixador da Bolívia.

SUMÁRIO: Debate sobre a decisão do governo boliviano de legalizar todos os veículos importados que circulam sem documentos naquele país.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.
Houve intervenção fora do microfone. Inaudível.
Houve exposição em espanhol.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Boa tarde a todos e a todas. Esta é a 31ª reunião da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado.

Esta reunião de audiência pública foi convocada para debatermos a decisão do governo boliviano de legalizar todos os veículos importados que circulam sem documentos naquele país, atendendo ao Requerimento nº 74, de 2011, de minha autoria, ratificado, por meio do Requerimento nº 81, de 2011, pela Deputada Perpétua Almeida, do PCdoB do Acre, e pelos Deputados Romero Rodrigues, do PSDB da Paraíba, e Fernando Francischini, signatário.

Convido para compor a Mesa os Srs. Raphael Perissé Rodrigues Barbosa, Procurador da República (*pausa*); Luís Flávio Zampronha, Delegado de Polícia Federal, aqui representando o segmento da Polícia Federal ligado ao tema de que vamos tratar, e Caio Bertoni, que acompanha o Sr. Luís Flávio e também é Delegado de Polícia Federal (*pausa*); Sérgio Antônio Reze, Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores — FENABRAVE; Neival Rodrigues Freitas, Diretor da Federação Nacional de Seguros Gerais — FENSEG.

Registro ainda a presença do Sr. Alejandro Saubidet Bilbao, Presidente da Associação Latino-Americana de Distribuidores de Automotores — ALADDA.

Esclareço que, para o ordenamento dos trabalhos, adotaremos os seguintes critérios.

Cada convidado disporá de 20 minutos para sua exposição, não podendo ser aparteado.

A Polícia Federal designou dois representantes. Cada um disporá de 10 minutos.

Os Deputados interessados em interpelar os convidados deverão inscrever-se previamente junto à Secretaria.

Concedo a palavra ao Dr. Raphael Perissé, Procurador da República.

O SR. RAPHAEL PERISSÉ RODRIGUES BARBOSA - Sr. Presidente, Srs. Deputados, senhores presentes, senhores telespectadores da *TV Câmara*, boa tarde.



É um prazer participar desta audiência pública representando o Ministério Público neste debate que interessa não só aos membros do Parlamento, àqueles que atuam na persecução penal ou que representam determinado segmento econômico, mas a toda a sociedade, que é sujeito passivo da conduta objeto deste debate.

Pondo a questão em números, em razão da decisão do governo boliviano de nacionalizar — a palavra inicialmente utilizada foi essa — os carros que transitam no país sem documentação, aguardava primeiramente o governo da Bolívia cerca de 10 mil pedidos de nacionalização de veículos. Essa era a estimativa do governo boliviano no momento inicial, quando editado o ato normativo. Entretanto, vieram a ser solicitados 128.059 pedidos de registro, sendo que, desses, aproximadamente 3 mil se referiam a veículos brasileiros que, como se soube posteriormente, constavam de uma lista que detectava sua origem como sendo provenientes de furto ou roubo em território nacional.

A partir da pressão exercida pelo Governo brasileiro, pela via diplomática, sobre o governo boliviano, foram adotadas algumas medidas tendentes a minorar os efeitos dessa medida adotada pelo governo boliviano sobre a população brasileira. Entre elas, o estabelecimento de prazo para remessa de uma lista completa, com os dados dos veículos que teriam sido furtados ou roubados em território nacional, com vistas a excluir esses veículos da possibilidade de regularização, o que não se revela de todo adequado a afastar a origem criminosa dos veículos, porque as quadrilhas que atuam nesse segmento são muito organizadas. Já se detectou que essas quadrilhas são possuidoras de inúmeros certificados de registro em branco, de modo a viabilizar a contrafação dos documentos, impedindo a detecção imediata da sua origem fraudulenta pelas autoridades.

Se essa medida se presta a prevenir a criminalidade praticada pelos criminosos mais desorganizados, ela não se presta efetivamente a evitar a criminalidade praticada pelos criminosos mais organizados, isto é, as grandes quadrilhas especializadas na comercialização, no estrangeiro, de veículos oriundos de crimes praticados no território nacional.

Detectam-se, de imediato, alguns problemas oriundos dessa decisão do governo boliviano, que adota o suposto desiderato de regularizar os veículos que se



encontram de forma irregular em seu território, bem como de franquear — isso foi dito expressamente pelo chefe do Executivo boliviano — a todo boliviano pobre acesso a um veículo.

Essa medida certamente terá como efeito colateral o fomento da criminalidade em território nacional. É sabido — e o estudo de criminologia é muito claro em relação a isso — que o criminoso sempre faz um cotejo da relação custo/benefício na sua atividade delituosa. Quanto mais fácil é escoar o produto do seu crime, quanto menor é a repressão, mais o criminoso se sente à vontade, estimulado à prática de determinado tipo de criminalidade.

Hoje pela manhã, assisti a um documentário internacional que noticiava que em Nova Iorque houve um aumento considerável dos roubos a pedestres que portam objetos de ouro. A explicação que a reportagem dava para o incremento desse tipo de criminalidade foi o aumento do preço do ouro no mercado internacional. Então, nota-se claramente uma correlação entre tornar uma determinada atividade criminosa mais lucrativa, mais interessante, e a criminalidade migrar para esse tipo de atividade.

O custo que essa medida boliviana traz à população brasileira se reverte em duas frentes. A primeira frente, e mais óbvia, é o aumento do preço do prêmio do seguro pago pelo cidadão brasileiro. Se há um incremento na criminalidade, se há uma exasperação no índice de roubo e furto de veículo automotor, é natural que as seguradoras venham incorporar esse elemento no cálculo do prêmio. A partir desse ponto, passa a haver um acréscimo no prêmio do seguro a ser suportado pelo cidadão brasileiro.

A segunda frente, e mais grave, é o incremento da criminalidade no âmbito do tráfico de entorpecentes. Os informes preliminares dão notícia de que esses veículos estariam sendo levados para a Bolívia primordialmente para serem trocados por basta base de cocaína e armas, sendo que esses subprodutos do crime acabam, inevitavelmente, retornando ao território brasileiro. Parte fica aqui para alimentar a criminalidade local, e parte é remetida para alimentar o tráfico internacional. Assim, o Brasil vem se tornando uma rota proeminente do tráfico, em razão desse alimento que é a troca de veículos por drogas, com vem sendo feito.



Causa alguma espécie que isso aconteça porque, em duas ocasiões recentes, a Bolívia teve a oportunidade de assinar acordos bilaterais de repressão ao narcotráfico. Inicialmente, no dia 16 de dezembro de 2010, foi firmado o primeiro acordo entre os Ministros das Relações Exteriores, visando adotar uma série de medidas de repressão ao narcotráfico. Mais recentemente, foi assinado pelos Ministros da Justiça de ambos os Países, Brasil e Bolívia, outro acordo de repressão ao narcotráfico, visando, mais uma vez, a adoção de uma série de medidas restritivas, para tentar combater o tráfico nessa área fronteiriça. Causa, portanto, algum espanto que se possa, então, a um só tempo, firmar acordos de repressão ao tráfico e decidir pela nacionalização dos veículos, que fomentará o tráfico que se busca reprimir.

E ressalte-se que grande motivo de preocupação em relação ao tema — daí o Ministério Público entender de grande importância a realização desta audiência pública e de grande valia a atuação deste Parlamento — é o fato de não ser a primeira vez que o Governo boliviano adota esse tipo de medida. Para ser mais exato, na última década, por três vezes o Governo boliviano ensejou a legalização de veículos irregulares em seu território. Ou seja, nada impede que essa medida adotada agora — relativamente à qual houve, por assim dizer, um recuo do governo boliviano frente à pressão do Governo brasileiro — se repita em outras oportunidades, caracterizando a possibilidade de que aqueles que não se beneficiaram agora da legalização de seus veículos possam tranquilamente aguardar sua futura legalização, veículos furtados ou roubados em território nacional, no futuro livres das amarras postas na presente ocasião.

Adentrando no âmbito das possíveis soluções, recentemente, teve oportunidade de ser deflagrada, na fronteira com a Colômbia, a denominada Operação Ágata, que reúne diversas agências brasileiras, como Exército, Polícia Federal e Marinha, e agências colombianas de repressão ao tráfico e que tem uma atuação muito efetiva na área de fronteira. Inclusive, a mídia mostrou, em diversas oportunidades ao longo desses últimos dias, a destruição de pistas de pouso clandestinas em território brasileiro que serviriam justamente para alimentar o tráfico.



Então, é possível que um incremento no policiamento fronteiriço seja capaz de minimizar, ao menos em parte, os efeitos dessa medida, que estimula que se levem para a Bolívia veículos furtados ou roubados em território nacional.

No que se refere ao âmbito legislativo, já existem hoje dispositivos legais voltados especificamente para a repressão desse tipo de criminalidade. Refiro-me ao art. 155, § 5º, do Código Penal e o art. 155, § 2º, inciso V, também do Código Penal. Eles trazem a exasperação da pena do furto e do roubo quando a destinação do veículo é outro Estado ou o exterior. As alterações legislativas que acrescentaram esses dispositivos ao Código Penal datam de 1996, mas não se teve nenhum informe seguro de que, desde que implementadas essas mudanças no Código Penal, houve efetivamente um decréscimo da criminalidade. Então, quer parecer que a mera alteração legislativa destinada a aumentar as penas para os crimes nunca foi e continua não sendo medida eficaz para a repressão desse tipo de criminalidade.

Mais recentemente, o Brasil foi — diz-se — objeto de uma reforma legislativa, mas, ao ver do Ministério Público, deu-se na verdade um equívoco legislativo. Refiro-me à edição da Lei nº 12.403, de 2011, que introduziu diversas reformas no Código de Processo Penal, tornando substancialmente mais difícil manter preso o agente criminoso, quando da ocorrência de crime. A relevância do tema é passível de ser exemplificada. As quadrilhas têm por hábito dividir as tarefas: há os que são encarregados de apenas roubar ou furtar o carro; posteriormente, contrata-se outro indivíduo só para fazer a transposição desse veículo até o exterior. O indivíduo surpreendido transportando para o exterior veículo automotor proveniente de furto ou roubo responde hoje por crime de receptação. E, tal como vige hoje a Lei Processual Penal no País, infelizmente o delegado se limitaria a ver-se na contingência de documentar a situação e liberar o indivíduo. Sequer poderia ser mantida sua prisão, porque, com as reformas introduzidas no Código de Processo Penal, crime com pena máxima não superior a 4 anos, como é o caso da receptação, não permite a manutenção do indivíduo preso em flagrante. Então, é preciso dizer que, no combate à criminalidade, seja a criminalidade genérica, seja essa transnacional, houve um retrocesso do País em relação à matéria.



Por fim, relativamente ao tema, as medidas que poderiam ser eficazmente adotadas pelo Legislativo seriam no âmbito da diplomacia. Sabe-se hoje, no Direito Internacional, da franca possibilidade de estabelecimento de sanções econômicas e comerciais. A Bolívia é frequentemente, além de um parceiro comercial, um dependente de recursos brasileiros. Recentemente, o Brasil financiou uma rodovia — a execução está a cargo da construtora brasileira OAS — no valor de 355 milhões de dólares. No ano passado, o Governo brasileiro, por ato do Presidente, perdoou uma dívida boliviana no valor de 52 milhões de dólares.

Percebe-se, portanto, além de uma relação de parceria econômica, que há uma relação de dependência econômica da Bolívia em relação ao Brasil. Então, o Brasil pode, no âmbito legislativo e, principalmente, no diplomático, adotar medidas mais severas, medidas sancionatórias com vistas a evitar que se repita esse quadro desenhado pelo governo boliviano que tanto prejuízo traz à sociedade brasileira, fazendo com que o Brasil se torne incapaz de atender aos deveres insculpidos para ele no art. 5º da Constituição em relação aos seus cidadãos.

