

MARCOS FERREIRA DE SANTANA - CAP QOPM

REFLEXÃO SOBRE A VIATURA-PADRÃO PARA O POLICIAMENTO OSTENSIVO

Monografia apresentada ao Departamento de Contabilidade, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Administração Policial.

Orientador: Ten-Cel QOPM José Antônio Fernandes.

Co-Orientador: Prof. Dr. Ivan Santa Maria.

CURITIBA
2003

Dedico este trabalho a Rosangela e aos meus filhos Allan e Melina, pela paciência e colaboração que sempre me prestaram, especialmente nas horas mais difíceis.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter-me dado saúde e força suficiente para vencer mais esse desafio;

Ao Ten-Cel QOPM José Antônio FERNANDES, pela disposição e incentivo na orientação desta pesquisa, sempre com idealismo e competência;

Aos Policiais-Militares da 4ª Seção do Estado-Maior e da Diretoria de Apoio Logístico da Polícia Militar do Paraná, pelo apoio na elaboração desta obra;

Aos valorosos Professores e Instrutores do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais / Especialização em Administração Policial, pelos conhecimentos transmitidos;

Agradecimento especial à professora e orientadora Maria Elisabete de Oliveira, pela abnegação e paciência extremada no acompanhamento e revisão deste estudo, do nascedouro à arte-final.

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA	ii
AGRADECIMENTOS	iii
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	vi
RESUMO	vii
1 INTRODUÇÃO	1
2 METODOLOGIA	3
3 DESENVOLVIMENTO	4
3.1 AUTOMÓVEL: INVENTADO PARA O TRANSPORTE HUMANO E DE MATERIAIS	4
3.2 O POLICIAMENTO RADIOMOTORIZADO AUTO NA POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ.....	5
3.2.1 Importância do Policiamento Radiomotorizado	7
3.2.2 Situação Atual das Viaturas de Radiopatrulhamento no CPC.....	8
3.3 LEGISLAÇÃO SOBRE ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS.....	11
3.3.1 Administração de Frota em Âmbito Federal.....	12
3.3.1.1 Normas para licitação e contratos da administração Pública (Lei nº 8.666/93).....	12
3.3.1.2 Classificação de veículos da administração Federal Direta (Decreto nº 79.399/77).....	14
3.3.2 Administração de Frota em Âmbito Estadual.....	16
3.3.2.1 Enquadramento e Utilização dos veículos a serviço do Poder Executivo Estadual (Decreto nº 1311/99).....	17
3.4 CRITÉRIOS A SEREM OBSERVADOS NA PADRONIZAÇÃO DE FROTAS.....	29
3.4.1 Veículos sem Adaptação.....	21
3.4.2 Veículos com Adaptação.....	22
3.4.3 Secretaria Nacional de Segurança Pública.....	24
3.5 FROTAS PADRONIZADAS.....	26
3.5.1 Marinha do Brasil.....	26
3.5.2 Exército Brasileiro.....	27
3.5.3 Força Aérea Brasileira.....	27
3.5.4 Estado da Bahia.....	28
3.5.5 Veículos Utilizados Pelas Polícias de Alguns Estados Americanos.....	30
3.5.6 Testes e Avaliações de Frotas Padronizadas.....	31
3.6 CONFIGURAÇÕES DE VEÍCULOS ADEQUADOS À PADRONIZAÇÃO DE FROTAS.....	32

3.7 PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS POLICIAIS-MILITARES DO POLICIAMENTO DA CAPITAL SOBRE AS VIATURAS UTILIZADAS NO RADIOPATRULHAMENTO.....	34
3.8 PERCEPÇÃO DE OUTRAS POLÍCIAS MILITARES DO BRASIL SOBRE AS VIATURAS UTILIZADAS NO RADIOPATRULHAMENTO.....	44
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	52
6 ANEXOS.....	54
- anteprojeto Monografia.	
- Perguntas Referentes ao Questionário e Entrevista.	

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADRO 1	- Marca e modelo de viaturas destinadas ao radiopatrulhamento no Comando do Policiamento da Capital	10
QUADRO 2	- Classificação por grupos de emprego da frota da Polícia Militar.....	22
QUADRO 3	- Percentagem por marca e modelo das viaturas radiopatrulhas do Comando do Policiamento da Capital.....	25
QUADRO 4	- Especificações técnicas que devem possuir uma viatura policial segundo a Secretaria Nacional de Segurança Pública.....	27
TABELA 1	- Faixa etária do motorista policial do Comando do Policiamento da Capital	38
TABELA 2	- Tempo em anos de atividade profissional do motorista policial do Comando do Policiamento da Capital.....	38
TABELA 3	- Modelos de viaturas mais utilizadas no radiopatrulhamento do Comando do Policiamento da Capital.....	39
TABELA 4	- Modelos de viaturas inadequadas para o radiopatrulhamento no Comando do Policiamento da Capital.....	40
TABELA 5	- Modelo de viatura que melhor se adapta ao radiopatrulhamento no Comando do Policiamento da Capital.....	41
TABELA 6	- Outros modelos de veículos indicados pelo motorista policial para o radiopatrulhamento no Comando do Policiamento da Capital.....	42
TABELA 7	- Motivos identificados pelos motoristas policiais na escolha dos modelos de veículos para o radiopatrulhamento no Comando do Policiamento da Capital.....	43
TABELA 8	- Grau atribuído pelos motoristas policiais diante dos itens técnicos das viaturas utilizadas no radiopatrulhamento do Comando do Policiamento da Capital.....	44
TABELA 9	- Tipo de veículo mais adequado para o radiopatrulhamento no Comando do Policiamento da Capital	46

RESUMO

SANTANA, Marcos F. **Reflexão Sobre a Viatura Padrão Para o Policiamento Ostensivo.** Este trabalho monográfico buscou demonstrar que a administração da frota da Polícia Militar é uma atividade extremamente complexa, sendo que o gerenciamento inadequado acarreta prejuízos a toda uma estrutura existente para mantê-la em operação. Entre os vários fatores que comprometem o gerenciamento da frota, a falta de padronização das viaturas policiais existentes atualmente é dos mais prejudiciais, em que a diversidade de marcas e modelos de veículos contribuem para uma menor efetividade do serviço policial com uma maximização dos custos operacionais, fato perfeitamente comprovado nas unidades operacionais da Capital e afetas ao Comando do Policiamento da Capital, contexto em que se estabeleceu a base do presente estudo. Utilizando-se de pesquisas bibliográficas, foram apresentados os principais aspectos técnicos, características e critérios a serem observados na padronização de uma frota. Através de pesquisas documentais, analisaram-se as viaturas atualmente em uso no policiamento ostensivo da cidade de Curitiba, apresentando, brevemente, as vantagens e desvantagens na multiplicidade de marcas e modelos. Fez-se, ainda, uma apresentação de padrões de frotas existente em diversos órgãos da administração pública no âmbito federal e estadual, demonstrando que a padronização já é uma realidade. No estudo de caso realizado com os policiais motoristas, procuraram-se, através de questionários, opiniões sobre as viaturas empregadas no radiopatrulhamento auto, bem como, processou-se leitura em outras policiais militares sobre o tema em questão. Na parte conclusiva do trabalho, foram formuladas propostas para efetivar-se programa de padronização na frota, por meio de uma política de remanejamento e descarga de veículos, conjugadas com propostas de novas aquisições segundo características técnicas preestabelecidos pela Secretaria Nacional de Segurança Pública e por Comissão de Padronização especificamente sugerida para o programa.

Palavras-chave: Polícia Militar do Paraná; Policiamento Ostensivo; Viatura Padrão

1. INTRODUÇÃO

A frota da Polícia Militar do Estado do Paraná, pelo seu tamanho e sua importância, merece atenção especial de seus administradores, sendo uma preocupação constante os grandes problemas gerenciais causados pela enorme quantidade de marcas e modelos de veículos em utilização.

O mercado possui veículos com características extremamente próximas nos aspectos aerodinâmicos, estéticos, econômicos, mecânicos e elétricos, sendo as diferenças mais marcantes aquelas relacionadas ao comportamento do veículo quando em movimento.

Essa grande variedade que enriquece a competição entre as marcas e dificulta o processo de escolha pelos eventuais compradores, é muitas vezes resolvida pela melhor oferta ou pelo menor preço conseguido por determinado fabricante, no tocante às aquisições realizadas pela Administração Pública.

