

27/7/1986

País tem 30 mil carros oficiais com chapas frias

Dalce Maria

O conflito entre bóias-frias em greve e policiais militares em Leme, interior de São Paulo, no dia 11 de julho, quando duas pessoas morreram, trouxe em seu bojo um escândalo de que poucas pessoas se deram conta: o uso indiscriminado de chapas frias em carros oficiais do país. No episódio, parlamentares do PT solidários aos grevistas, usaram um Opala com chapa fria fornecido pela própria Assembléia Legislativa de São Paulo.

Independente da acusação, não provada, de que os parlamentares tenham provocado o conflito, o uso da chapa fria mostrou que esse hábito, outrora sempre ligado à repressão policial, espalhou-se. A estimativa do Departamento Nacional de Trânsito é alarmante: circulam pelo país, neste momento, cerca de 30 mil carros oficiais com chapas frias, ou seja, carros oficiais no certificado de propriedade, mas particulares nas placas. Ainda mais escandaloso do que a quantidade é a total ausência de controle: o número exato de chapas frias em território brasileiro e a que órgãos ou pessoas servem, nem o Denatran ou o próprio Contran — Conselho Nacional de Trânsito sabem dizer.

Durante os anos do regime militar, chapas frias eram comumente usadas pelos organismos de repressão e informação do governo, freqüentemente em ações difíceis de explicar, como no caso do Puma conduzido pelo capitão Wilson Machado e pelo sargento Guilherme Rosário que explodiu no estacionamento do Riocentro, em 1981, enquanto se comemorava o dia do trabalhador. Hoje, um deputado do Rio de Janeiro, Hélio Moreira (PDT), encontra formas bem mais prosaicas para explicar por que usa chapa amarela no carro que lhe foi destinado pela Assembléia Legislativa: “não sou vaidoso e o povo confunde prerrogativas com privilégios”, justifica.

Na verdade, a chapa fria permite a seu usuário esconder sua condição de servidor público e usar um carro oficial para fazer compras, ir à praia ou mesmo deslocar-se para prestar solidariedade a trabalhadores em greve. Leis para controlar a autorização e discriminar a utilização das placas particulares de carros oficiais existem e são antigas, só que poucos as cumprem.

As primeiras regulamentações datam de 1950. Em abril daquele ano, uma lei proibiu terminantemente o uso de placas particulares em carros oficiais. Três meses depois, um decreto presidencial abriu espaço para as placas frias, reservando seu uso às missões secretas. Há três anos, o próprio Contran completou a legislação, limitando a utilização das chapas frias às missões secretas autorizadas pelo presidente da República.

No entanto, é difícil acreditar que o Ministério da Agricultura, por exemplo, esteja empenhado em tantas missões sigilosas que justifiquem a posse de 19 placas frias, mais do que o dobro das 8 à disposição da Polícia Federal em Brasília. Também não costumam ser secretas as missões do Ministério da Educação, que dispunha de 6 chapas frias, mesma quantidade à disposição das frotas do Ministério do Trabalho, Previdência Social, Interior e Minas e Energia. Já o Ministério da Fazenda contava com 18 chapas frias.

Entre os ministérios militares, 587 placas particulares foram contadas, em fins do ano passado, na frota do Ministério do Exército. Na mesma época, o Estado Maior das Forças Armadas possuía sete chapas frias, enquanto que o Ministério da Aeronáutica tinha 32. Outros ministérios civis também dispunham de chapas frias: o das Comunicações, 4; Indústria e

Comércio e Saúde, 7 cada. O importante é que, oficialmente, nenhum desses ministérios reconhecem a posse de qualquer desses veículos.

Na opinião do diretor geral do Denatran, Délio Lins e Silva, a melhor explicação para o uso indiscriminado das placas particulares em veículos oficiais, é que, até agora, nenhum órgão ou autoridade federal centraliza o controle das autorizações. As placas são distribuídas pelos Detrans de cada estado e podem ser autorizadas por muitos órgãos. Vários estados têm, até, legislação própria sobre o assunto e, desde 1981, cada ministério tem controle sobre a sua própria frota de veículos.