Era isso o que o Ministério Público tinha a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Agradecemos ao Dr. Raphael, que não só esclareceu aspectos técnicos e legais, como falou sobre importantes trabalhos que o Brasil vem desenvolvendo na área de fronteira seca. As instituições brasileiras preocupam-se não só com a fronteira com a Colômbia, mas também com a fronteira com os países andinos, e para elas nos alinhamos em busca de soluções. Não só a Bolívia, mas também o Brasil convive com problemas sociais. Então, temos sempre que buscar uma solução comum que fortaleça o bloco latino-americano. Isso é o mais importante e foi contemplado na fala do Dr. Perissé.

Passo agora a palavra, por 10 minutos, ao Dr. Luís Flávio Zampronha, Delegado de Polícia Federal.

O senhor pode ultrapassar o tempo de 10 minutos, se necessário. Compensarei com o tempo da exposição do Delegado Bertoni.

O SR. LUÍS FLÁVIO ZAMPRONHA - Muito obrigado, Deputado Delegado Protógenes.



Sou chefe da Divisão de Repressão a Crimes contra o Patrimônio e Tráfico de Armas da Polícia Federal. A Polícia Federal desenvolve algumas ações de repressão a roubo de veículos e de caminhões que transportam cargas. Mas, mesmo a Polícia Federal atuando nos crimes em que há alguma espécie de transnacionalidade ou interestadualidade e nos crimes praticados por organizações criminosas que exijam repressão uniforme, nossa competência continua sendo concorrente com as atribuições das polícias estaduais, a Polícia Civil e a Polícia Militar dos Estados.

É uma preocupação da Polícia Federal o grande número de roubo de veículos que temos no Brasil, mas contamos com algumas ações já realizadas. Podemos citar a Operação São Cristóvão, realizada pela Polícia Federal em Mato Grosso, que desarticulou uma quadrilha que trocava veículos roubados por drogas na Bolívia. Enfim, já desencadeamos várias investigações e operações de repressão a esse tipo de crime.

As dificuldades para a atuação da Polícia Federal se devem à concorrência de atribuição com as demais polícias. Tentamos suplantar essas dificuldades com a formação de forças-tarefas, de investigações conjuntas. Um projeto que a Polícia Federal pretende implementar ainda este ano e fortalecer nos próximos anos é o de investigações conjuntas com as polícias civis e militares, na tentativa de desarticular quadrilhas que atuam no roubo de veículos e no transporte desses veículos para os países vizinhos.

A Polícia Federal foi demandada a prestar auxílio na identificação de veículos brasileiros roubados e porventura identificados no processo de documentação de veículos estrangeiros pelo governo boliviano. Já participamos de algumas reuniões na Bolívia, temos um adido da Polícia Federal na Bolívia que está acompanhando esse processo. A princípio, foi informado que o DIPROVE — Direção de Prevenção contra Roubo de Veículos, da Bolívia, está realmente fazendo um trabalho de identificação e detecção de veículos brasileiros roubados. Vou passar a palavra posteriormente ao Delegado Caio, também da DPAT, nossa Divisão. Ele está acompanhando esse processo e vai passar informações mais precisas.



A princípio, os veículos estão sendo identificados. Nós oferecemos o auxílio de peritos da Polícia Federal para acompanhar, supervisionar ou orientar o trabalho de perícia, de localização e identificação de veículos pelo DIPROVE.

A Polícia Federal, dentro do Plano Nacional de Fronteiras, espera contar, nos próximos anos, com um novo sistema a ser desenvolvido pela Polícia Rodoviária Federal. Peço desculpas à Polícia Rodoviária Federal, que não está presente, por citar o projeto Alerta Brasil e a modernização do SINIVEM, conduzido pela Polícia Rodoviária Federal. Haverá a instalação de câmaras em pontos estratégicos das cidades para a identificação automática de veículos por meio da filmagem das placas e a manutenção de banco de dados alimentados e controlados pela Polícia Rodoviária Federal e totalmente disponibilizados para nossas investigações. Eu acho que esse sistema, uma vez implementado, vai melhorar bastante a atuação da Polícia Rodoviária Federal e, conseqüentemente, da Polícia Federal, dentro dessa ideia de trabalhos e investigações em conjunto.

Bem, solicito ao Sr. Presidente que passe a palavra ao Delegado Caio Bertoni, que participou da construção desses trabalhos junto ao Governo boliviano. Colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Muito bem. Passo, então, a palavra ao Dr. Caio, que vai dar continuidade à exposição. Para nós já é satisfatório o trabalho de identificação de veículos em situação irregular que a Polícia Federal vem desenvolvendo em território boliviano.

Dr. Caio, por favor.

O SR. CAIO BERTONI - Obrigado, Deputado Delegado Protógenes.

Conforme o Dr. Zamprona informou, a Polícia Federal foi demandada para auxiliar nos trabalhos de identificação dos veículos brasileiros roubados ou furtados que porventura pudessem estar na Bolívia.

(Segue-se exibição de imagens.)

Conforme o Dr. Raphael adiantou, foi solicitada pelo Governo brasileiro a regularização de 128 mil veículos. O governo boliviano nos enviou essa lista, e fizemos um cruzamento com os 2,4 milhões de registros de veículos furtados ou roubados no Brasil entre 2001 e 2011. Desse cruzamento, chegamos à quantidade de aproximadamente 4 mil veículos brasileiros com registro de furto ou roubo com



solicitação de regularização para o governo boliviano. Dos 4.193 veículos, verificou-se que 42%, a grande maioria, eram motocicletas, 34% veículos de passeio, 20% caminhonetes e 4% caminhões, havendo ainda 13 vans.

Eu gostaria de mencionar um detalhe desse cruzamento de dados. Havia 128 mil veículos bolivianos com solicitação de regularização, mas só foi possível analisar um quarto desse número, cerca de 30 mil veículos, porque o principal dado para essa análise é o número de chassi, e as informações vindas da Bolívia eram inconsistentes — seguindo o procedimento boliviano, o cidadão entra no sistema e digita os dados do veículo. Então, dos dados desses 128 mil veículos, conseguimos aproveitar os dados de cerca de 30 mil, pois os demais números de chassis eram inconsistentes. E desses 30 ou 35 mil chegamos aos 4 mil mencionados. Provavelmente esse número deve ser maior; estamos trabalhando com apenas um quarto dos veículos.

Em exposição temos uma segmentação por Unidade da Federação: São Paulo, Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul são os Estados com maior quantidade de ocorrências. São Paulo, em primeiro lugar, com 987 ocorrências e Mato Grosso, logo em seguida. Não é o caso de São Paulo, mas, considerando Mato Grosso, Rondônia, Mato Grosso do Sul, Acre e Paraná, podemos ver como a questão fronteiriça facilita esse tipo de ocorrência.

Vemos agora uma segmentação por tipo de veículo. Na ocorrência com caminhões, a maioria é oriunda de Mato Grosso e, em seguida, de São Paulo. Nas ocorrências com caminhonetes, também Mato Grosso concentra o maior número de ocorrências, com quase 300. Quanto a carros de passeio, São Paulo está na frente, com quase 500 ocorrências, seguido de Mato Grosso; Rondônia tem quase 700 ocorrências envolvendo motocicletas, seguido de Mato Grosso.

Esses números foram trabalhados pela Polícia Federal. Ressalto que até então não tínhamos dados confiáveis das ocorrências, porque não tínhamos os dados dos veículos bolivianos. Não é possível ter uma noção mais exata em virtude da inconsistência dos dados advindos da Bolívia, dessa falha no envio de alguns dados por parte do governo boliviano.

De qualquer sorte, como disse o Dr. Luiz Flávio Zampronha, a Polícia Federal tem um adido na Bolívia acompanhando de perto esses trabalhos. Esses 2,4



milhões de registros já foram enviados à autoridade boliviana responsável por essa regularização, tanto pessoalmente quanto através da INTERPOL, representada no País pela Polícia Federal. As autoridades bolivianas hoje podem ter acesso a qualquer registro de ocorrência de veículo roubado ou furtado no Brasil nos últimos 10 anos.

Temos conhecimento de que vários veículos constantes nessa lista passaram por vistoria e foram apreendidos — esses veículos estariam apreendidos na Bolívia —, e agora a questão diplomática se refere à restituição dos veículos aos proprietários brasileiros. Esse processo está em andamento. A Polícia Federal vai continuar a prestar os esclarecimentos necessários, a trabalhar em conjunto com as autoridades bolivianas no intuito de tentar repatriar esses veículos. Por outro lado, as operações mencionadas pelo Dr. Zampronha podem evitar que os veículos saiam do território brasileiro.

Deputado, era o que eu tinha a dizer.

Agradeço pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Agradeço, Dr. Caio, pela excelente exposição, que nos mostra a qualificação do trabalho da Polícia Federal no auxílio à recuperação dos veículos brasileiros roubados e furtados encontrados em outros países, e nos dá uma noção do prejuízo que o Brasil sofre com esse tipo de delito.

Dando prosseguimento aos trabalhos, convido o Dr. Sérgio Antônio Reze a fazer a sua exposição.

O SR. SÉRGIO ANTÔNIO REZE - Boa tarde, Sr. Presidente, Deputado Delegado Protógenes, e demais membros desta Comissão.

Ouvindo as explicações do representante do Ministério Público Federal e do representante da Polícia Federal, eu pouco acrescentaria a elas, porque foram perfeitas do ponto de vista tanto da legalidade do ato como das providências que estão sendo tomadas no âmbito da Polícia Federal.

Eu gostaria de registrar aos senhores o porquê da intervenção da FENABRAVE nesse processo tão logo nós tomamos conhecimento dele. Entendemos que, se não é justificável uma pessoa física se apropriar de bens de



terceiros, muito menos justificável seria a postura de um governo de transformar o produto proveniente de ato ilícito em bem lícito.

Ora, a Bolívia faz parte da América Latina, faz parte do MERCOSUL, e me parece que existem acordos no âmbito do MERCOSUL que tratam, naturalmente, dos atos ditos legais e ilegais, seja na área de polícia ou de Justiça, atos que possam vir a ser cometidos por pessoas dos países signatários cuja obrigação é acompanhar a natureza desses atos jurídicos assinados entre nações.

E qual é a importância disso para o Brasil, além do aspecto moral? Acho que o Brasil tem que dar o exemplo. E sempre tem dado o exemplo. Mas precisa fazer com que esse exemplo seja difundido — o ato moral de impedir que haja, como muito bem disse o nosso representante do Ministério Público, o incentivo ao crime. Ele também falou a respeito dessa nova lei que, muitas vezes, praticamente libera o criminoso da prisão em flagrante. Nós temos, no País, que lutar para que os incentivos ao crime sejam reduzidos, e não aumentados. Até agora a única manifestação pública que ouvimos foi a da Câmara dos Deputados, por meio desta Comissão, que quer se aprofundar no assunto.

A respeito do assunto a FENABRAVE oficiou à Presidência da República, oficiou ao Ministério das Relações Exteriores, oficiou ao Ministério da Justiça e não recebeu resposta, escrita ou de qualquer outra natureza.

Nós entendemos — e aqui já foi dito isso — a importância das relações do Brasil com a Bolívia. Mas nós entendemos que ao Governo brasileiro compete defender o cidadão brasileiro lesado pela prática de um crime, que, muitas vezes, não é apenas contra o patrimônio. Estamos cansados de ver pessoas serem assassinadas mesmo quando concordam com a entrega do veículo. Depois o veículo é negociado em troca de armas ou de drogas. Contra essa convalidação do crime é que nós entendemos ser obrigação do Governo Federal se posicionar, além de exigir das autoridades bolivianas a solução para esse problema, impedindo-se a legalização, a qualquer título, desses veículos.

Eu ouvi aqui dizer que os veículos que tenham chassis remarcados serão apreendidos, os outros, não. Ora, o roubo se dá de todas as formas. Remarca-se ou não o chassis do veículo e ele acaba tendo... A primeira coisa que o governo boliviano deveria fazer seria procurar saber como esse veículo entrou em seu



território, através de que fronteira, de que aduana. Enfim, há formas de o governo boliviano se inteirar da situação em que o veículo se encontra no país.