Para a escolha dos melhores tipos e modelos de veículos a serem utilizados em cada uma das atividades desenvolvidas pela Polícia Militar, há necessidade de criteriosa atividade de observação dos modelos existentes, analisando as vantagens e os problemas apresentados no seu emprego cotidiano.

A escolha para a administração torna-se então mais difícil, pois a compra baseia-se sempre no menor preço que, por conseguinte, oferece as menores opções em termos de equipamentos de segurança e conforto.

Esses fatos vêm fazendo com que, a cada compra de novas viaturas, novos modelos sejam incorporados à frota, com prejuízos à estrutura de manutenção, à realização de serviços, aos órgãos provedores pela dificuldade na compra de peças, pois vencida a quilometragem de garantia ou ultrapassado o tempo permitido, não existe, deste momento em diante, um acompanhamento eficiente da Instituição, preventiva e corretivamente, o que resulta em prejuízos à frota e ao erário público.

Outro fator importante nas mudanças constantes dos modelos e marcas é a dificuldade que os motoristas enfrentam para se adaptarem à sua condução, pois os veículos possuem características diferentes de dirigibilidade, o que contribui para o aumento do número de policiais vitimados em decorrência de acidentes de trânsito, aliado à deterioração prematura da frota pelo uso inadequado.

A aquisição de novos veículos obedece a uma programação governamental, previamente estabelecida, comum a todos os órgãos da Administração, sendo, portanto, uma decisão eminentemente política.

Deve a Instituição estar sempre preparada, munida de relatórios gerenciais de utilização de cada tipo de veículo existente para assessorar o Governo, no momento oportuno, na escolha e na quantidade necessária de viaturas a serem adquiridas.

A padronização é, portanto, medida de economia de recursos com o gerenciamento e a manutenção da frota, tendo reflexos diretos na segurança das operações envolvendo veículos, garantindo o sucesso das missões a serem realizadas pela Instituição.

Também os fatos nos levam à constatação da existência, na frota de veículos automotores da Corporação, de uma variedade de marca e modelos de viaturas, que são empregadas nos serviços de Patrulhamento Radiomotorizado e em outras atividades administrativas e de apoio ao Policiamento Ostensivo.

Ainda merece ser destacado o pouco conteúdo teórico sobre o assunto pesquisado, fato este que surpreende, pois temos inúmeros trabalhos científicos enfocando vários temas do conhecimento Policial Militar, mas sobre o assunto em questão, quase nada foi encontrado a não ser alguns documentos esparsos.

O estudo tem com objetivo maior analisar os reflexos que poderiam trazer à Corporação a padronização da frota destinada ao policiamento ostensivo, como uma alternativa para o policiamento radiomotorizado na Capital do Estado, uma vez que, numa primeira aproximação com o assunto, observamos que a miscelânea de marcas e modelos de viaturas existentes atualmente contribuem para uma menor efetividade do serviço policial com uma maximização dos custos operacionais.

Dentro desse enfoque e, mais especificadamente, será realizado no presente trabalho técnico-científico:

- a) análise das viaturas atualmente em uso no policiamento ostensivo;
- b) apresentação dos aspectos envolvidos no processo licitatório de compra de viaturas;
- c) estabelecimento de critérios técnicos a serem observados para se padronizar uma frota.

2. METODOLOGIA

A metodologia empregada para analisar as viaturas atualmente em uso no policiamento ostensivo, será efetivada, primeiramente, na 4ª seção do Estado-Maior da Polícia Militar do Paraná, através de relatórios atuais das viaturas afetas ao Comando do Policiamento da Capital (**pesquisa documental**). Após esse primeiro levantamento, será procedida uma pesquisa com os motoristas policiais, através de questionários (**estudo de caso**), em que apreciarão as vantagens e desvantagens das viaturas atualmente utilizadas no radiopatrulhamento.

Para apresentar os aspectos legais envolvidos no processo de compra de viaturas (licitação) e na administração de frota nos diversos níveis de governo, será levantado dados nas diversas seções da Polícia Militar do Paraná:

Na 1ª seção do Estado-Maior da Polícia Militar do Paraná, será compilada toda a legislação federal e estadual, restritiva e normativa, acerca de viaturas e composição de frota oficial (**pesquisa documental**).

Na Diretoria de Apoio Logístico (DAL) da Polícia Militar do Paraná, serão reunidos processos licitatórios e editais públicos de compra de viaturas policiais (**pesquisa documental**).

Na 4ª seção do Estado-Maior da Polícia Militar do Paraná, buscar-se-ão todas as normas vigentes sobre viaturas, planejamento para escolha e aquisição de viaturas (**pesquisa documental**).

Na definição dos critérios técnicos a serem observados para se padronizar uma frota, será observada a norma estabelecida pela Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), bem como será realizada uma pesquisa qualitativa na biblioteca da Universidade Federal do Paraná, biblioteca da Academia Policial Militar do Guatupê e na Internet (**pesquisa documental**).

Será processada leitura em outras Polícias Militares do Brasil, através de entrevistas (**estudo de caso**).

Por derradeiro, após a coleta e mensuração dos dados auferidos, serão estes tabulados e apresentados em forma de tabelas, quadros, gráficos e descrições cursivas, procurando cotejar os resultados do trabalho entre si e com os estudos prévios, constantes da fundamentação teórica, procurando-se atender as questões da pesquisa.

3. DESENVOLVIMENTO

3.1. AUTOMÓVEL: Inventado para facilitar o transporte humano e de materiais

Foi no início do século XVIII que, em vários países, principalmente europeus, iniciaram as pesquisas, objetivando inventar um veículo que facilitasse tanto o transporte humano como o de materiais, com mais rapidez e a grandes distâncias.

Nicolas Cugnot, francês, em 1769, desenvolveu o primeiro veículo a andar impulsionado pela própria energia que possuía. Era um trator com três rodas e usava o vapor como fonte energética.

Em 1860, o francês Etienne Lenoir inventou o primeiro motor com combustão interna. Usava um sistema que envolvia o uso de eletricidade, gás, êmbolos e um volante.

Coube, ao francês também, Alphonse Beau de Rochas inventar e publicar os princípios do ciclo em quatro tempos (admissão, compressão, expansão e exaustão). Esses princípios, mais tarde, foram estudados pelos alemães N. A. Otto e Eugen Lange (1876) que, com muito sucesso os aplicaram nos motores que fabricaram e comercializaram às empresas de pequeno porte. Este princípio do ciclo de quatro tempos é utilizado até hoje nos motores de combustão interna na totalidade dos automóveis.

O alemão Karl Benz é considerado o “pai do automóvel”, porque foi o primeiro a colocar nas estradas um automóvel equipado com motor de combustão interna com razoável segurança. Esse veículo desenvolvia a velocidade de 10 Km/h e usava, como combustível, a queima de benzina. Muitas das características, que os automóveis atuais possuem, foram heranças desse alemão, que exibia, na época em seu veículo um sistema de ignição elétrica, um sistema de arrefecimento do motor por radiador e circulação de água e um sistema de transmissão ao eixo por engrenagens diferenciais.

Com o passar do tempo, muitas pessoas se envolveram com a incipiente indústria automobilística, como por exemplo o alemão Gottlieb Daimler (1866), os irmãos norte-americanos Charles e Frank Duryea (1893) e outros, legando-nos

muitos conhecimentos que proporcionaram um progresso tecnológico, permitindo que chegássemos aos automóveis modernos.

Foi um mecânico agrícola, chamado Henry Ford, que deu novo impulso a esses veículos, vendo-os como um meio de transporte barato, útil e prático. Iniciou-se assim um novo período, o da industrialização dos automóveis, já então no início do século XX, espalhando-se por vários países do mundo, com isso trazendo uma mudança radical no comportamento dos homens e na economia mundial.

3.2. O POLICIAMENTO RADIOMOTORIZADO NA POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ

Com o acontecimento da revolução de 1964, as Polícias Militares do Brasil passaram a desempenhar a missão de força encarregada da realização da manutenção da ordem pública, conforme previu a Constituição Federal de 1967, no seu artigo 13, parágrafo 4º, que diz:

“Art. 13 - Os Estados organizar-se-ão e reger-se-ão pelas Constituições e leis que adotarem, respeitados, dentre outros princípios estabelecidos nesta Constituição, os seguintes:

§ 4º - As polícias militares instituídas para manutenção da ordem pública nos Estados, nos Territórios e no Distrito Federal, e os Corpos de Bombeiros Militares são considerados forças auxiliares, reserva do Exército, não podendo seus postos ou graduações ter remuneração superior à fixada para os postos e graduações correspondentes no Exército”.