— Sendo assim — explica o diretor do Denatran — no Amazonas ou em Sergipe, se alguém do SNI ou qualquer representante, por exemplo, da Secretaria Estadual de Educação resolverem que precisam de uma paca fria, provavelmente a conseguirão sem deixar suas respectivas cidades, nem via papel. Daí em diante — pergunta Décio Lins e Silva — que destino terão estes carros?

Os números e abusos vergonhosos envolveram até emocionalmente o diretor do Denatran. No início do ano, ele tomou conhecimento do caso de Eliane dos Reis: ela buscou o Ministério da Justiça em Brasília para reclamar de constantes perseguições, ameaças de estupros e violências, sempre efetuadas por homens que usavam os mesmos três carros. As investigações sobre o caso levaram a três veículos oficiais com placas particulares. A partir de então, o diretor do Denatran tomou para si o problema: redigiu nova portaria sobre chapas frias, conseguiu aprovação do ministro da Justiça e, há três meses vem tentando tomar o timão em meio à tempestade.

Mas o descontrole continua. A portaria sublinha a necessidade de se pedir, ao presidente da República, a autorização para cada placa e sugere o licenciamento de 86 como recurso para os Detrans localizarem, em seus estados, cada uma destas chapas no momento do reemplacamento — conta Délio Lins e Silva. "No entanto, até agora, poucos são os estados a obedecer a portaria: a maioria dos órgãos continua requerendo as chapas frias nos Detrans estaduais e, frequentemente, conseguindo", concluiu.

Impossível não conseguir: o próprio diretor do Detran de São Paulo, por exemplo, é o primeiro a salvaguardar o privilégio, afirmando que o uso destas placas é mais que legal. Cyro Vidal encontrou até uma solução semântica para o problema. Segundo ele, "placas particulares usadas por carros oficiais são reservadas, placa fria é outra coisa". Opinião da qual discorda inteiramente o diretor do Denatran. "O que garante esta legalidade? Só o fato das placas estarem em carros oficiais. Qualquer fabriqueta de fundo de quintal confecciona placas e estas podem, muito bem, parar nos veículos oficiais em meio a tanto descontrole", diz Délio.

Entre os dispositivos que podem ser usados pelo governo para controlar o uso e abuso, está a Lei de Delegação de Competência que, em breve, o presidente Sarney deverá assinar, para regulamentar a distribuição de chapas frias. O incentivo para o uso da nova legislação, rigidamente centralizada, começou com um ofício do Denatran ao ministro da Justiça, enviado em meados deste mês. No documento, Délio Lins e Silva informa ao ministro Paulo Brossard sobre as dificuldades estaduais para o cumprimento da portaria sobre o uso de chapas frias devido "à forte reação de setores das administrações, beneficiárias do uso ilegal das placas frias."

Evidentemente, a Lei de Delegação de Competência continuará permitindo o uso das placas frias aos órgãos cuja natureza de serviços exige sigilo e discricção. Moralizado o uso, o próprio Renavan — Registro Nacional de Veículos Automotores terá uma categoria especial na qual todos estes carros teriam registro. Cabe a pergunta: a partir da nova lei, mesmo levando-se em

conta as necessidades de segurança da Presidência da República, será que permanecerão justificáveis os 389 carros com chapas frias contados na frota presidencial em fins de 85?

Os leilões de carros oficiais autorizados pelo presidente Sarney, eram, também, esperança para a economia não só de placas brancas como de frias. Enquanto foram realizados, 475 carros de 13 ministérios chegaram a ser leiloados. Com o plano cruzado, multiplicaram-se as necessidades dos órgãos fiscalizadores de preços em todo o país, os leilões foram suspensos e 117 carros, doados à Sunab, além de 29 à Polícia Federal. Mas, nem o Ministério da Administração, que coordena leilões e doações, pode afirmar se entre estes 621 veículos estavam alguns chapas frias. A resposta é impossível porque cada um dos órgãos envolvidos com excessos de carros tem controle total sobre suas frotas.

(Página 26)