Quais são as repercussões que isso tem sobre o cidadão brasileiro? Nós temos aqui um representante das companhias de seguro e um representante das associações de locadoras de veículos. A FENABRAVE convidou o Presidente da Associação Latino-Americana de Distribuidores de Veículos Automotores, que está presente — se for convidado para tanto, fará a sua manifestação. Esse assunto envolve não só o Brasil, envolve a Argentina, o Uruguai e o próprio Paraguai, porque carros roubados no Paraguai vão para a Bolívia; envolve o Peru, o Chile. É um problema de âmbito continental.

Por que eu falei das seguradoras e das locadoras? Porque elas também são diretamente atingidas, em especial as seguradoras, com o aumento do custo do seguro. Todos nós sabemos que o preço da apólice de seguro varia de acordo com o risco envolvido, seja pela idade do condutor, seja pelo local onde o condutor exerce a sua atividade. E em áreas onde há maior incidência de roubo os custos do seguro são maiores. Isso afeta o bolso de quem? Do consumidor brasileiro.

Na condição de vendedor de automóveis, eu poderia até ser cínico e dizer: *“Roubou, eu vendo mais um”*. Mas não é essa a postura que se espera de uma entidade brasileira cujos propósitos morais têm que acompanhar a moralidade das leis do País. É por isso que nós estamos aqui fazendo a nossa manifestação.

Agradecemos pela oportunidade que esta Comissão nos dá de fazer esta manifestação e continuamos à disposição para os desdobramentos que houver depois desta reunião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Dr. Sérgio Antônio Reze, Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, que muito esclareceu a situação do Brasil na relação comercial e também na relação de uniformidade para a solução de problemas que afligem não só Brasil e Bolívia, mas todo o Continente. Sim, todo o Continente, porque o problema se dá em toda a América Latina. Essa situação já se espalha por todos os países latino-americanos e é preciso impedir que perdure. Dr. Reze, eu era delegado da Polícia Federal na fronteira de Foz do Iguaçu quando o então Presidente do Paraguai editou uma lei em moldes semelhantes, a fim de resolver um



problema social do seu país, mas acabou criando um problema em países vizinhos. Nós nos posicionamos, dialogamos com o governo do Paraguai e encontramos uma solução conjunta. Foi resolvido o problema. Mas tivemos, naquela ocasião, o desprazer de ver que um veículo usado pelo próprio Presidente, uma BMW 750 — eu me lembro como se fosse hoje —, era de um empresário do Estado de São Paulo. O Presidente a devolveu. Embora ele tenha sido gentil, foi um constrangimento um chefe de Estado ter que devolver um veículo que tinha sido furtado de um empresário.

Outra situação importante que V.Sa. expôs muito bem — o presidente da federação das seguradoras pode se manifestar a esse respeito — foi a do custo das seguradoras. Existe até um conflito quanto a esse custo agregado do risco decorrente da circulação de automóveis em determinados Estados da Federação. O consumidor se ressentido desse custo, acha que ele não tem que ser repassado, e acha até que determinadas seguradoras podem estar incentivando, de forma indireta, esse crime.

Com a palavra o Dr. Neival Rodrigues Freitas, Diretor-Executivo da Federação Nacional de Seguros Gerais.

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS - Boa tarde a todos. Obrigado, Deputado Delegado Protógenes, Presidente da Mesa, na pessoa de quem eu cumprimento os demais membros da Mesa.

Nós, por ocasião da edição dessa lei boliviana, imediatamente encaminhamos uma correspondência ao Ministério das Relações Exteriores, preocupados com a repercussão da lei no Brasil, com o estímulo ao aumento da violência urbana, dos roubos e dos furtos. A primeira interpretação que fizemos foi essa, e essa foi nossa primeira manifestação.

Quinze dias depois recebemos uma resposta do Ministério das Relações Exteriores. Disseram que providências estavam sendo adotadas e que as relações dos veículos roubados no Brasil estavam sendo solicitadas aos órgãos competentes para encaminhamento à Bolívia. Na ocasião, voltamos a nos manifestar e nos colocamos à disposição, oferecemos técnicos para fazer a vistoria de veículos. Se o Itamaraty entendesse necessário, poderia contar conosco. No final do mês de julho,



precisamente no dia 25 de julho, recebemos um convite para integrar uma comitiva, uma delegação que estaria indo negociar com autoridades bolivianas.

No dia 27 estivemos na Bolívia, um grupo de representantes brasileiros da Polícia Rodoviária Federal, da SENASP, da ABIN, do DENATRAN e do próprio Ministério de Relações Exteriores, e fizemos contato com autoridades bolivianas. Naquela ocasião, tínhamos uma informação sobre roubo e furto de veículos, encaminhada pelo Delegado Caio, que apresentava o número de 2 milhões e 400 mil veículos roubados nos últimos 5 anos. Pelo levantamento inicial feito do ano 2000 para cá, eram 3 milhões 926 mil veículos.

Nós tivemos conhecimento de como se deu o processo de inscrição para a regularização na Bolívia. Foi aberta a inscrição em um *site*, e cada detentor de veículo sem documentos na Bolívia inscrevia-se informando o número do chassi do veículo. As informações são muito ruins, muito incompletas. Muitos chassis têm o número 123456, ou seja, não dá para trabalhar com esses dados. Nós conseguimos um disquete com 123.800 informações, não eram 128 mil. E nós trabalhamos em cima desses números. Depois eu vou apresentar os dados e as conclusões a que nós chegamos com o manuseio desses dados.

Nessas reuniões, sentimos que havia boa vontade das autoridades bolivianas de criar convênios para troca de informações, para começar a coibir esse problema que nós temos de a Bolívia destino de carros roubados no Brasil, e acreditamos que vamos poder fechar a porta por conta desse tipo de negociação que está sendo mantida pelas autoridades brasileiras, capitaneada pelo Itamaraty, com as autoridades bolivianas, inclusive com uma série de ações programadas para serem feitas em conjunto nas fronteiras, combatendo também as feiras de venda de carros na Bolívia.

Acreditamos que vamos ter uma grande melhoria das ações de combate a essa criminalidade. Temos algumas dúvidas sobre o que vai acontecer com os veículos que se inscreveram e que foram roubados no Brasil, porque não nos parece muito claro....

A lei boliviana diz que não serão objeto de regularização veículos roubados e furtados. Está na lei. Também não serão objeto de regularização veículos que tenham chassis adulterados, raspados. A Polícia Rodoviária Federal e o SENASP



colocaram à disposição das autoridades bolivianas técnicos para poderem fazer a verificação desses veículos que estão sendo levados para a regularização. A informação que nós tivemos do Itamaraty é de que eles encaminharam o pedido de treinamento e de encaminhamento de técnicos para fazer esse tipo de trabalho.

Temos dúvidas com relação à apreensão de veículos identificados como roubados porque eles estão ainda com seus detentores. A Polícia boliviana teria de ter uma ação no sentido de apreendê-los e devolvê-los ao Brasil. É um trabalho que está sendo feito hoje pela Embaixada brasileira na Bolívia — não só a Embaixada brasileira, esse assunto está atingindo outros países da América do Sul.

No dia seguinte ao da nossa estada na Bolívia, houve uma reunião com os embaixadores desses países, Paraguai, Uruguai, Argentina, Chile, Peru, com a Chancelaria boliviana, para tratar desse assunto, porque eles também têm veículos apreendidos.

Eu gostaria então de passar rapidamente alguns *slides*, para podermos detalhar mais essa informação.

(Segue-se exibição de imagens.)

Temos aqui a relação que nos foi encaminhada, de 2 milhões 548 mil veículos roubados no Brasil de 2005 até o primeiro semestre de 2011. Eu peguei os três últimos anos:

Em 2009, tivemos 392 mil veículos roubados no Brasil e 182 mil recuperados, um índice de recuperação de 46,53%.

Em 2010, foram roubados 377.412 e recuperados 174 mil. O índice permaneceu estável: 46,26%

E agora no primeiro semestre, tivemos já 191.537 veículos roubados e 90.347 somente recuperados. O índice está estável, apesar de estar havendo pequena queda na quantidade de veículos roubados, principalmente levando-se em consideração o aumento da frota circulante.

Já quando falamos em frota circulante, o que temos hoje de frota segurada comparado com a frota circulante?

Temos duas comparações, a primeira delas com a base de dados do DENATRAN.



Em 2008, tínhamos 11 milhões e 300 mil veículos segurados, e a frota do DENATRAN era 54 milhões e 500 mil veículos, o que dava um índice de penetração de seguros de 20,8%. Esse índice permaneceu estável em 2009 e 2010. Em 2010 tínhamos 13 milhões e 400 mil veículos segurados, e a frota no DENATRAN era de 64 milhões e 800 mil veículos.

Sabemos que na frota do DENATRAN existem muitos veículos roubados, por exemplo, que não foram baixados da frota porque ainda não se sabe o destino deles. Então achamos que é mais válido compararmos com a frota efetivamente circulante, ou seja, aquela que paga o bilhete DPVAT. E aí nós temos esses percentuais de penetração: 28,4% em 2008, 28,9% em 2009 e 28,3% em 2010, ou seja, um número estável em torno de 28%.

Dentro dessa frota segurada, fizemos também uma comparação entre veículos roubados e recuperados. Os percentuais de recuperação são muito próximos dos percentuais gerais de recuperação de veículos segurados ou não com os recuperados.

No Brasil, tivemos 111 mil veículos roubados em 2008; 110 mil, em 2009; e 99 mil em 2010, quer dizer, também é decrescente o índice de roubo e furto de veículos segurados. A recuperação foi de 42,5%, 44,1% e 43,8%, números muito próximos aos dos níveis nacionais.

Fizemos uma comparação entre São Paulo e Rio, que são as principais frotas, e Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, que são próximos à Bolívia. Em 2008, tivemos 285 veículos segurados roubados; em 2009, 288 mil; e, em 2010, 207 mil, dos quais foram recuperados 38,9% em 2008, 52% em 2009 e 49% em 2010. Em 2011 o índice permanece, no primeiro semestre, em 47%.

Em Mato Grosso, o índice de recuperação é um pouco menor do que em Mato Grosso do Sul. Roubados, 457 mil em 2008; 536 mil em 2009; 541 mil em 2010 e 344 mil em 2011. Percentuais de recuperação, mais ou menos os mesmos.

Agora vemos alguns dados interessantes, extraídos do CD que as autoridades bolivianas nos encaminharam.

Nesse CD havia o número de 123.194 veículos. Desses veículos, identificamos que 11.116 integram a base do RENAVAN, ou seja, são veículos com registro no Brasil. Cento e doze mil veículos não têm nenhum registro. Desses, não



há como identificar os chassis da grande maioria deles, ou são veículos de outros países, que nunca transitaram pelo Brasil. Desses 11.116 veículos, nós identificamos 4.544 veículos roubados, número um pouco superior ao dos dados que haviam sido divulgados anteriormente.

Com relação a isso, é importante destacar o seguinte: esses 4.544 veículos roubados estão na base da Secretaria de Segurança de roubos e furtos. Não estão incluídos nessa lista veículos de locadoras porque, quando eles são desviados pelos locatários, por quem aluga o veículo, eles não são registrados como roubos e furtos, mas como apropriação indébita, ou seja, não integram a base de dados de roubos e furtos de veículos. Então, nessa diferença de 6.500 veículos que vemos aí, é possível que haja muitos veículos de locadoras que não estão registrados como roubos e furtos.

Desses 4.544 veículos constatados como roubados, 1.318 são segurados, e 3.226 não possuem nenhum tipo de seguro.

E aí, por curiosidade, fizemos um trabalho diferente do da Polícia Federal. Tentamos extratificar os veículos roubados por ano de fabricação. Então, nessa base, há veículos roubados com ano de fabricação desde 1978, passando por 1979, 1983. É lógico que a concentração maior, 80% deles, é de 2002 em diante, mas há muitos veículos roubados que são de ano de fabricação muito antigo.