Em consequência dessas novas atribuições, a Polícia Militar do Paraná passou a realizar também o serviço de Patrulhamento Radiomotorizado, uma variante do Policiamento Ostensivo, missão que era até então de competência das chamadas Guardas-Civis.

Com a criação do Corpo de Policiamento Radiomotorizado (CPRM), através do Decreto Governamental nº 5797 de 24 de junho de 1968, essa fração recebeu a missão de realizar o policiamento ostensivo, nessa nova modalidade, funcionando inicialmente como parte integrante (adida) ao Regimento Coronel Dulcídio (RCD), sendo instalada oficialmente em 6 de março de 1969.

A partir de 12 agosto de 1970, esse Corpo de Policiamento recebeu vida própria, sendo que em 10 de agosto de 1971, começou a funcionar com viaturas e equipamentos próprios, atuando operacionalmente.

Com a publicação do Decreto-Lei nº 667, de 02 de julho de 1969, especificou-se mais essa nova competência, conforme diz o seu artigo 3º, letra "a":

"Art. 3º - Instituídas para a manutenção da ordem pública e segurança interna nos estados, nos Territórios e no Distrito Federal, compete às Polícias Militares, no âmbito de suas respectivas jurisdições:

a) executar com exclusividade, ressalvadas as missões peculiares das Forças Armadas, o policiamento ostensivo fardado, planejado pelas autoridades policiais competentes, a fim de assegurar o cumprimento da lei, a manutenção da ordem pública e o exercício dos poderes constituídos;

(...)" (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 1.072 de 30 de dezembro de 1969)

A radiopatrulha, como inicialmente foi concebida, transformou-se muito, passando a ser o principal tipo de serviço prestado pela Polícia Militar, voltado exclusivamente para o atendimento direto ao público, propiciando muita tranqüilidade, principalmente pela sua grande mobilidade e facilidade de contato com a comunidade.

No ano de 1976, com a publicação da Lei de Organização Básica (LOB), lei Estadual nº 6774/76, que definiu a atual organização e desdobramento da PMPR, o CPRM foi incorporado ao patrulhamento motorizado das diversas Unidades Operacionais.

Historicamente, pela forma como foi criada a radiopatrulha, tem-se entendido como sendo exclusiva para as atividades motorizadas a quatro rodas, mas temos também outras conotações como a própria motocicleta que realiza radiopatrulhamento motorizado.

Na Polícia Militar do Paraná, temos, hoje, as seguintes radiopatrulhas em funcionamento:

- RPA - Radiopatrulha Auto;
- POVO - Policiamento Ostensivo Volante;
- TMA - Tático Móvel Auto;
- RONE - Ronda Ostensiva de Natureza Especial;
- PR - Patrulha Rural;
- PE - Patrulha Escolar.

Das radiopatrulhas existentes na PMPR, destacamos nesse trabalho a atividade de Radiopatrulha Auto (RPA), como a base de emprego de policiamento de todas as OPM, porque, além das ações preventivas, através do cumprimento de cartões-programas, atua repressivamente no atendimento de ocorrências policiais, geradas por iniciativa da equipe policial militar, por determinação ou por solicitação da comunidade pelo sistema “190”, que concentra em todo o Brasil os pedidos de socorro policial militar.

Apresenta-se atualmente através de diversos tipos de viaturas, que possuem porte, características e constituições técnicas bem distintas, não existindo um padrão adotado na corporação, pois as aquisições variam de ano a ano e acompanham a tendência do mercado.

3.2.1. IMPORTÂNCIA DO POLICIAMENTO RADIOMOTORIZADO

O automóvel sem dúvidas se constitui no principal meio de execução do policiamento ostensivo, sendo o meio de locomoção mais utilizado e de maior aplicação, que identifica um dos processos de policiamento ostensivo – o motorizado.

O policiamento radiomotorizado é o de maior rendimento e possibilita o alcance de vários objetivos, entre os mais importantes: dar proteção ao policial-militar; ser mais ostensivo, isto é visível ao público; possibilitar o empenho do policial-militar por mais tempo na atividade; facilitar a sua locomoção e proporcionar cobertura de extensas áreas de patrulhamento, além de aumentar substancialmente a confiança e segurança do policial-militar.

O uso do automóvel na execução do policiamento ostensivo, certamente não é o único, mas com certeza, o mais importante e indispensável para a realização dos objetivos finais da Polícia Militar e para a eliminação das oportunidades de mau comportamento em que as atividades ostensivas de patrulhamento se tornem insuficientes, ineficientes e pouco eficazes.

O policiamento radiomotorizado tem-se tornado o núcleo, o centro difusor de todas as atividades de polícia, em torno do qual tudo gira, fazendo com que os serviços técnicos especializados, principalmente na área de comunicações e

informática sejam desenvolvidos para o seu controle e fiscalização, porque ele se constitui na forma fundamental de execução e aplicação do policiamento ostensivo da Polícia Militar.

3.2.2. SITUAÇÃO ATUAL DAS VIATURAS DE RADIOPATRULHAMENTO DO COMANDO DO POLÍCIAMENTO DA CAPITAL

A Polícia militar do Paraná, como já referenciado, não possui um tipo específico de veículo automotor empregado no Policiamento Radiomotorizado. O que temos é uma variedade de veículos de marcas e modelos diversos, que conseqüentemente ocasionam vários problemas que atingem os aspectos de segurança dos policiais-militares, dificuldade na manutenção, inadequação técnica e, por fim, tornam-se economicamente mais caros.

A falta de pesquisas científicas sobre este assunto leva-nos a entender que as viaturas, atualmente adquiridas pela Corporação, não seguem critérios técnicos, mas sim basicamente econômicos, ou seja, menor preço.

Da mesma forma, observei que a Corporação não possui ainda um plano estratégico de aquisição de viaturas, somente uma dotação numérica. Não possui também, um estudo mais aprofundado das suas necessidades reais quanto à utilização e segurança das guarnições de serviço.

Pode-se dizer que a Polícia Militar do Paraná moderniza-se ao chegar no século XXI, adotando padronizações na sua doutrina policial militar e, em outros campos, esquecendo-se de que a segurança e a eficiência também passam por um veículo apropriado aos seus serviços, aumentando a sua capacidade, utilização e prestação de um atendimento, à altura das exigências da comunidade paranaense.

A corporação e, em especial, o Comando do Policiamento da Capital, tem hoje uma frota composta por inúmeras marcas e modelos de veículos destinados ao radiopatrulhamento auto, como visualizamos no quadro seguinte:

QUADRO 1 – Marca e Modelo de radiopatrulhas no Policiamento da Capital.

MARCA	MODELO	TOTAL
FORD	SCORT	11
FIAT	PÁLIO	02
	UNO	08
CHEVROLET	CORSA	32
	IPANEMA	88
WOLKSWAGEN	GOL	106
	PARATI	47
RENAULT	SCÉNIC	161
05	08	455

A administração de uma frota deste porte requer algumas providências, como por exemplo:

- ❑ Manutenção com variada especialização;
- ❑ Motoristas versáteis que se adaptem a conduzir cada tipo de viatura;
- ❑ Um planejamento eficiente e complexo;
- ❑ Realização de editais de compras complexos e particularizados e
- ❑ Uma adequada distribuição dos veículos.

Em consequência da falta de recursos humanos, financeiros e materiais na Corporação, acrescidos da falta de uma padronização da frota, muitos itens acima não são atingidos na sua plenitude, causando, com isso, mais prejuízo do que benefícios.

Atualmente, a situação da frota é problemática, pois existe um número excessivo de viaturas em indisponibilidade por mais tempo do que seria necessário; um número elevado de viaturas com suas vidas úteis nos limites de emprego e, observam-se também, distorções quanto à aplicabilidade dos poucos recursos financeiros existentes, em que o valor gasto em algumas viaturas já ultrapassou o

seu valor venal, fato constatado em relatório de inspeção da PM/4 e que contraria o art. 15 do Decreto lei nº 1311/99 que diz:

Art. 15 – Toda e qualquer despesa referente a conserto e/ou recuperação, incluindo mão-de-obra e material de veículo pertencente à Administração Direta e Indireta, não poderá ultrapassar o limite de 70% (setenta por cento) do valor venal do veículo, constante das tabelas atualizadas mensalmente e publicadas pela imprensa especializada em assuntos automotivos ou valores apostos em declarações emitidas por concessionárias autorizadas.