Bem, o que nós estamos entendendo de tudo isso? Há um trabalho feito pelo Itamaraty, capitaneado pelo Itamaraty, junto com a SENASP, com a Polícia Federal, com a Polícia Rodoviária Federal, um trabalho de negociação com as autoridades bolivianas, para criar mecanismo que aumente a fiscalização nas fronteiras, permita que as autoridades bolivianas fiscalizem a circulação de veículos no território boliviano. Discutem-se convênios com o RUAT, que é o órgão da Bolívia encarregado do registro de veículos, para troca de informações sobre os veículos roubados e furtados. Estão sendo desenvolvidos alguns projetos de fiscalização em fronteiras, em conjunto, e nós acreditamos que o primeiro passo é uma redução no número de veículos roubados com destino à Bolívia. Este é o primeiro ponto.

O segundo ponto é que nós acreditamos que as autoridades do Itamaraty estão negociando, em conjunto com as Chancelarias dos outros países da América do Sul, a criação de um mecanismo para a apreensão e devolução de veículos



roubados. Eu acho que esse é um ponto importante, até para servir de exemplo para que não haja continuidade de remessa de veículos roubados para aquele país. E nós estamos esperançosos de realmente obter êxito na recuperação desses veículos. Pareceu-nos que as autoridades bolivianas estão empenhadas em buscar soluções para isso. A promessa deles é que nenhum veículo roubado será regularizado, que nenhum veículo com chassi adulterado, com chassi remarcado, será objeto de regularização. Estamos confiando nisso e esperamos que a Bolívia realmente deixe de ser destino, pelo menos na proporção de hoje, dos carros roubados no Brasil, obviamente carros que vão para lá para ser trocados por drogas, por entorpecentes.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado ao Sr. Neival Rodrigues Freitas, que nos deu a dimensão do problema nacional e internacional, segundo a visão da Federação Nacional de Seguros Gerais. Até nos chamou a atenção uma conta exata em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul: metade é recuperada. Eu prestei atenção nessa variante.

Quero registrar também que, apesar de o nosso art. 257 não permitir a participação na Mesa principal de autoridades da Embaixada da Bolívia, nós nos sentimos honrados com a presença de autoridades bolivianas, entre elas o Embaixador José Alberto Gonzales Samaniego. Obrigado pela presença. O senhor fique à vontade. Embora o nosso Regimento não permita, por uma questão de respeito a qualquer país que tenha interesse no tema em debate, interesse comum... Em respeito à autoridade e soberania dos países e à não intervenção dos povos é que há esse dispositivo no Regimento Interno, não se trata de indeferência ou de leniência regimental, muito ao contrário. Em respeito a qualquer país que esteja envolvido nos problemas aqui em discussão — e nos sentimos honrados com a sua presença; embora V.Exa. fique à vontade para vir ou não tomar ciência, V.Exa. teve a preocupação de vir acompanhar pessoalmente a nossa reunião —, V.Exa. fique à vontade para nos trazer alguma contribuição, V.Exa. ou a sua assessoria, para nos trazer documentos, enfim, ou alguma sugestão para a solução dos problemas encontrados.



Registro também a presença do Dr. Paulo Saab, Presidente Executivo da Associação Nacional de Empresas de Aluguel de Veículos. E vamos passar agora à abertura dos debates no plenário. Têm prioridade os Parlamentares presentes, o Deputado Dr. Carlos Alberto, o Deputado Nilson Leitão, o Deputado Pinto Itamaraty, a Deputada Keiko Ota. Fiquem à vontade. A partir de agora está aberta a palavra para os Deputados Federais presentes. Logo a seguir, abriremos para as outras autoridades, para outros participantes interessados no tema.

Tem a palavra o Deputado Dr. Carlos Alberto, do PMN do Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO DR. CARLOS ALBERTO - Sr. Presidente, Srs. Deputados, caros expositores, Sr. Embaixador da Bolívia no Brasil, primeiro eu queria parabenizar o Deputado Delegado Protógenes pela solicitação desta audiência.

Realmente, quando nós discutimos, ainda que de forma resumida, este assunto... O senhor acabou de falar sobre o Paraguai, e eu achei interessante a expressão que o senhor usou quando disse que o Governo do Paraguai, por uma questão social, haveria aquiescido a essa conduta ilegal de recebimento de automóveis brasileiros roubados aqui no Brasil. Ora, eu pergunto: há justificativa plausível para que os dirigentes de um país, em função de uma pseudonecessidade da sua população de ter automóveis, sejam coniventes com a prática criminosa? Não posso concordar com isso.

O Presidente da FENABRAVE nos disse aqui, com muita propriedade, que oficiou à Presidência da República, ao Ministério da Justiça e ao Ministério das Relações Exteriores, e não obteve resposta. Dois milhões e pouco de veículos roubados em 5 anos!

Eu queria fazer uma crítica construtiva em razão do que o Sr. Neival, Diretor da FENSEG, disse aqui. E falo com todo o respeito à presença do Embaixador da Bolívia nesta Comissão. Não basta que as autoridades bolivianas não registrem os carros roubados que para lá forem levados. É preciso que os órgãos competentes da Bolívia fiscalizem e devolvam esses carros que não forem registrados. Não basta não regularizar a situação. Os carros que estiverem irregularmente no país têm de ser devolvidos ao seu país de origem.



É esta a ponderação que eu faço, é esta a contribuição que eu dou. E realmente me causa espécie como países podem permitir que essa prática continue em números verdadeiramente avassaladores. Estou absolutamente surpreso com esse quadro.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - A pergunta foi dirigida ao Dr. Neival, e também cabe uma manifestação da própria Polícia Federal, que tem envidado esforços inclusive em território boliviano, com nosso adido da Polícia Federal. O Dr. Zampronha também vai nos dar uma contribuição.

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS - Concordamos inteiramente que não é suficiente que o veículo não seja legalizado. Ele tem que ser devolvido. E o trabalho que está sendo feito pela Embaixada brasileira, pelo Itamaraty, é no sentido de que a Bolívia, e não só eles, mas os outros países também, processe e devolva esses veículos, até para que isso sirva de exemplo para que não continuem indo para lá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Tem a palavra o Delegado Zampronha.

O SR. LUIZ FLÁVIO ZAMPRONHA - O que temos a dizer é que a Polícia Federal está acompanhando esse processo de vistoria, e a ideia é que seja promovida a devolução desses veículos através de... Parece até que um veículo já foi devolvido. Teve um veículo que teve até uma espécie de solenidade. Já foi feita a devolução de um veículo, e está em processo de negociação, o MRE com o Governo boliviano, para que os veículos sejam devolvidos de fato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Passo a palavra ao Deputado Taumaturgo Lima, do PT do Acre.

O SR. DEPUTADO TAUMATURGO LIMA - Em primeiro, lugar quero cumprimentar o Deputado Protógenes e toda a Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado, os delegados da Polícia Federal, o nosso Procurador da República, o Dr. Raphael; o Presidente da FENABRAVE, Dr. Sérgio; o Diretor da FENSEG, Dr. Neival; e cumprimentar as autoridades bolivianas, meus colegas Deputados e Deputadas.



Quero parabenizar, em primeiro lugar, pelo trabalho que vem sendo feito, a Polícia Federal. Sou de uma região do Estado do Acre onde temos aquela fronteira, Peru e Bolívia, que é um problema, primeiro pela fiscalização que é deficitária, não é constante, e isso atrai o ilícito. Temos aquela região da Brasiléia, onde temos vários problemas não só com os automóveis, mas o contrabando de outros produtos, o tráfico de entorpecentes e uma série de dificuldades que encontramos para combater o tráfico e o roubo de automóveis, mas, mesmo assim, em todos esses itens a Polícia Federal tem feito um trabalho belíssimo.

Na questão de apreensão de drogas, há um volume altíssimo, pelo tamanho do nosso Estado e da região, de automóveis junto com a Polícia Rodoviária Federal. A Polícia Federal, as autoridades do nosso Estado, Ministério Público, Polícia Civil e Polícia Rodoviária Federal, não vão conseguir ir muito à frente e fazer um combate efetivo para que se tenha o resultado esperado. Por quê?

Respeitando as autoridades bolivianas que estão aqui, para isso acontecer precisamos de um acordo, da vontade dos dois lados, tanto do lado brasileiro quanto do lado da Bolívia, para fazer este combate ao roubo de automóveis. Foi dito aqui que teria que ter a regularização dos automóveis lá do lado boliviano — se não me engano, foi o Dr. Neival Rodrigues que disse.

Agora, legalizar lá os carros não vai resolver, o que vai ter um resultado efetivo e dar tranquilidade tanto ao lado boliviano, aos nossos irmãos bolivianos, quanto aos brasileiros, é o combate à entrada de carros na Bolívia, porque não podemos admitir que o Estado boliviano tenha dentro do seu território, assim como não pode ter do lado brasileiro, carros que não tenham procedência, que não tenham origem.

Eu conheço bem aquela região, pelo menos na região em que estou, do Estado do Acre. Se o carro passar para o lado da Bolívia, ele pode não ser legalizado, vamos supor, mas vai rodar dentro do território boliviano sem nenhum problema. Então, para mim essa é a maior dificuldade que nós temos. O Estado boliviano tem que ter a vontade de querer combater o tráfico de automóveis, porque isso nos traz uma série de prejuízos incalculáveis, como a nossa relação com o Estado boliviano, a questão da criminalidade e das drogas que aumentam, porque



os carros levados para o outro lado da Bolívia são negociados por drogas, por cocaína, por maconha, e não podemos admitir isso.

Aí era onde queria dar a minha contribuição, já que as autoridades bolivianas estão aqui e são um povo acolhedor e maravilhoso — inclusive temos muitos estudantes que estudam na Bolívia e são bem recebidos pelos bolivianos —, mas, além disso, temos um problema sério, que é ruim para a Bolívia, é ruim para o Estado do Acre e para o Brasil, que temos que resolver.

Não podemos fechar os olhos para isso porque se forma uma cadeia de problemas. É o seguro que nessas regiões aumenta, o tráfico de entorpecentes que aumenta, é a criminalidade que aumenta, é uma série de problemas que temos que, tenho certeza, se houver um esforço também pelo lado brasileiro de cobrar mais dos nossos irmãos bolivianos, podemos ter um avanço muito grande. E principalmente o Governo Federal tem que se posicionar, o Itamaraty, as nossas autoridades, e criar fiscalização na fronteira, porque, se fizerem tudo isso e não houver fiscalização, não vamos ter êxito.

Eu reconheço o empenho da Polícia Federal e da Receita Federal, mas não é o suficiente o que temos na fronteira. Ali em Brasília e Assis Brasil, pode-se entrar e sair na hora quiser e como quiser, porque não há fiscalização. O trabalho da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal é feito ao longo da BR, muitas vezes por uma denúncia, ou então pela intuição e experiência dos profissionais que atuam, que estão fazendo o seu trabalho e conseguindo dar uma contribuição importante, senão seria pior.

Quero concluir, Deputado Delegado Protógenes, parabenizando a Comissão. Não sou da Comissão de Combate ao Crime Organizado, mas é um tema que interessa a todos os brasileiros e brasileiras e também aos nossos irmãos bolivianos, aos outros países que são têm fronteira com o Brasil.

Acho que o Brasil, que hoje é o País que tem maior visibilidade, tem que dialogar com os nossos irmãos que estão no nosso entorno, com os nossos vizinhos, porque isso é importante para a América do Sul, para os países latinos. O Brasil tem que puxar essa discussão e procurar alternativas, cobrar parcerias com esses outros países para que possamos combater o crime, o tráfico de entorpecentes, o tráfico de crianças e de mulheres. Há uma série de mazelas que



temos em função desse mercado de automóveis e de contrabando que traz um prejuízo à nossa Nação e, principalmente, aos nossos jovens.

Está de parabéns V.Exa., e quero me colocar à disposição da Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Deputado Taumaturgo Lima, pela excelente colaboração, haja vista que é um Deputado de fronteira, fronteira essa em que trabalhamos no ano de 1999, onde participei da execução da prisão de Hildebrando Pascoal, ele e mais 40. E, naquela época, quando combatíamos o narcotráfico na fronteira, já era uma fronteira difícil, como toda fronteira seca de qualquer país, não só do Brasil, em razão dos poucos recursos na área da segurança pública, principalmente também na área da soberania nacional, de defesa nacional. O investimento ainda é muito pequeno no Brasil, e nós padecemos juntamente com outros irmãos de outros países que são fronteiriços conosco, como é o caso da Bolívia, que também padece das mesmas dificuldades.

Para os senhores terem ideia, não é só um problema do Brasil. É um problema que outros países sofrem. Eu mesmo presenciei, realizando trabalhos na Rússia e percorrendo percorri várias cidades, e eles fizeram questão que eu observasse o controle de fronteira deles. E, ao final desse trabalho em que permaneci lá, eles me perguntaram o que eu achei do controle de fronteira deles. Eu disse que passava até um submarino — montado, não desmontado. Isso para os senhores terem uma ideia. E a Rússia é um país com poderio bélico, com poderio de segurança pública superior, infinitamente maior que o do nosso País. Mas mesmo assim consegue ainda trabalhar as dificuldades, como nós também.

Mas temos muito o que fazer, a nossa democracia é muito jovem, e os desafios são grandes. Na medida em que o Brasil se reafirma como um País importante nesse continente latino-americano, os problemas surgem de forma maior do que hoje se apresentam.

Então, mais ao final deste nosso trabalho, desta audiência pública, vamos produzir um documento, e já estamos em contato com a Embaixada da Bolívia, para encontrarmos um denominador comum. Eles têm uma visão um pouco diferenciada da nossa, um pouco convergente também com relação à recuperação dos veículos, ao tratamento dos veículos ilegais, como o próprio Delegado de Polícia Federal



Zampronha disse muito bem, que já existe uma missão da Polícia Federal juntamente com o Itamaraty tratando dessa situação de identificar e recuperar esses veículos, até em obediência a um acordo internacional que temos, tratado bilateral, assinado em 2003, para que todos os veículos irregulares ou ilegais na Bolívia que tenham nacionalidade brasileira sejam repatriados.

Deputado Mandetta, do DEM de Mato Grosso do Sul.

O SR. DEPUTADO MANDETTA - Muito obrigado, Presidente desta Comissão, Deputado Protógenes.

Não sou membro da Comissão de Segurança; sou membro da Comissão de enfrentamento das drogas, uma Comissão Especial que está trabalhando na Casa. E sou oriundo de Mato Grosso do Sul, e, como foram citados aqui os números, alguns dados nos preocupam muito em relação a essa situação das fronteiras brasileiras.

Primeiro, com relação ao nosso plano de segurança de fronteiras, que foi anunciado 3 meses atrás, na semana passada, 10 dias atrás, fizemos a análise do plano lá em Campo Grande, com 15 Deputados da Casa, dessa Comissão de enfrentamento. E o plano é uma carta de boas intenções, mas sem repor o contingente da Polícia Federal, sem abrir o concurso, sem a infraestrutura de equipamentos, sem a colocação para funcionar dos veículos aéreos não tripulados, sem a capacitação e a instrumentalização da Polícia Rodoviária Federal, sem a articulação integrada das forças de segurança. Enfim, um plano que absolutamente não saiu do papel.

O segundo aspecto que nos preocupa muito também no âmbito dessa Comissão é que a Bolívia recentemente rompeu um tratado internacional de cooperação em relação ao combate às drogas. E nós sabemos que os carros roubados no Estado de Mato Grosso do Sul, no Estado de Mato Grosso e, provavelmente, no Acre e em Rondônia, são capital de giro do tráfico de drogas. Não estamos falando aqui simplesmente de um crime relacionado ao furto ou ao roubo de automóveis. Estamos falando aqui das drogas, já que, na Bolívia, assim como na Colômbia e no Peru, concentra-se a produção de 97% da cocaína produzida no mundo, segundo os dados apresentados na nossa Comissão.



Então fica um questionamento a esta Comissão de Segurança e Crime Organizado. Nesse quadro tão facilmente observado com pouco tempo de trabalho na Comissão, conversando com a Polícia Federal, conversando com a Polícia Rodoviária Federal, conversando nas audiências públicas que tivemos, encontramos, em muitos casos, essa associação do roubo de carros e do tráfico de drogas. E nos preocupa muito quando um país legaliza essa questão e diz que o carro foi roubado ou furtado no Brasil, lá é um problema administrativo. Isso nos preocupou muito, porque vimos, naquele momento, uma sucessão de sinalizações que facilitam a vida para o tráfico de drogas. Elas favorecem esse mercado que envolve roubo, furto de carros, troca por drogas, e que acontece nos dois países, enfim, em todos os países da América do Sul.

E nós lá de Mato Grosso do Sul sofremos o reajuste dos seguros, porque ficaram mais caros no mercado, e provavelmente isso ocorreu nos outros Estados. Nós vimos uma reação muito tímida do Governo brasileiro. Parece que essa questão que chega lá nos morros do Rio de Janeiro e essa violência que chega lá em São Paulo ficaram um pouco distante desse assunto drogas, que, a meu ver, é o pano de fundo dessa violência toda. E nós, América do Sul, só vamos conseguir avançar para ser um continente de respeito, marcado pela produção, marcado pela vanguarda da nossa cultura, da nossa democracia, se enfrentarmos, como Estados independentes e democráticos, articuladamente, uma questão que macula toda a América do Sul, que é questão da produção e do tráfico internacional de drogas.

Recentemente, fizemos a revisão do Tratado de Itaipu com o Paraguai e majoramos unilateralmente o preço do quilowatt/hora da Usina de Itaipu para que ajudássemos o Paraguai a construir um país socialmente mais justo — essa era a nossa argumentação. Qual foi a contrapartida que o País pediu ao Paraguai?

Nós temos inúmeros convênios com a Bolívia de transferência de tecnologia, de vacinas, de pesquisas, uma série de tratados de colaboração mútua. Faz-me crer que não estamos colocando na nossa balança de política externa no âmbito do América do Sul o viés da contrapartida de combate eficaz às drogas. Esse antigo convênio que havia entre a DEA Estados Unidos/Brasil/Bolívia/Paraguai também não está mais vigente; também já não existe mais essa troca de cooperação na luta antidrogas.



Então eu, como Deputado Federal de um Estado fronteiro à Bolívia e ao Paraguai, notoriamente chamado porta de entrada das drogas no meu País, quero dizer que isso só ocorre porque esse país não pôs porteiro nas fronteiras e porque não condicionou, não colocou suas condições de boa vizinhança àqueles artigos e àqueles fatos que os nossos vizinhos têm de ter para um bom andamento das nossas relações.

Assumirei agora, ao término do mês de agosto, uma cadeira no PARLASUL, como Deputado para o MERCOSUL, tentando levar para lá exatamente esse debate, Deputado Protógenes, de que a América do Sul construa uma polícia, uma inteligência — se não uma polícia, mas uma força de inteligência — de cooperação mútua, no âmbito da América do Sul, para que os países sócios e os países aspirantes a sócios comunguem alguns princípios na relação ao enfrentamento à questão das drogas.

Acho que essa legalização dos carros roubados é uma questão menor, porque estamos falando de narcotráfico, estamos falando de tráfico de drogas, e feita, muitas vezes, às custas da morte dos nossos motoristas, dos nossos condutores de veículos.

Estão faltando apenas 50 quilômetros, segundo informações, para a estrada bioceânica que liga o Porto de Iquique, no Chile, ao Brasil através da Bolívia, por onde vai passar todo o nosso trânsito de mercadorias de grãos de Rondônia, de Mato Grosso, de Mato Grosso do Sul — que hoje é exportado via Paranaguá/Santos e que tem que sair de navio para ir até a China. Vai ter um trânsito através de Campo Grande, Corumbá, cruzar a Bolívia e chegar ao Porto de Iquique. A mesma distância de Campo Grande a Santos é a distância de Campo Grande ao Porto de Iquique. Só que se economizam 7 dias de frete de navio. Muito provavelmente nossos exportadores vão optar por essa via.

E, com esse pano, com essa política, esses caminhões todos, com esse trânsito de mercadorias todo que certamente irá trazer um grande movimento, vão descarregar, caminhões cheios de soja, cheios de carne, no porto de Iquique. E vão voltar de lá vazios. Eu espero que não se percam no meio do caminho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Ouvimos a explanação do Deputado Mandetta, de Mato Grosso do Sul, que é membro também



da Comissão de Combate às Drogas, de que também participo e colaboro na medida do possível, em razão das inúmeras atividades que temos no Congresso.

Ele falava de um assunto importante, que é o Plano Nacional de Segurança Pública. Quer dizer, foi implementado um plano, mas ainda não se tem a infraestrutura planejada e infraestruturada para colocar esse plano com capacidade e exequibilidade para trazer o resultado de que o Brasil precisa no âmbito da segurança pública. Há muito debatemos no Congresso Nacional a respeito da impossibilidade de contingenciamento, corte ou qualquer tipo de redução, ainda que mínima, na segurança pública brasileira, principalmente nos investimentos das Forças Armadas.

Essa é condição *sine qua non* para se ter um Brasil seguro, um Brasil livre das ameaças e das cobiças internacionais que sofrem não só o Brasil, como todos os países latino-americanos, em especial Bolívia, que tem lá as suas riquezas minerais no subsolo, o gás, em especial Peru, Equador, Paraguai. Então essas ameaças subsistem. A Líbia é uma prova concreta disso. Então é necessário esse investimento.

Os próprios Estados Unidos agora, embora com a crise internacional de trilhões — sabe-se lá quando vão resolver o problema interno deles —, já estão revendo a questão dos cortes na área de segurança. Como a própria Inglaterra também, que foi palco de conflitos recentes, e o Congresso inglês, a Câmara dos Lords discutiu lá a redução, e eles voltaram atrás em razão dos recentes conflitos. Então é para se fazer uma reflexão.

O Deputado Federal Mandetta falou muito bem sobre focar o problema do câmbio do automóvel para o entorpecente, ou seja, a troca dos carros roubados e furtados por drogas a serem consumidas aqui no Brasil. Esse é um problema já de muitos anos, essa conexão de roubos e furtos de automóveis com as drogas é um problema crônico não só do Brasil, como de outros países latino-americanos — a própria Argentina também sofre desse mesmo problema.

E o Deputado Federal Mandetta também falou da atuação da DEA.

Eu tenho uma séria restrição em relação a isso. Nós, da Polícia Federal, como trabalhamos na Diretoria de Inteligência com outras agências de inteligência, e entendi que uma das medidas mais acertadas que o governo boliviano teve, nesse



cenário internacional de reflexo aqui na América Latina, foi cortar a atividade da DEA da Bolívia. Por quê? Como se permite que uma agência de combate às drogas de cooperação no país boliviano, que, segundo estatísticas, seria o grande propulsor, a grande máquina propulsora do cloridrato de cocaína e de ter esse aumento do consumo de entorpecentes em todos os países do mundo, principalmente o Brasil, que deixou de ser rota para ser hoje um celeiro consumidor. Que agência é essa que estava lá para colaborar com o narcotráfico e, desde sua estada na Bolívia, ele vem aumentando?

Então, para que a presença desse tipo de convênio que, a meu ver, é um convênio mais de espiar, mais de prevenir qualquer ação de crescimento em países em desenvolvimento do que propriamente combater o narcotráfico.

Acredito que, no combate ao narcotráfico, o Brasil é um exemplo. Aqui o narcotráfico é combatido pela nossa Polícia Federal e pelas nossas polícias. Ainda não somos suficientes. Todos os anos incineramos toneladas. Houve um ano recorde, em que incineramos mais de 150 toneladas de cloridrato de cocaína, maconha e outras drogas. Todas as operações foram de exclusividade das Instituições policiais brasileiras. Houve cooperação internacional, sim, mas foi mínima.