Outro problema a ser referenciado é a inexistência de um plano de substituição dos veículos existentes e considerados inservíveis, em que para a reposição da frota da Corporação, são utilizados como critérios básicos o menor preço, desprezando-se certos requisitos necessários a um veículo de policiamento e, a disponibilidade financeira do Estado que, através do processo licitatório, sem as exigências específicas para o produto e finalidade a que se destinam, ocasionará a compra de veículos que não apresentam condições para a atividade policial militar.

Não podemos desconsiderar um outro problema que é o estado de conservação dos logradouros públicos por onde, diuturnamente, as viaturas passam e, submetem-se às mais diversas exigências do terreno, tornando os custos da manutenção dessa variedade de veículos, inquestionavelmente dispendiosos, para serem cobertos por uma verba orçamentária limitada. E assim, pela falta de manutenção preventiva, acabam tornando-se deficitários ao erário público, em todos os sentidos.

Devemos considerar, também, que as viaturas necessitam apresentar um grau satisfatório de segurança para as guarnições de serviços e imponência na sua apresentação pública, fatores que afetam positivamente, tanto os policiais-militares, como a população em geral.

Ainda sobre este enfoque, não podemos deixar de registrar que a indústria automobilística realiza testes de resistência, durabilidade e conforto, antes de lançar novos produtos, sempre buscando conquistar novos clientes. Apesar de toda evolução tecnológica, as empresas oferecem garantias por tempo predeterminado sem aumentar esses parâmetros, uma vez que são estabelecidas em razão do desgaste natural dos componentes, pelo uso do veículo.

Hoje, temos um carro de passeio em que se agregam cores diferenciadas, sereia e flashes, transformando-se em carro de polícia que, em muitos casos, não são dotados de um protetor de cárter, por exemplo, expondo o conjunto que compõe a caixa de câmbio a um possível dano. E assim esse veículo é lançado em serviço, na modalidade de Patrulhamento Radiomotorizado, enfrentando as condições sabidamente conhecidas, fazendo, em média, 12.000 km em um período de 30 dias, tendo uma constante de 04 (quatro) motoristas que se revezam a cada turno de 06 (seis) horas ou 12 (doze) horas, não existindo uma periodicidade metódica dos mesmos, pois a troca é constante.

3.3. LEGISLAÇÃO SOBRE PADRONIZAÇÃO DE FROTA

As organizações prestadoras de serviço que se utilizam de veículos para a realização de seu mister, sobretudo as entidades públicas, necessitam estabelecer normas e diretrizes para assegurar a correta utilização de tão importante instrumento.

Os grandes frotistas têm como característica a descentralização de seus serviços e a Administração, que também possui grande frota, em seus diversos níveis, necessita igualmente de tal descentralização.

Os poderes públicos nas esferas federal, estadual e municipal, atingem com suas ações, cada recanto do território nacional, fazendo-se presentes de diferentes e inúmeras formas, sendo, na sua quase totalidade, incluída na prestação do serviço pública o uso de um veículo, como instrumento da prestação do serviço ou como apoio aos prestadores do serviço.

Para esse mister, a Administração vale-se de normas para a aquisição desses veículos, para sua classificação, utilização, identificação, guarda, e controle, além de disciplinar as formas de exclusão desses veículos da frota pública.

Assim, oportuno abordar-se no presente trabalho a legislação pertinente a tão importantes atividades da administração da frota.

3.3.1. ADMINISTRAÇÃO DE FROTA EM ÂMBITO FEDERAL

As aquisições de veículos pelos órgãos da Administração Pública Federal, direta, autárquica e fundacional, integrantes do Sistema de Serviços Gerais (SISG) são realizadas pelos Órgãos Setoriais e Seccionais. Esses órgãos, através de seus dirigentes, elaboram o Plano Anual de Aquisição de Veículos (PAAV) que é o instrumento hábil para controle da frota existente dos veículos a serem substituídos e da especificação do modelo a ser adquirido.

3.3.1.1. NORMAS PARA LICITAÇÃO E CONTRATOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA - Lei 8.666/93

Toda compra a ser realizada pela Administração Pública deve obrigatoriamente seguir os regramentos constantes desta lei, conforme estabelecido em seu Art 1º:

Art.1 - Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Estabelece, ainda, a legislação, critérios para que a Administração possa comprar exatamente o que deseja, mantendo nas compras futuras o mesmo padrão dos bens que já possui ou inovou (quando o avanço tecnológico justifique a mudança), pautando sempre pela descrição precisa de suas necessidades e, oferecendo aos participantes no certame, igualdade e justiça para que possam ofertar à Administração seus produtos, conforme se observa nos seguintes artigos:

Art.3 - A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Art.4 - Todos quantos participem de licitação promovida pelos órgãos ou entidades a que se refere o art. 1 têm direito público subjetivo à fiel observância do pertinente procedimento estabelecido nesta Lei, podendo qualquer cidadão acompanhar o seu desenvolvimento, desde que não interfira de modo a perturbar ou impedir a realização dos trabalhos.

Parágrafo único. O procedimento licitatório previsto nesta Lei caracteriza ato administrativo formal, seja ele praticado em qualquer esfera da Administração Pública.

As compras realizadas pela Administração devem, sempre que possível e conveniente, ser padronizadas pelas vantagens advindas da manutenção de materiais com especificações similares, dispondo assim a lei:

Art.15 - As compras, sempre que possível, deverão:

** Artigo regulamentado pelo Decreto nº 2.743, de 21/08/1998 (DOU de 24/08/1998, em vigor desde a publicação).*

I - atender ao princípio da padronização, que imponha compatibilidade de especificações técnicas e de desempenho, observadas, quando for o caso, as condições de manutenção, assistência técnica e garantia oferecidas;

II - ser processadas através de sistema de registro de preços;

III - submeter-se às condições de aquisição e pagamento semelhantes às do setor privado;

IV - ser subdivididas em tantas parcelas quantas necessárias para aproveitar as peculiaridades do mercado, visando economicidade;

V - balizar-se pelos preços praticados no âmbito dos órgãos e entidades da Administração Pública.

§ 1º (...)

§ 2º (...)

§ 3º (...)

§ 4º (...)

§ 6º (...)

§ 7º Nas compras deverão ser observadas, ainda:

I - a especificação completa do bem a ser adquirido sem indicação de marca;

II - a definição das unidades e das quantidades a serem adquiridas em função do consumo e utilização prováveis, cuja estimativa será obtida, sempre que possível, mediante adequadas técnicas quantitativas de estimação;

III - as condições de guarda e armazenamento que não permitam a deterioração do material.

§ 8º (...).

3.3.1.2. CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS DA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL DIRETA - Decreto nº 79.399/77

Este Decreto trata da classificação e do uso de veículos terrestres automotores destinados ao transporte de servidores civis da Administração Federal direta e autárquica.

O Decreto classifica os veículos oficiais em grupos, estabelecendo critérios mínimos e máximos de configuração e definindo quais autoridades ou funcionários podem utilizá-los.

Os itens abaixo, de interesse ao presente trabalho, estão atualizados conforme prescreve a Instrução Normativa nº 9, de 26 de agosto de 1994, do Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado:

VEÍCULOS

Os veículos automotores de transporte rodoviário da Administração Federal direta, autárquica e fundacional são classificados nas seguintes categorias:

GRUPO I - REPRESENTAÇÃO

GRUPO II - ESPECIAIS

GRUPO III - SERVIÇO (De uso privativo das Forças Armadas)

GRUPO IV - SERVIÇO (De uso dos integrantes do SISG)

DA UTILIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS DOS VEÍCULOS

GRUPO I - REPRESENTAÇÃO

Utilizados exclusivamente pelo Presidente da República, Vice-Presidente da República, Ministros de Estado e pelos titulares dos Órgãos Essenciais da Presidência da República.

GRUPO II – ESPECIAIS

Destinados ao atendimento dos ex-Presidentes da República (Lei n.º 7.474/86), às atividades peculiares dos Ministérios Militares e das Relações Exteriores.

SERVIÇOS ESPECIAIS

Características - Automóvel especial, modelo luxo, motor de potência condizente com o serviço a realizar.

Usuário/Utilização - Transporte destinado a atender à mais alta representação do Estado Brasileiro e Chefe de Estado, Chefe de Governo, Ministros de Estado e altos dignatários estrangeiros em visita ao Brasil.

SERVIÇOS DIPLOMÁTICOS

Características - Automóvel modelo básico ou luxo, motor de potência livre.

Usuário/Utilização - Transporte destinado a atender às peculiaridades dos serviços de representação diplomática, protocolar e de cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

SEGURANÇA PÚBLICA

Características - Veículo modelo básico ou adaptado para atender situação específica, desde que devidamente justificada, com motor de potência compatível com o serviço a realizar.

Usuário/Utilização - Servidor no desempenho de atividades externas, inerentes à Segurança Pública.

FISCALIZAÇÃO

Características - Veículo modelo básico, com motor de potência compatível com o serviço realizado.

Utilização - Destinado aos serviços de fiscalização: em Área de Controle Integrado do Mercosul; de contribuição e tributos federais; de preços; de pesos e medidas; aduaneira; alfandegária; previdenciária; trabalhista; de meio ambiente; florestal; de exploração de recursos naturais; de educação; de prospecção geológica; sanitária; de radiodifusão; de telecomunicações; de seguros privados; de obras e serviços públicos, entre outras atividades similares patrulhamento rodoviário.

Trata a legislação federal com distinção as necessidades particulares de alguns órgãos e serviços, como vemos abaixo:

DAS EXCEÇÕES RELATIVAS A IDENTIFICAÇÃO

SEGURANÇA PÚBLICA - Conforme características de padronização do órgão/entidade, placa oficial de acordo com a Resolução Contran n.º 754/91, ressalvados os veículos cuja identificação possa comprometer os resultados da missão.

FISCALIZAÇÃO - Os veículos de Patrulha Rodoviária e da Receita Federal poderão manter as características de padronização do órgão/entidade, placa oficial de acordo com a Resolução Contran n.º 754/91.

Os veículos deste grupo cuja identificação possa comprometer os resultados da missão, a critério do dirigente do órgão/entidade, ficarão isentos da exigência de identificação prevista no subitem 9.3.1 e portarão placa oficial de acordo com a Resolução CONTRAN n.º 754/91”

3.3.2. ADMINISTRAÇÃO DA FROTA EM ÂMBITO ESTADUAL

No Estado do Paraná, a administração da frota encontra-se inclusa no **Decreto nº 1311 de 14 de setembro de 1999**, que regulamenta o enquadramento e

a utilização dos veículos a serviço do poder executivo estadual, estabelecendo responsabilidade para gestão dos assuntos relacionados a transportes e promovendo a classificação dos veículos oficiais em **modelos** (nível I, nível II e nível básico) e **categorias** (representação e serviço).

Em âmbito interno, a PMPR não normatizou procedimentos relacionados à administração de sua frota, nos moldes do existente na Polícia Militar de São Paulo, intitulado SATIM (Sistema de Administração de Transportes Internos Motorizados).

A Instrução policial-militar Transportes Motorizados da Polícia Militar de São Paulo(I-15-PM), estabelece em seu art. 5, inciso I, que compete ao Comandante-Geral, nos termos da legislação vigente, propor ao Secretário da Segurança Pública a fixação, as alterações e o programa anual de renovação e ampliação da frota.

Ainda, na mesma legislação interna, estabelece em seu art. 9 que:

“Ao órgão setorial (DAL), incumbe planejar a política de Administração e Manutenção dos Transportes Internos, bem como fiscalizar e controlar o emprego dos veículos no âmbito da Corporação, competindo-lhe”:

I - adquirir veículos de acordo com a programação orçamentária e financeira;

V – elaborar as especificações técnicas dos veículos, equipamentos e acessórios automotivos a serem adquiridos, bem como das adaptações a serem realizadas;

XVIII - baixar normas quanto a padronização da frota;”

3.3.2.1. ENQUADRAMENTO E UTILIZAÇÃO DOS VEÍCULOS A SERVIÇO DO PODER EXECUTIVO ESTADUAL - Decreto nº 1311/99

Os veículos, a serviço do Poder Executivo Estadual, serão enquadrados e utilizados em concordância com as seguintes disposições:

Modelos:

a. Veículo Modelo Nível I - é o modelo mais completo, com equipamentos de série e opcionais de segurança e conveniência, de cada marca/modelo, oferecido pelos fabricantes.

b. Veículo Modelo Nível II - é o modelo mais simples, com equipamentos de série e opcionais de segurança, de cada marca/modelo, oferecido pelos fabricantes.

c. Veículo Modelo Básico - é o modelo standard, de cada marca/modelo, oferecido pelos fabricantes, podendo ser equipado com opcionais de segurança.

Categorias:

REPRESENTAÇÃO

Grupo R/1

Características – Veículo modelo nível I, tipo Sedan, 04 portas, marca/modelo a critério do usuário.

Usuário/utilização – Veículo utilizado exclusivamente pelo Governador e Vice-Governador do Estado.

Grupo R/2

Características – Veículo modelo nível I, tipo Sedan, 04 portas, capacidade para 05 ocupantes, marca/modelo padronizado pelo Departamento Estadual de Transporte Oficial – DETO, cor preta (obs: retirado do Decreto 1690/99).

Usuário/utilização – Veículo utilizado exclusivamente pelas seguintes autoridades: Secretários de Estado, Chefes das Casas Civil e Militar e Procurador-Geral do Estado.

Grupo R/3

Características – Veículo modelo nível II, tipo Sedan, 04 portas, capacidade para 05 ocupantes, marca/modelo padronizado pelo Departamento Estadual de Transporte Oficial – DETO, cor branca.

Usuário/utilização – Veículo utilizado exclusivamente pelas seguintes autoridades: **Comandante-Geral da Polícia Militar**, Delegado-Geral da Polícia Civil, Diretores-Gerais de Secretarias de Estado e Titular de Sociedades de Economia Mista, Empresas Públicas, Autarquias e Órgãos de Regime Especial.

SERVIÇO

Grupo S/5

Características – Veículo modelo básico, a critério do órgão, com carroceria e equipamento especial, para fim específico, como bombeiro, ambulância, **polícia**, potência condizente com o serviço a realizar, cor oficial utilizada para cada atividade.

Usuário/utilização – Destinado ao transporte de pessoal no desempenho de atividades-fim, externas e específicas do órgão.

3.4. CRITÉRIOS A SEREM OBSERVADOS NA BUSCA DA PADRONIZAÇÃO

A padronização, princípio imposto pela Lei nº 8.666/93, quando da realização de compras pela administração, deve ser buscada por intermédio da compatibilidade de especificações técnicas e desempenho, observadas, quando for o caso, as condições de manutenção, assistência técnica e garantia oferecida.

Essa padronização deve evitar a indicação de marca e atender aos princípios constitucionais que asseguram igualdade de participação entre todos os envolvidos no certame. Portanto, padronização não deve ser pretendida sem substancial justificativa sob pena de nulidade do procedimento.

Para a convalidação da dispensa das licitações ou de sua utilização buscando-se produtos padronizados, os cuidados devem ser totais, não se admitindo o direcionamento dos certames de modo a se beneficiar um competidor em detrimento de outros.

Especificamente, a aquisição de veículos é enquadrada e reconhecida como competição viável, visto terem os Tribunais de Contas entendimento de que, salvo padronização necessária e fartamente documentada, é possível permitir-se a participação de vários interessados.

A Polícia Militar enfrenta enorme dificuldade para padronizar sua frota, pela sua utilização em atividades que exigem configurações de veículos com características específicas, sendo certo que o leque de atendimentos realizados pela Instituição a obriga a possuir em sua frota uma considerável variedade de veículos.

Essa diversidade pode ser melhor analisada dividindo-se a frota em grupos segundo a necessidade ou não de se proceder a adaptação ou colocação de equipamentos próprios das atividades de Polícia, conforme quadro esquemático abaixo:

QUADRO 2 - Classificação da frota da Polícia Militar do Paraná

GRUPO PM	EMPREGO
GRUPO 01	Veículos para Transporte Misto (carga e passageiro)
GRUPO 02	Veículos para Transporte de Carga Seca (caminhão)
GRUPO 03	Veículos para Transporte Coletivo (ônibus)
GRUPO 04	Veículos para Transporte Coletivo (vans e microônibus)
GRUPO 05	Veículos para Apoio Administrativo
GRUPO 06	Veículos para Serviço Reservado
GRUPO 07	Veículos para Patrulhamento Velado
GRUPO 08	Veículos para Serviços Especiais
GRUPO 09	Veículos para Transporte de Enfermos (ambulância)
GRUPO 10	Veículos tipo Guincho
GRUPO 11	Veículos para Transporte de Semoventes
GRUPO 12	Veículos tipo Posto Policial Móvel
GRUPO 13	Veículos para Controle de Distúrbios Cívicos
GRUPO 14	Veículos para Apoio Tático
GRUPO 15	Veículos para Patrulhamento
GRUPO 16	Motocicletas para Apoio Administrativo
GRUPO 17	Motocicletas para Escolta de Autoridades
GRUPO 18	Motocicletas para Patrulhamento

3.4.1. VEÍCULOS SEM ADAPTAÇÃO

Uma parcela significativa da frota não necessita, para o cumprimento de suas missões, do acréscimo de componentes ou de qualquer adaptação, atendendo plenamente às exigências do serviço, o veículo original de linha de montagem oferecido pelo fabricante.