Se analisarmos o aparato de estrutura que esses organismos internacionais montam, principalmente nos países latino-americanos, vamos nos assustar. Vi recentemente, Presidente da FENABRAVE, Dr. Sérgio Antônio Reze, e até chamo atenção do setor privado, do setor produtivo nos países... Recentemente, no domingo, voltei da Tunísia, onde estive na fronteira com a Líbia, porque participei de uma delegação da Câmara para um processo de paz na Líbia. E a autoridades da Tunísia me chamavam a atenção para o tamanho da Embaixada dos Estados Unidos. É algo fenomenal. E a Tunísia é um país pequeno, mais ou menos, proporcionalmente, do tamanho de Bolívia. Por que aquela estrutura tão grande, perguntei às autoridades locais? *“Porque eles também possuem uma central da CIA americana para monitoramento de todo o continente africano a partir da Tunísia.”*

Então é isso, temos de avaliar. Entendo que a cooperação internacional, Deputado Federal Mandetta, sempre é bem vinda, e vamos aceitar todas as cooperações internacionais, mas com muita reserva de exequibilidade e resultado.



Temos de ter resultado. A partir do momento em que não temos resultado, por que essa superestrutura e presença no nosso País? Isso se torna uma ameaça, como a estrutura da Kroll americana que, quando deflagramos a Operação Chacal, que depois se desdobrou na Operação Satiagraha, era uma verdadeira central de espionagem não no setor político, mas focado também no setor produtivo e financeiro do País. Estavam lá todos os dados.

Acredito até que a nossa FENABRAVE seria de interesse dessa agência, que seria, entre aspas, uma “agência com fins privados”, mas tinha fins institucionais e ameaçadores ao nosso País. E nós da Polícia Federal, naquele momento histórico, fechamos a agência. E recebíamos pedido de autoridades dos Estados Unidos quase todos os dias para que a Polícia Federal, o Dr. Paulo Lacerda, facilitasse e permitisse a reabertura dos trabalhos dessa empresa privada.

Então, essa é a situação clara quando se fala em convênios internacionais.

Outra situação importante que o Deputado Federal Mandetta falou e também o Deputado Taumaturgo abordou muito bem é que tem de haver uma fiscalização maciça nas fronteiras, principalmente nos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, mas há que se fazer um trabalho sério tanto por parte da autoridade boliviana como por parte das autoridades brasileiras. Há que se unir esforços. Não basta termos um Plano Nacional de Segurança; basta termos condições de exequibilidade desse plano.

Prosseguindo com o Sr. Deputado Nilson Leitão do PSDB, do Mato Grosso.

O SR. DEPUTADO NILSON LEITÃO - Boa tarde a todos. Parabenizo o nosso querido Deputado Delegado Protógenes. Cumprimento todos da Mesa e colegas Deputados.

Só quero colaborar. Já foi bastante enriquecido o debate. Devo dizer da minha alegria por esta audiência pública.

Moro em Mato Grosso, especificamente em Sinop, que se encontra já na Amazônia mato-grossense. O Mato Grosso tem vivido o que vive o Acre e o Mato Grosso do Sul e, conseqüentemente, o Brasil.

Acho que a última sugestão feita é o remédio para isso, exatamente cuidar das fronteiras. Hoje, em Estados como o Mato Grosso, temos menos contingente da Polícia Militar do Estado, por exemplo, do que havia há dez anos. Não há



investimento nisso. Às vezes, os governos se preocupam em comprar helicóptero e viaturas, mas não se preocupam com o mais importante: a mão de obra, o ser humano. Exatamente, há que se especializar para isso.

Temos visto um crescimento enorme em relação a roubo em nosso Estado. Fui prefeito durante oito anos, e lembro-me de que fazia pesquisas semestralmente sobre as necessidades da população, e a segurança nunca passou de uma reclamação de 15% a 16%. Hoje, ela ultrapassa a Casa de 55% a 60% na maioria das cidades, principalmente as cidades-polos. Em regiões como Cárceres e Barra do Garças, esses números e esses dados vão piorando ainda mais. É claro que o remédio para isso está exatamente na segurança das fronteiras. Às vezes, são mil, 1.700 quilômetros de fronteira seca sem nenhuma segurança.

Foi implantado o Programa SIVAM, ainda no Governo Fernando Henrique. Esse programa fantástico foi implantado na minha cidade, quando eu era prefeito. Acompanhei toda a implantação do programa, com equipamento de alto nível, o qual não tem quase nenhum tipo de uso. Aliás, o equipamento é exatamente para rastrear isso, com radares sofisticados para atender a toda essa fronteira aérea e terrestre, mas que não presta qualquer tipo de atendimento por não haver efetivos lá.

Vejo, com tristeza, a Guarda Nacional e o Exército, agora, atuando, fazendo o trabalho da Polícia Rodoviária, prendendo caminhões que estiverem transportando qualquer tipo de carga ilícita, como o carvão, que diz respeito à questão ambiental ou outra carga. O absurdo a que chegou a situação é que foram presos 80 caminhões de carvão legalizados, totalmente documentados, mas os caminhões não tinham licença de operação, apenas os caminhões. Geralmente, são caminhões de frete que ficam nos postos de gasolina. Esses caminhões freteiros, que esperam carga de mercadoria ou qualquer coisa para fazer o frete de Estado para outro, estão sendo presos. Enquanto isso, estamos assistindo no nosso Estado e em nosso País ao roubo de carros, ao tráfico de droga, ao transporte de madeira ilegal e tantas outras coisas.

Só quero colaborar dizendo o seguinte: é necessário, mais do que a presença da Polícia Federal, importante nesta Comissão, a vinda do Ministro para discutir a questão da fronteira. Senão, não há Polícia Federal que consiga resolver o



problema; não há Polícia Militar que consiga resolver o problema; não há estrutura no Brasil que consiga resolver o problema diante de mil a 1.200 quilômetros de fronteira seca por onde atravessam todos os dias carros roubados e drogas na contramão.

Essa é uma realidade triste. Estamos assistindo em nossos Municípios, cada dia mais, a famílias e famílias se perdendo e se perdendo. Nesse sentido, darei aqui exemplo ao qual todos assistem todos os dias.

Encontrei na Câmara Municipal de Alta Floresta uma zeladora de 60 anos que há 16 anos está lutando para recuperar um filho, com mais de 30 anos, viciado em droga. Ele não é mais viciado; já é traficante, já vendeu tudo o que a família tinha. E essa droga só tem uma origem para o nosso Estado.

Essa é a nossa tristeza. Por isso não concordo, em nenhuma hipótese, que o Brasil aceite a possibilidade de legalizar qualquer tipo de produto roubado do nosso País, não só veículo. Isso é um absurdo. Isso é exatamente incentivar o crime. Isso é exatamente fazer com que exista um ânimo, uma motivação ainda maior por parte dos criminosos, da criminalidade, a convencer aqueles que não são criminosos a entrar no crime, falando: *É fácil; vou roubar ganhar dinheiro e continuar a vida porque lá está legalizado; lá não tem problema.*

Então, não posso concordar com esse tipo de atitude. Não é nenhum desagravo ao nosso país vizinho, mas, efetivamente, o Brasil tem de ter mão dura, mão firme. O nosso País tem de ter sua soberania para defender o povo brasileiro, a família brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - As palavras do Sr. Deputado Nilson Leitão muito contribuíram para o debate e convergiram para que haja fiscalização efetiva das fronteiras brasileiras, haja vista que S.Exa. é um Deputado de Mato Grosso, Estado fronteiro, que sofre no dia a dia com os problemas fronteiras. Talvez Mato Grosso e Mato Grosso do Sul das fronteiras mais problemáticas do Brasil. Então, nada melhor do que a avaliação de S.Exa. para confirmar isso.

Aquela é uma região onde já operamos. É região muito difícil, apesar de todos os esforços que há lá, inclusive da Polícia Civil, que até ajuda no controle de fronteira. A Polícia Militar realiza um bom trabalho, além da Polícia Federal.



Passo a palavra ao Delegado Zampronha para formular algumas questões, porque foi falado aqui, em situações anteriores, sobre a organização de uma polícia única no Cone Sul.

O SR. LUÍS FLÁVIO ZAMPRONHA - Realmente, esse fenômeno da criminalidade transnacional deve ser enfrentado por meio de mecanismos também de caráter internacional. Nesse sentido, podemos citar a existência ainda incipiente da Comunidade de Policiais da América — AMERIPOL, entidade que está surgindo e se fortalecendo nos moldes da EUROPOL.

A Europa, como o próprio Deputado Protógenes já mencionou, tem um grave problema de criminalidade transnacional por conta de uma fronteira seca, a facilidade de deslocamento dentro da Comunidade Europeia. Para solucionar esse problema de enfrentamento do crime organizado, de organizações criminosas de caráter transnacional, foi criada na Europa a EUROPOL.

Nós defendemos a atuação da AMERIPOL, no âmbito da América Latina, na América do Sul, com atuações conjuntas, sem subordinação, sem influência, sem interferência na soberania dos países, mas com troca de inteligência, com troca de informação.

Dentro do Brasil, a Polícia Federal defende a integração com as polícias estaduais. Devemos combater o crime organizado, a criminalidade no Brasil por meio de um sistema; não só de um órgão, ou de um determinado instituto, ou de determinada organização, mas por meio de um sistema composto pelos órgãos policiais brasileiros: Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Polícias Civis e Polícias Militares. Defendemos o estabelecimento e a criação de forças-tarefa e o trabalho em conjunto para tentar otimizar o nosso aparelho repressor.

É preciso o fortalecimento e a valorização do policial. Não basta equipamento. Acho que tecnologia é importante, é necessária dentro desse planejamento. Podemos citar o projeto da PRF, chamada de Alerta Brasil, que é o estabelecimento de câmaras. Trata-se do aprimoramento de um sistema já existente, chamado SINIVEM, conduzido, coordenado pela Polícia Rodoviária Federal. É uma tecnologia que pode auxiliar no combate à criminalidade em fronteira. O Alerta Brasil compõe-se de câmaras que captam e identificam automaticamente placas de veículos



cadastrados ou veículos suspeitos. Essa é uma ferramenta muito importante. Estamos esperando a implementação desse sistema.

A Polícia Federal atua no combate às organizações criminosas que fazem esse câmbio, mencionado pelo Deputado Protógenes, de troca de veículos por entorpecentes.

Em 2010, desenvolvemos a Operação São Cristóvão, em Mato Grosso, quando foi desarticulada uma organização criminosa que atuava justamente no roubo e troca de veículos por drogas na Bolívia e no Peru.

No território nacional, a Polícia Federal tem de combater o crime com inteligência. Do nosso ponto de vista, diante do problema que está sendo discutido nesta Comissão, a ocorrência de roubo no Brasil é o mais preocupante, porque é quando há ameaça ao motorista, que pode ser vítima de violência. E contamos com a colaboração da Bolívia na troca de informações e no repatriamento dos veículos a serem localizados nesse programa, nessa ação do governo da Bolívia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Ouvimos o Delegado Zampronha, que fez aqui uma atualização a respeito desse projeto da AMERIPOL, nos mesmos moldes da EUROPOL. Isso demonstra autodeterminação e autocoalissão dos países latino-americanos na solução dos problemas relativos à segurança pública, permanecendo no ambiente policial de cada país, mas unificados na troca de informações, a fim de termos um sistema único de segurança latino-americano. Esse seria o objetivo final da AMERIPOL.

Trabalhamos intensamente para que isso se concretize, se materialize, a fim de traçarmos estratégias semelhantes a de outros continentes que estão se organizando para essa finalidade.

Vivemos num mundo de alta tecnologia, de crises mundiais, de descobertas de mananciais, de riquezas minerais em abundância, então é necessária a autoproteção de países que porventura são vizinhos e estão alinhados no mesmo continente, caso dos países latino-americanos.

Franquearei a palavra aos demais presentes.