São veículos que podem ser usados na configuração original de fábrica, com acessórios comuns aos veículos vendidos no comércio.

Estão inclusos nesse grupo, veículos utilizados para missões próprias dos órgãos de informações, patrulhamento velado e serviços especiais.

Os veículos pertencentes a esse grupo PM 06, 07 e 08 (quadro pág. 20), atendem perfeitamente às necessidades dos órgãos que deles dependem para realização de suas missões. Todas as montadoras instaladas no País e grande parte das estrangeiras que aqui comercializam seus produtos, possuem veículos que se enquadram nesse grupo.

A padronização desses veículos apresenta as **vantagens** da economicidade, facilidade na gestão eventual de compra de peças, familiaridade dos motoristas, contribuindo para diminuição do número de acidentes na frota, facilidade de controle e operacionalização de contratos de terceirização de manutenção, facilitando o diagnóstico e a reparação dos veículos.

Apresenta algumas **desvantagens**, especificamente com relação aos veículos destinados à atividade de informações e policiamento velado, pelas características dos serviços em que são empregados, em que a padronização pode facilitar a identificação dos policiais perante o público interno e, em questão de pouco tempo, perante os grupos de criminosos mais organizados que são objeto de especial atenção da parte dos órgãos de Segurança Pública.

Deve-se analisar com cautela cada situação, complementado com rigorosos estudos dos quais devem participar os órgãos diretamente envolvidos na questão, sopesando-se as vantagens e as desvantagens da padronização nesse caso.

Ainda no grupo dos veículos sem necessidade de adaptação, exceto no que diz respeito ao grafismo padrão policial, estão as viaturas dos grupos **PM 01, 02, 03, 04 e 05** (quadro pág. 20).

São veículos que operam na Instituição no transporte de pessoal, de cargas leves e pesadas, no apoio administrativo e no transporte de tropa. Cabe observação com relação às viaturas para transporte de tropa classificadas no grupo **PM 05**, categoria microônibus, pois os utilizados pelas Unidades de Choque possuem configuração interna e externa diferenciada, compatibilizando-se com as necessidades inerentes às missões de controle de distúrbios em que são empregados.

Os veículos dos grupos **PM 09, 10 e 11** (quadro pág. 20), são adaptados a partir do original, salientando-se que essas adaptações são comuns aos veículos livremente comercializados.

3.4.2. VEÍCULOS COM ADAPTAÇÃO

São veículos de série com destino comercial em geral, que recebem de empresas transformadoras adaptações, substituições, transformações ou adição de produtos e, também, têm incorporado acabamentos, equipamentos e acessórios luxuosos, supérfluos ou simplesmente desnecessários para as finalidades Policiais Militares, ocasionando com isso elevação dos custos e a inadequação ao emprego.

Enquadram-se nessa categoria as viaturas **dos grupos PM 12, 13, 14 e 15** (quadro pág. 20), de quatro rodas e envolvidos diretamente nas atividades de policiamento, em suas diversas modalidades.

Dentro do **grupo PM 15** (veículos para patrulhamento), temos as viaturas empregadas no Policiamento Ostensivo do Comando do Policiamento da Capital, mais especificadamente no radiopatrulhamento auto das áreas operacionais do Décimo Segundo Batalhão de Polícia Militar (12º BPM), Décimo Terceiro Batalhão de Polícia Militar (13º BPM) e Regimento de Polícia Montada (RPMon), contexto do presente trabalho.

QUADRO 3 - Radiopatrulhas auto no Policiamento da Capital

MARCA	MODELO	TOTAL	% Marca	% Modelo
FORD	SCORT	11	2,4	2,4
FIAT	PÁLIO	02	2,1	0,4
	UNO	08		1,7
CHEVROLET	CORSA	32	26,4	7,0
	IPANEMA	88		19,4
WOLKSWAGEN	GOL	106	33,7	23,4
	PARATI	47		10,3
RENAULT	SCÉNIC	161	35,4	35,4
05	08	455	100,0	100,0

Fonte: P/4 CPC

A maior preocupação do órgão gestor de transportes situa-se nesse grupo de veículos, sendo o cartão de visita da Polícia Militar.

As organizações policiais-militares, em sua maioria, adquirem todos os tipos de veículos produzidos no mercado nacional e alguns até do mercado estrangeiro, sempre motivadas pela oportunidade e disponibilidade financeira.

Tentativas de se padronizar frotas vêm sendo feitas, existindo no Brasil exemplos na Polícia Militar dos Estados do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Minas Gerais.

A diversidade do território nacional em termos de terreno e pavimentação exige configurações diferentes de veículos até numa mesma região, sendo que, muitas vezes, a melhor marca escolhida por uma Instituição pode nem ser utilizada por outra. Exemplos disso encontramos em algumas Polícias do norte e nordeste que utilizam como viaturas para o patrulhamento veículos da marca Fiat modelos Palio (hatch e perua), Marea (sedan e perua), Ford modelos Ranger cabine dupla, Escort (hatch e perua), e verifica-se não existir nenhum desses veículos na Polícia Militar do Paraná.

No Paraná, a diversidade de marcas e modelos é questão preocupante; mostra que a Instituição esta procurando um veículo que seja eclético e versátil para

fazer frente à demanda existente. Note-se que existem na frota da Polícia Militar operando como veículo de patrulha 08 (oito) modelos, de 05 (cinco) fabricantes diferentes.

A mudança nos modelos das viaturas através dos tempos é explicada em parte pela descontinuidade de produção desses veículos pelas montadoras, obrigando a Instituição a optar por novo veículo nas novas aquisições, com prejuízos à padronização.

Outro fato importante é a diversidade de configuração conforme mostrado abaixo, nos veículos em operação como patrulha:

- ❑ motores refrigerados a ar e a água;
- ❑ combustível: gasolina, álcool e diesel;
- ❑ tração dianteira, traseira, 4x4;
- ❑ cilindrada: 1600, 1800, 2000, 2200, 2500, 4100; e
- ❑ carroceria: Hatchback, Sedan, Perua, jipe.

As atenções devem estar voltadas para a escolha da melhor opção e, quando da realização de certames licitatórios para aquisição de novos veículos, procurar adquirir aqueles que tenham similaridade com aqueles existentes na frota, reduzindo-se gradativamente o número de marcas e modelos diferentes.

As motocicletas ocupam também importância na administração da frota, pois desempenham papel relevante nas atividades de apoio administrativo, escolta de autoridades e patrulhamento sobre duas rodas. Estão distribuídas nos **grupos PM 16, 17 e 18** (quadro pág. 20).

3.4.3. SECRETARIA NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA (SENASP)

A SENASP definiu alguns itens técnicos que as Polícias Militares do Brasil devem observar quando da aquisição de viaturas policiais militares.

QUADRO 4 - Especificações técnicas das viaturas definidas pela Secretaria Nacional de Segurança Pública

	STATION WAGON Com cela	SEDAN MÉDIO PORTE Com Cela	SEDAN MÉDIO PORTE Sem Cela	HATCH / SEDAN DE PEQUENO PORTE Sem Cela
MODELO	Parati Pálio Scort	Astra Marea Megane	Fiesta Sedan Clio Sedan Siena	Corsa Pálio Fiesta Clio
APLICAÇÃO	Ptvm Urbano	Ptvm Urbano	Ptvm Urbano	Ptvm Urbano
COR	Sólida	Sólida	Sólida	Sólida
MOTOR	90 cv (mínima)	110 cv (mínima)	100 cv (mínima)	90 cv (mínima)
COMBUSTIVEL	Gasolina	Gasolina	Gasolina	Gasolina
MARCHAS	Cinco	Cinco	Cinco	Cinco
TRAÇÃO	Dianteira	Dianteira	Dianteira	Dianteira
FREIO	Disco Dianteira Tambor Traseira	Produção Comercial	Produção Comercial	Produção Comercial
SUSPENSÃO	Recalibrada (serviço pesado)	Recalibrada (serviço pesado)	Recalibrada (serviço pesado)	Recalibrada (serviço pesado)
ALTURA SOLO	150 mm (carregado)	110 mm (carregado)	110 mm (carregado)	120 mm (carregado)
DIREÇÃO	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica
ELÉTRICA	60 Ah (mínimo)	60 Ah (mínimo)	60 Ah (mínimo)	60 Ah (mínimo)
FORRAÇÃO	-Bancos Courvin -Pisos Revestidos -Porta e Teto material lavável	-Bancos Courvin -Pisos Revestidos -Porta e Teto material lavável	-Bancos Courvin -Pisos Revestidos -Porta e Teto material lavável	-Bancos Courvin -Pisos Revestidos -Porta e Teto material lavável
EQUIPAMENTOS	-Cinto Seg. 3 pontos -Retrovisor -Protetor Carter e Câmbio -Barras de Proteção	-Cinto Seg. 3 pontos -Retrovisor -Protetor Carter e Câmbio -Barras de Proteção	-Cinto Seg. 3 pontos -Retrovisor -Protetor Carter e Câmbio -Barras de Proteção	-Cinto Seg. 3 pontos -Retrovisor -Protetor Carter e Câmbio -Barras de Proteção
ACESSÓRIOS	-Encosto Cabeça -Limpador e Desembaçador Traseiro -Brake-light -Trava elétrica portas Traseira.	-Encosto Cabeça -Limpador e Desembaçador Traseiro -Brake-light -Trava elétrica portas Traseira.	-Encosto Cabeça -Limpador e Desembaçador Traseiro -Brake-light -Trava elétrica portas Traseira.	-Encosto Cabeça -Limpador e Desembaçador Traseiro -Brake-light -Trava elétrica portas Traseira.
ADAPTAÇÕES	Conjunto sinalizador eletrônico acústico visual	Conjunto sinalizador eletrônico acústico visual	Conjunto sinalizador eletrônico acústico visual	Conjunto sinalizador eletrônico acústico visual
OBSERVAÇÃO	Sem ar - condicionado e vidro elétrico	Sem ar - condicionado e vidro elétrico	Sem ar - condicionado e vidro elétrico	Sem ar - condicionado e vidro elétrico

3.5. FROTAS PADRONIZADAS

Exemplos de padronização de frota são observados em alguns Estados, em algumas atividades.

O exemplo mais marcante sobre a importância da padronização pode-se verificar na estrutura da Forças Armadas.

Estabelece a Lei nº 8.666/93, em seu artigo 24, ser dispensável a licitação:

“XIX – para as compras de materiais de uso pelas Forças Armadas, com exceção de materiais de uso pessoal e administrativo, quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura de apoio logístico dos meios navais, aéreos e terrestres, mediante parecer de comissão instituída por decreto.”

A legislação permite a aquisição de materiais sem licitação, quando necessária à padronização e, mediante parecer de comissão criada por decreto. A permissão legal não desobriga a Administração de motivar, adequadamente, as aquisições que pretenda realizar. Quando a competição é viável, os motivos que a dispensem devem ser absolutamente relevantes sob pena de nulidade do certame.

Para atender ao exigido na legislação, as Forças Armadas regulamentaram as seguintes estruturas:

3.5.1 MARINHA DO BRASIL

O Decreto s/n, de 04 de fevereiro de 1994, atribui competência ao Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR) para emissão de parecer sobre processos de dispensa de licitação.

Art 1º - Ao Conselho Financeiro e Administrativo da Marinha (COFAMAR), órgão permanente da Estrutura do Ministério da Marinha, conforme o art. 32 do Decreto nº 967, de 29 de outubro de 1993, é atribuído competência para examinar e emitir parecer sobre dispensa de licitação para compras de materiais quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura naval de apoio logístico.

3.5.2 EXÉRCITO BRASILEIRO

O Decreto sem número, de 26 de dezembro de 1994, cria comissão especial para a padronização de materiais requerida pela estrutura de apoio logístico do Exército.

Art. 1º - Fica criada, no âmbito do Ministério do Exército, Comissão Especial para emitir parecer sobre a necessidade de se manter a padronização de materiais de uso da Força Terrestre, exceto os de uso pessoal e administrativo, quando assim o exigir a respectiva estrutura de apoio logístico.

Art. 2º - A padronização resultante de parecer da Comissão terá validade enquanto o material padronizado permanecer no Sistema de Catalogação do Exército.

Art. 3º - A referida comissão será composta por um oficial-general e três oficiais superiores, que serão designados pelo Ministro de Estado do Exército.

3.5.3 FORÇA AÉREA BRASILEIRA

O Decreto sem número, de 02 de abril de 1996, cria comissão destinada a examinar e emitir parecer sobre dispensa de licitação de materiais padronizados da Aeronáutica, e dá outras providências.

Art. 1º - Fica criada, no âmbito do Ministério da Aeronáutica, comissão com competência para examinar e emitir parecer sobre dispensa de licitação, para compras de materiais de uso da Aeronáutica, com exceção de material de uso pessoal e administrativo, quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura de apoio logístico dos meios aéreos e terrestres.

As Forças Armadas têm em seus quadros, profissionais formados em diversas áreas, sendo uma dessas áreas a engenharia. Dispõe também de campos de prova para testes e ensaios de materiais.

Na decisão pela compra de veículos, por exemplo, os campos de prova e os equipamentos eletrônicos disponíveis, permitem avaliação criteriosa e a realização de todos os testes de campo necessários à aprovação de um projeto que atenda com precisão aos interesses da Força. O parecer emitido pela Comissão trará a

especificação completa e minuciosa do material a ser adquirido, com os resultados dos testes a que o produto foi submetido, e sua comparação com outros de especificações similares que não se prestam aos fins pretendidos pela Administração, diminuindo, quando não dificultando, sobremaneira, quaisquer questionamentos jurídicos sobre a escolha realizada.

3.5.4. ESTADO DA BAHIA

O Estado da Bahia, por iniciativa governamental, editou decreto dispondendo sobre a padronização da frota de veículos do Poder Executivo Estadual.

A padronização inicia-se em 1995, com a edição do Decreto nº 4.930, de 28 de novembro de 1995, que dispunha ser necessário harmonizarem-se os requisitos de economicidade, operacionalidade, capacitação técnica e manutenção.

Os veículos foram agrupados e classificados segundo o uso para o qual estivesse destinado. Com a edição do Decreto nº 7.853, de 23 de outubro de 2000, foram padronizadas as marcas Ford, Fiat, Renault, GM, Honda e Volkswagen.

De acordo com a utilização, foram padronizados os seguintes veículos:

Para uso em atividade policial

- Policiamento Velado: Fiesta GLX 1.6 L, adaptado, gasolina, 04 portas, cor de série;
- Delegacia de 1ª e 2ª entrância: Fiesta GLX 1.6 L, adaptado, gasolina, 04 portas, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da SSP;
- Patrulhamento Urbano (Delegacia de 3ª entrância na capital, região metropolitana, sedes de coordenadorias regionais): Escort *Station Wagon* GL 1.6 L, adaptado, tipo perua, gasolina, 04 portas, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da SSP ou PM;
- Policiamento Rodoviário e Tático Móvel vias regulares: Blazer 4.3 L, utilitário de uso misto integralizado, gasolina, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM ou PC;

- Operações especiais: Renault Trafic, adaptado, tipo furgão longo, teto elevado, gasolina, porta lateral deslizante de engate rápido e portas traseiras com abertura de até 180°, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM;
- Transporte policial com cães: Renault Trafic, adaptado, tipo furgão longo, gasolina, porta lateral deslizante de engate rápido e portas traseiras com abertura de até 180°, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM;
- Recolhimento de animais em rodovias, Transporte de animais da Cavalaria: F 12000, adaptado, caminhão montado sobre chassi ou baú com baias, movido a diesel, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM;
- Transporte de tropa: F 14000 – adaptado, ônibus montado sobre o chassi, diesel, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM;
- Policiamento tático móvel em vias de difícil acesso: Ranger 2.5 L Turbo diesel, adaptado, pickup, cabine dupla, diesel, tração 4x4, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM ou PC; e
- Transporte de cadáver: Renault Trafic, adaptado, tipo furgão longo, teto elevado, gasolina, porta lateral deslizante de engate rápido e portas traseiras com abertura de até 180°, na cor externa/interna e grafismo conforme padrão da PM.