Já recebi solicitação para que fale o Dr. Alejandro Saubidet Bilbao Arieu, da Cidade Autônoma de Buenos Aires da República da Argentina e da Associação Latino-Americana de Distribuidores de Veículos Automotores.



V.Sa. tem a palavra.

O SR. ALEJANDRO SAUBIDET BILBAO ARIEU - Quero agradecer muito ao Deputado Delegado Protógenes a oportunidade de falar.

Falarei devagar para que todos possam entender meu portunhol.

Represento a Associação Latino-Americana de Distribuidores de Veículos Automotores, desde o México até a Argentina, passando pelo Chile, Brasil e Uruguai. A associação tem percebido a preocupação dos associados de distintos países com o que V.Exa. acaba de dizer sobre o roubo de carros na fronteira com a Bolívia. Na semana que vem, a Argentina, depois das eleições na semana passada, vai dar um tratamento parlamentar a este problema, visto que estão ocorrendo muitos problemas na fronteira.

Creemos que a Bolívia, na condição de membro associado para cooperação material e de segurança regional, sendo membro associado do MERCOSUL, tem a função, através da estatal de Assunción, de harmonizar legislações em função de objetivos comuns: dar bem-estar aos habitantes de cada país. E esses países devem prover as medidas necessárias para que não continue havendo roubos, assassinatos, trocas de drogas e armas por carros que passam pela fronteira.

Outro dia, do Peru, chegou-me a informação de que haviam roubado o carro blindado do Embaixador do Japão e que foi emplacado na Bolívia. Mas não pôde ser devolvido, porque o comprador alegava que era de boa-fé. Estamos verificando que há um grande problema não somente com o Brasil, Peru, Argentina, mas também com o Paraguai, que têm problemas e têm denunciado isto ao Presidente Lugo, através de uma nota, e estarão reunidos com S.Exa. na próxima semana.

Creio que é função essencial unir todos os esforços para, com essas medidas que querem tomar os governos dos diversos países, chegar a uma conclusão sobre um maior e melhor controle dos veículos, por meio de uma legislação comum em benefício da população de cada país que integra o MERCOSUL.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Dr. Alejandro.

Franqueada a palavra.



Registro também a presença do Dr. Cotrim, Delegado de Polícia Federal que já passou também por regiões fronteiriças, pelo Estado do Acre e por outros Estados da Federação.

Passo a palavra ao Dr. José Alberto Gonzáles Samaniego, Embaixador da Bolívia.

O SR. JOSÉ ALBERTO GONZÁLES SAMANIEGO - *(Exposição em espanhol.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado William Dib) - Estas foram as palavras do Embaixador José Alberto Gonzáles Samaniego.

Gostaria de saber se mais alguém na plateia gostaria de fazer uso da palavra.
(Pausa.)

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado William Dib) - Está concedido.

O SR. DEPUTADO TAUMATURGO LIMA - Eu quero cumprimentar todos novamente, o Embaixador da Bolívia, José Alberto, e quero lhe dizer que fiquei muito preocupado com determinadas colocações de S.Exa.

Nós, no Brasil, temos o maior respeito e admiração pelo povo boliviano. E o respeitamos. O Presidente Lula demonstrou isso durante os oito anos em que esteve na Presidência da República e, agora, também a nossa Presidenta Dilma. O Brasil, esta Comissão — de que não sou membro —, Sr. Embaixador, nós não queremos e nem temos a intenção de responsabilizar a Bolívia pelos problemas de narcotráfico, de roubos de automóveis. Não. Não se trata de responsabilizar a Bolívia, de dizer que só a Bolívia, o Paraguai, a Argentina, a Venezuela e outros países são responsáveis por isso. Não. O que nós estamos procurando é uma alternativa para uma situação que traz grande prejuízo tanto para a Bolívia quanto para o Brasil. Porém, não é possível dizer que não existe um ilícito, porque está nas nossas vistas.

Eu sou do Estado do Acre. Não sei se o senhor conhece o Estado de Pando, um dos maiores da Bolívia. Nós temos uma relação muito boa com nossos irmãos bolivianos. Mas, no Estado de Pando, se um carro for negociado e passar para o lado boliviano, ele não volta mais. Não volta. Isso não significa que toda a população



boliviana é consumidora de entorpecentes. Não é disso que estamos tratando. Nós estamos tratando de um assunto relevante para a América do Sul, para todos nós.

Não podemos deixar de ter coragem de dizer aos nossos irmãos que existe esse problema na Bolívia. E não é só na região de Pando. Existe em outras regiões. Os carros roubados no nosso Estado — uns vêm de Rondônia, outros de Mato Grosso — são comercializados na Bolívia e trocados por entorpecentes.

Associo-me a V.Exa. quando V.Exa. fala sobre a questão do tráfico, do consumo. Quem consome entorpecentes, droga, cocaína, não é pobre. O maior consumidor de entorpecentes do planeta é o Estados Unidos da América. O Brasil, com o fortalecimento da economia, passou a consumir mais entorpecentes. Podemos ver as estatísticas. Concordo plenamente. Ocorre que nós não podemos deixar de dialogar, de discutir sobre o fato de o Peru e a Bolívia serem os grandes produtores. Mas são financiados por quem? V.Exa. tem razão. Mas nós não podemos nos omitir em relação a essa discussão.

Não tenho nenhum problema em fazer essa discussão. Tenho o maior respeito pelo povo boliviano, que é um povo ordeiro, um povo de paz, nossos vizinho, nós temos uma convivência. Mas eu não posso concordar com V.Exa. quando V.Exa. diz que a população da Bolívia é pobre, que os carros são de 3 mil a 15 mil reais. Ele pode ser de mil reais, mas, se não tiver origem, não é bom para a Bolívia nem para o Brasil. É o que está acontecendo.

Todavia, concordo com V.Exa. quando diz que há carros que entram na Bolívia pelo mercado de exportação, comercializados legalmente. Nós sabemos disso.

Nossa discussão é ampla. Nós queremos que a América do Sul, que os países latinos tenham dias melhores, não apenas o Brasil. Hoje o Brasil é o grande líder nessa região e tem a responsabilidade de promover essa discussão. Eu sei dos problemas de seu país, eu os acompanho. Sei também do esforço do seu Presidente. Concordo com tudo isso. Mas, no que se refere a essa causa, acho que o momento não é de responsabilizar a Bolívia, o Peru ou o Brasil. Nós temos de estar juntos em uma discussão que é de nosso interesse, é de interesse dos nossos filhos, é de interesse dos nossos netos, que são os que aqui vão habitar e que vão interagir com todo esse continente.



Quero, portanto, com todo o respeito a V.Exa., discordar desse tipo de posição. Eu acho que a Bolívia tem tudo para despontar como um grande país — tem uma parte da Amazônia, pode ter uma grande produção, tem um povo brilhante. Precisamos encarar os problemas que nós temos. Nós não podemos esconder os nossos problemas, tanto o Brasil quanto a Bolívia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Terminado o debate, vamos passar às considerações finais.

Passo a palavra ao Dr. Caio, para suas considerações finais.

O SR. CAIO BERTONI - Mais uma vez, Deputado Delegado Protógenes, quero parabenizá-los por este evento. Aproveitando as palavras do Embaixador boliviano, eu acho que é um problema do Brasil, é um problema da Bolívia. É preciso deixar claro que, desses 123 mil veículos, estimamos que em torno de 15 a 20 mil sejam brasileiros. Então, existe um problema.

A Polícia Federal busca resolver isso com nosso adido na Bolívia. Estamos trocando informações, tentando aprimorar procedimentos, porque existem veículos brasileiros lá, quatro mil já detectados, e estimamos que haja aproximadamente mais 15 mil. Existe um problema. Estamos fazendo tratativas — o nosso adido, a nossa divisão —, estreitando laços, visando minimizar esses problemas que acarretam outros problemas, como o tráfico de drogas, conforme os nobres Deputados já apontaram.

De qualquer sorte, acho que esse evento vem reforçar isso, a necessidade de estreitar esses laços. Entendo que o Governo boliviano também tem a intenção de resolver esse problema. E essa lei, a Lei nº 133 boliviana, acabou trazendo o problema à tona, porque lá foi dada a oportunidade de regularizar essa situação. As pessoas que têm veículos sem documento procuraram o Governo e apresentaram o problema, e nós vimos que parte desse problema deles é problema nosso também. Então vamos aproveitar esse momento da lei boliviana para tentar, se não resolver, mitigar ao máximo o problema, que acaba repercutindo na segurança pública do nosso País e, com certeza, também na segurança pública do Estado boliviano.

Quero só reforçar que a Polícia Federal busca, das formas possíveis, resolver esse problema. É complicada a questão nas fronteiras, como todo mundo sabe. Existem planos, e a Polícia Federal está empenhada, apesar das limitações, em



resolver esse problema. Estamos em tratativas com o Governo boliviano, para tentar de alguma forma estancar essa saída de veículos brasileiros para o país vizinho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Dr. Caio.

Com a palavra, para as suas considerações finais, o Dr. Luís Flávio Zampronha.

O SR. LUÍS FLÁVIO ZAMPRONHA - Obrigado, Deputado. Eu também gostaria de parabenizar a Câmara dos Deputados pela realização desta reunião.

E encerraria a participação da Polícia Federal colocando-nos à disposição do Governo boliviano para a troca de informações necessárias à agilização desse procedimento de devolução dos veículos porventura localizados nesse processo de recadastramento, de registro dos veículos bolivianos. Nós colocamos à disposição a nossa assessoria técnica, para troca de informações, checagem de informações e checagem de documentos, a fim de agilizarmos a devolução dos veículos que sejam localizados nesse processo de recadastramento dos veículos bolivianos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Passo a palavra agora ao Dr. Raphael Perissé, Procurador da República.

O SR. RAPHAEL PERISSÉ RODRIGUES BARBOSA - Eu queria agradecer, Deputado, o convite feito pela Comissão ao Ministério Público Federal para participar deste debate na Comissão de Segurança Pública.

E queria dizer por fim, Deputado, que se pôde perceber que a tônica das falas foi justamente no sentido de um maior enfoque no combate ao crime organizado. Preocupa-me um pouco a visão compartimentada, ou segmentada, do crime como fenômeno que vai da ocorrência do crime até a prisão do autor do crime, quando na verdade a prisão do autor do crime é, para o aplicador do Direito, apenas o primeiro momento da atuação do Estado sobre ele. E um processo penal fraco faz com que o trabalho dos órgãos de persecução, seja a Polícia, seja o Ministério Público, resume-se basicamente a enxugar gelo, porque, realizadas operações, que consomem muito tempo e recurso dos envolvidos, em pouco tempo se veem em liberdade, uma vez mais, os agentes do crime, o que passa para a sociedade a sensação de impunidade, a sensação de não atuação do Estado na repressão ao crime.



Eu queria aproveitar esta oportunidade para sensibilizar a Comissão e o Parlamento para a necessidade da reanálise das leis processuais penais de uma forma mais criteriosa, a fim de que o Estado possa efetivamente atuar no combate ao crime. Da forma como isso tem sido feito hoje, a sociedade manifesta a sensação de insuficiência na atuação de combate ao crime, por mais que os agentes da persecução se empenhem na sua atividade. É importante que o Parlamento assuma essa função da produção legislativa como meio de resposta à sociedade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Dr. Raphael Perissé.

Concedo a palavra ao Dr. Sérgio Antônio Reze.

O SR. SÉRGIO ANTÔNIO REZE - Este convite que foi feito à FENABRAV pela Comissão me deu a oportunidade de verificar, na opinião de alguns dos participantes da Mesa e de outros Deputados participantes da Comissão, a importância que tem a presença do crime organizado em nosso País e as implicações dessa situação na segurança do cidadão brasileiro.

Especial a colocação feita pelo Dr. Raphael de que nós somos os que recebemos, digamos, a dureza do crime em cima — eu faço parte da população também. Acho que o Estado brasileiro deveria procurar tratar muito mais as vítimas do que os criminosos. Hoje o que se sente no Estado brasileiro é que o sujeito que comete o crime é tido como coitado: *“Coitado, vamos tomar conta dele, vamos tratar dele, vamos dar a ele um auxílio-reclusão, porque a família dele precisa, porque ele é um injustiçado da sociedade...”* E ninguém pergunta como está a família da vítima, a vítima, o que está acontecendo com os milhares de pessoas que sofrem a violência cometida por criminosos.

Eu acho que é chegada a hora de a gente parar de encontrar defeito na sociedade e passar a procurar o defeito na pessoa, porque quem comete o crime é a pessoa, não é a sociedade. O próprio Primeiro-Ministro da Grã-Bretanha disse: *“Se ela tem 11 anos mas tem capacidade para saber como se rouba uma determinada mercadoria, ela também deve ter a responsabilidade de responder por esse ato”*.

Quero fazer apenas uma observação, fora do contexto da convocação desta audiência. Eu quero dizer ao Sr. Embaixador da Bolívia que o problema não é



estatístico. Não é porque se roubam 2 milhões de veículos no Brasil que os 4 mil, 5 mil, 10 mil, 100 mil que estão na Bolívia devam ser considerados uma parte ínfima. A Bolívia não é responsável pelo roubo dos 2 milhões, efetivamente não é, mas se a Embaixada da Bolívia no Brasil desse uma declaração pública — o senhor disse que a situação não é bem assim como os jornais noticiaram —, uma declaração à imprensa, de que a lei boliviana não permite isto e aquilo, de que a Bolívia vai devolver os carros, de que a lei boliviana não acoberta o ilícito, eu, da minha parte, ficaria muito mais tranquilo com relação às atitudes do Governo boliviano.

Estou dizendo isto ao senhor porque não recebi, não li, não soube de nenhuma manifestação oficial do Governo boliviano aqui no Brasil que contestasse as afirmações feitas através da imprensa. É muito fácil dizer que a imprensa gosta de notícia. É lógico que ela gosta, e ela tem mesmo que dar a notícia. É muito melhor uma imprensa que dá notícia do que uma imprensa obrigada a se calar e a só dizer o que os governantes desejam.

Portanto, Sr. Embaixador, se o senhor afirma que a medida não foi bem essa, o senhor poderia fazer, digamos, a tradução literal dessa afirmação, mostrando à sociedade brasileira, num comunicado formal, que as notícias veiculadas não foram apropriadas, ou não refletiram a verdade.

Era só, Sr. Deputado Protógenes. Eu queria mais uma vez agradecer a oportunidade. Acho que esta reunião corresponde àquilo que se esperava da atuação do Congresso Nacional.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Dr. Sérgio Antônio Reze, Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil, pela manifestação da sua preocupação com o setor automobilístico e as distribuidoras e o impacto deste problema na economia brasileira.

Passo a palavra agora ao Sr. Neival Rodrigues Freitas, da FENASEG.

O SR. NEIVAL RODRIGUES FREITAS - Em primeiro lugar, eu queria parabenizar o Deputado Delegado Protógenes pela iniciativa desta audiência pública, que com certeza muito vai contribuir para a solução deste problema que nós estamos tendo com a Bolívia.



Eu queria dizer só mais uma coisa. As seguradoras têm muita preocupação com a redução do índice de roubo e furto de veículos no País. Tive a oportunidade de demonstrar o índice de penetração do seguro. Ele é muito baixo no Brasil. Se nós considerarmos a frota do DENATRAN, ele é de 20%; se nós trabalharmos com dados DPVAT, é de 28%. Os números são muito baixos. Por quê? Porque o seguro é caro. Se nós conseguirmos reduzir roubo e furto, nós vamos poder baixar o preço do seguro, e baixando o preço do seguro nós ampliamos a base segurada, isto é, ganhamos escala.

Nós lamentamos muito o veto a um projeto de lei aprovado aqui na Câmara dos Deputados em dezembro do ano passado, de autoria do Senador Romeu Tuma, que regulamentava a atividade de desmontagem de veículos. Isso daria elementos para que se fizesse um controle desses desmanches de veículos, o que reduziria muito o roubo e o furto de carros. Infelizmente esse projeto foi aprovado pelo Congresso e vetado pela Presidente da República.

Queríamos nos colocar à disposição das autoridades brasileiras para colaborar, no que for necessário, para que se possam tomar medidas tanto para a devolução dos veículos identificados como roubados na Bolívia, como qualquer outra medida que possa reforçar o controle nas fronteiras brasileiras. Nós já desenvolvemos algumas ações em parceria com o Estado. Uma delas é o Projeto SINIVEM, outras são, no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte, os Pátios Legais, que agilizam a devolução de veículo roubado, seja ele segurado ou não.

Nós nos colocamos à disposição das autoridades brasileiras.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Delegado Protógenes) - Obrigado, Dr. Neival Rodrigues Freitas, Presidente da Federação Nacional das Empresas de Seguros Gerais.

Quero agradecer, em nome desta Comissão, aos nossos convidados, que muito nos honraram com suas exposições e esclarecimentos, e a todos que comparecem a esta reunião de audiência pública. Agradeço em especial ao Dr. José Alberto Gonzales Samaniego, Embaixador da Bolívia, que tem a honradez de nos trazer suas posições e de nos encaminhar todo e qualquer documento, notícia ou relatório que possa nos ajudar a convergir para uma solução comum para este



problema, que não é só de Brasil e Bolívia, é um problema continental, como muitos ressaltaram.

O Dr. Caio mesmo já dizia que há um certo confronto... Ele deu um esclarecimento muito bom. Desses 126 mil veículos que a imprensa noticiou, 83% são de origem japonesa, e de 15 a 20 mil são brasileiros, 4 mil já detectados. Então, como o Dr. Caio muito bem salientou, o trabalho que a Polícia Federal e as autoridades diplomáticas vão ter agora é o de repatriar esses veículos, sobretudo o de criar mecanismos para que isso se dê o mais breve possível. O Dr. Zambronha frisou bem a necessidade de devolução desses veículos cadastrados no menor tempo possível.

O Dr. Raphael explicitou muito bem ao finalizar que importante é o combate ao crime organizado, e com um processo penal mais forte, porque hoje o processo penal está fragilizado. Muitas vezes, trabalhos que a Polícia Federal e o Ministério Público realizam, com forte empenho, de combate ao crime, com produção de provas, etc., são anulados no Judiciário. Isso cria uma sensação de impunidade muito grande.

O Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, Dr. Sérgio Antônio Reze, destaca o sentimento do brasileiro, do cidadão brasileiro, essa sensação de impunidade. A proteção e vitimização dos meliantes, dos criminosos, é muito grande. Nesse debate acerca dos direitos humanos, como ele ressaltou, tem de haver uma igualdade, para que também as vítimas sejam protegidas. Precisamos criar instrumentos legais, instrumentos jurídicos ágeis.

No Congresso Nacional, Dr. Reze, nós trabalhamos cotidianamente para aperfeiçoar esses instrumentos, a exemplo do que disse o Embaixador da Bolívia a respeito do seu país, onde também há essa preocupação com a criação de instrumentos jurídicos. No Brasil nós estamos mesmo empenhados, nesta 54ª Legislatura.

Quando aqui chegamos, no primeiro dia de mandato, Dr. Sérgio Antônio, 3 de fevereiro, propusemos, logo de imediato, o PL 21, tombado com o número 21. Sabe do que se trata? Trata-se de aumentar a pena para o crime de corrupção, de equiparar a pena para os crimes de corrupção às penas para crimes contra a vida:



12 a 30 anos de cadeia. Por quê? Porque, se existe uma facilitação fronteiriça para o narcotráfico, o roubo e o furto de automóvel, o sequestro de pessoas e outras infrações transnacionais, é porque alguém facilita essa circulação, e esse alguém muitas vezes é integrante de instituições estatais. Então é preciso termos uma punição severa. A punição para a corrupção é muito branda. Um absurdo! Há 126 mil carros sem identificação, irregulares, na Bolívia, e o Embaixador ainda disse que alguns são contrabandeados, de origem ainda duvidosa. Embora a importação seja legal, alguns vão ainda misturados. Grande parcela desses veículos são brasileiros, e uma boa parcela, argentinos. Como bem disse o Dr. Alejandro, até o carro do Embaixador do Japão foi parar na Bolívia. Como é que acontece esse tipo de crime, transnacional? Só com a colaboração de autoridades. Infelizmente, a corrupção ainda é um problema muito grave no Brasil, e tem que ser combatida duramente.

Quando eu propus esse projeto ao Congresso Nacional, muitos ficaram céticos quanto à sua tramitação, mas o Presidente desta Casa, Deputado Marco Maia, deu tratamento especial à proposição, e ela tem prioridade nos debates do Congresso Nacional. O projeto não tem muita simpatia nesta Casa, mas o Brasil tem que enfrentar esse problema, que não é um problema apenas brasileiro, mas atinge outros países também.

Parece até que nós estávamos renunciando, porque a leva de corrupção que está campeando neste País é muito grande. Agora há um temor, porque a pena é muito grande — 12 a 30 anos — para corruptos e corruptores. Mas o sentimento de nós, brasileiros, Dr. Reze, e eu estou com o senhor, é que a pena ainda é muito branda. Temos que ser mais rigorosos.

Se a Constituição da República nos permitisse, uma pena de 100 anos ainda seria pouco para esses criminosos. E muitas vezes a corrupção leva a outros tipos de crime, não só o de tirar a vida de pessoas, de desafetos, como também o de desviar dinheiro público da área da saúde e da educação. Ela fragiliza o Estado. O Estado brasileiro está fragilizado por esses roubos e furtos de automóveis, que são até incentivados, por exemplo por essa solução que a Bolívia encontrou de legalizar, o que para nós é muito desconfortável, é um incômodo. Vamos encontrar um entendimento diplomático, com as missões que nós vamos realizar, e vamos instar o país boliviano a nos ajudar a recuperar esses veículos e, principalmente, a criar



mecanismos para que não haja esse grande volume de veículos roubados ou furtados em território boliviano.

O Presidente da Federação Nacional de Seguros Gerais, Dr. Neiva Rodrigues Freitas, falava de um projeto de lei que ajudaria, e muito, no combate a esse tipo de crime, o projeto de autoria do saudoso Senador Tuma que regulamentava as oficinas de desmanche. Ele foi vetado, mas nós podemos encontrar outro instrumento legal que diminua internamente esse tipo de problema.

Esta audiência pública contou com a participação de grandes nomes dos segmentos envolvidos, contou com a experiência do Dr. Sérgio Antônio Reze e do Dr. Alejandro. Honrou-nos especialmente a presença do Dr. Alejandro, que é Presidente da Associação Latino-Americana de Distribuidores de Automóveis — do México à Argentina. O senhor nos dará uma grande contribuição ajudando a dirimir esse problema, que não é um problema só do Brasil, mas afeta todo o continente latino-americano. Precisamos de ações de coalizão para resolver esses problemas, ainda que setoriais. Temos que coordenar ações, e é nesta direção que nós vamos trabalhar, a de encontrar uma solução comum, que agrade a todos os países. Evidentemente que não vamos nos alinhar a soluções ilegais, a soluções ilícitas, a soluções irregulares. Vamos manter a nossa posição de contribuir para esse processo. Foi para isso que a Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado solicitou esta audiência pública com a presença dos senhores da Polícia Federal, do Ministério Público, do Dr. Perissê e de integrantes do setor de distribuição de automóveis e do segmento de seguros de automóveis, que nos deu um indicativo muito preocupante sobre o impacto no preço dos seguros decorrente do grande volume de automóveis roubados. O índice é altíssimo: mais de 2 milhões de veículos nos anos de 2005 a 2011.

Muito obrigado a todos os presentes, e muito obrigado à imprensa pela presença. Desta reunião nós saímos com a conclusão de um relatório, e vamos prosseguir com os entendimentos com a Embaixada da Bolívia.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos. Antes, porém, convoco reunião ordinária para amanhã, quarta-feira, às 14h, no Plenário 6, para deliberação das proposições constantes na pauta já divulgada.

Está encerrada a nossa reunião.