Para uso em serviço essencial

- Pessoa custodiada à disposição da justiça – Transporte de preso: Sprinter 312 D, diesel, capacidade mínima para 16 ocupantes, porta lateral deslizante e portas traseiras, cor externa/interna e grafismo conforme padrão SJDH;
- Policiamento rodoviário 2 rodas: Moto CB modelo policial 500cc adaptada, cor e grafismo conforme padrão PM; e
- Policiamento urbano 2 rodas: Moto NX modelo policial 200cc adaptada, cor e grafismo conforme padrão PM.

Representação

- Governador: Mondeo V6 – gasolina, 4 portas, ar-condicionado;
- Vice-Governador, Secretário de Estado, Procurador-Geral do Estado, **Chefe da Casa Militar** do Governador, Transporte de autoridades governamentais: Mondeo GLX 2.0L – gasolina, 4 portas, ar-condicionado, cor preta;
- Secretário particular do Governador, Assessor-Geral de Comunicação Social, Diretor de Cerimonial, **Comando-Geral da PM**, Delegado-

Geral de Polícia Civil, outras autoridades no mesmo nível: Escort GL 1.8 L gasolina, 5 portas, ar-condicionado, cor branca.

A frota proposta para padronização neste decreto e a que foi proposta com a edição do Decreto nº 4.390, de 28 de novembro de 1995, são muito diferentes. Os veículos utilizados nos serviços em que no Decreto nº 7.853/00 são empregados Escort, eram, no Decreto nº 4.390/95 utilizados Fiat Uno. O patrulhamento era realizado por viaturas Ipanema e o transporte pesado por caminhões GM.

Nota-se que, em pouco tempo, os parâmetros de aquisição foram modificados.

3.5.5. VEÍCULOS UTILIZADOS PELAS POLÍCIAS DE ALGUNS ESTADOS AMERICANOS

Os Estados americanos utilizam para as atividades de polícia, os veículos disponibilizados por algumas montadoras, com configurações adequadas às necessidades dos usuários (principalmente internas e elétricas) visto a qualidade da pavimentação, o que caracteriza uma diferença com relação a veículos utilizados no Estado do Paraná, por exemplo.

São veículos com grande potência, motores de seis ou mais cilindros, câmbio automático, sendo alguns dotados de tração nas quatro rodas, como os apresentados abaixo, os quais foram fornecidos pelas montadoras para teste pela Polícia do Estado de *Michigan*¹, adaptados como veículos de patrulha;

- | | |
|--|----------------------|
| ❑ AM General Hummer HMCS | 6.5 L, turbo-diesel; |
| ❑ Chevrolet Camaro (automático e manual) | 5.7 L, gasolina; |
| ❑ Chevrolet Impala | 3.8 L, gasolina; |
| ❑ Chevrolet Tahoe (tração 2 e 4 rodas) | 4.8 L, gasolina; |
| ❑ Jeep Cherokee (tração 2 e 4 rodas) | 4.0 L, gasolina; |
| ❑ Ford Police Interceptor (Crown Victoria) | 4.6 L, gasolina; |
| ❑ Ford Excursion (tração nas 4 rodas) | 6.8 L, gasolina; |
| ❑ Ford Expedition (tração nas 4 rodas) | 5.4 L, gasolina, e |
| ❑ Ford Explorer (tração nas 4 rodas) | 4.0 L, gasolina. |

¹ National Law Enforcement and Corrections Technology Center – Bulletin. <http://www.nlect.org>

3.5.6 TESTES E AVALIAÇÕES DE FROTAS PADRONIZADAS

Nos casos de padronização das Forças Armadas e do Estado da Bahia, em linhas gerais foram realizados testes e avaliações, através de uma comissão especialmente designada para a finalidade de padronização da frota, por intermédio de estudos comparativos da frota existente com modelos similares existentes no mercado, nas mesmas configurações.

Foram realizados comparativos em aspectos como: idade média dos veículos, custo de manutenção, custo de peças a serem substituídas obrigatoriamente, segundo previsto no manual de fabricante, preço das peças de trocas freqüentes e comuns dos veículos num período de tempo estabelecido, custo do veículo por quilômetro rodado, custo de seguro, quantidade de concessionárias da marca disponível nos principais locais de circulação dos veículos e custo do veículo com todos os opcionais exigidos pelo usuário da viatura, para que a proposta de padronização fosse apresentada.

De posse dos dados consolidados, o veículo que apresenta a melhor relação custo-benefício é o indicado para a padronização quando das próximas compras de veículos.

Iniciativas como as apresentadas dependem sempre de minucioso estudo comparativo, concluído por Comissão composta com essa finalidade.

A legislação repudia tentativa injustificada de aquisição de veículos com a indicação de sua marca ou modelo sem o necessário respaldo legal, por ferir frontalmente dispositivos constitucionais, entre eles o da igualdade entre os participantes.

A padronização dos veículos policiais no Estado americano decorre de provas em que os veículos são avaliados nos seguintes quesitos:

- ❑ Comportamento em velocidade;
- ❑ Tempo gasto pelo veículo para acelerar da imobilidade a 20, 30, 40, 60, 70, 80 e 90 mph;
- ❑ Tempo gasto pelo veículo para atingir a velocidade de 110 mph na distância de 1 milha e 120 mph na distância de 2 milhas;
- ❑ Ergonomia e comunicação, e economia de combustível.

Os resultados alcançados determinam a escolha a ser realizada pela polícia estadual do modelo a ser adquirido para veículo de patrulha.

3.6. CONFIGURAÇÃO DE VEÍCULOS ADEQUADOS À PADRONIZAÇÃO DE FROTAS

As atividades desenvolvidas pela Polícia Militar são realizadas por vários tipos de veículos, e esses veículos devem ser especificados adequadamente para se atender às necessidades de composição e padronização da frota, observadas peculiaridades que trataremos a seguir.

Há necessidade de, iniciando-se a desejada padronização da frota, que os diversos tipos e marcas de viaturas existentes sejam, em obediência a um planejamento estratégico, a médio prazo, descarregados da frota, passando-se a investir na configuração ideal de veículo e, daí em diante, padronizar-se as aquisições.

Um trabalho cuidadoso deve ser feito, com estrita obediência a uma análise técnica racional e baseada em indicadores de desempenho seguros de avaliação da frota, em que o custo operacional seja considerado.

A Instituição, para fins de estudo de adequação de sua frota, pode ser dividida em alguns grandes grupos, que encampem o maior número de atividades a serem desenvolvidas, como tratado a seguir.

A utilização em um ou outro grupo dependerá unicamente da configuração interna (com ou sem compartimento isolado) e da cor (padrão PM ou cor de fábrica).

Com a enorme quantidade de marcas e modelos de veículos hoje existentes, graças a um avanço como jamais visto na indústria nacional, e à abertura das fronteiras para os importados, escolher um veículo torna-se uma tarefa extremamente delicada, principalmente em se tratando de compra pela Administração Pública, que deve seguir os rígidos ditames da lei, procurando a melhor oferta pelo menor preço, aliando qualidade do produto, com garantia de assistência e em condições favoráveis à Administração.

Isso não impede que a Administração compre aquilo que deseja e na configuração necessária. Basta um trabalho técnico que demonstre por que a Administração tem interesse por um produto e não por outro.

Existiam limitações legais que impediam a compra pela Administração de qualquer tipo de veículo, visto o seu enquadramento em grupos e classes legais. Hoje tais limitações não existem e nem teriam razão de existir, pois, como já exposto, o mercado oferece opção em qualquer configuração desejada.

Um trabalho apresentado por Farina² indica como próprios para os veículos de polícia um veículo tipo sedan, quatro portas, com potência entre 75 e 120 cv, e torque máximo entre 12 mkgf a 18 mkgf.

A configuração apresentada encontra resistência entre os policiais, que preferem uma viatura que tenha compartimento separado para condução de presos e vítimas. Com relação à potência, um veículo VW Gol, 1.0 16V, já dispõe de 76 cv de potência e, a própria VW tem veículos com motor 1 litro, turbo, com potência superior a 100 cv.

A observação procura deixar claro que parâmetros considerados importantes para aquisição de viaturas há alguns anos, hoje não têm razão de ser. Como frisado, o mercado apresenta veículo em qualquer configuração que se deseja.

Ainda para utilização como patrulha, tem-se que considerar a área operacional onde será desenvolvida a atividade policial, com suas características viárias próprias, tendo na Capital, contexto do presente trabalho, contornos viários diferentes e que exigem, para um aproveitamento perfeito, veículos apropriados. Um fator importante do estudo deve ser a altura e robustez da suspensão.

A dificuldade de deslocamento em qualquer ponto da Capital, combinada com a situação de nossas ruas e avenidas, impossibilitam a realização de deslocamentos em velocidades elevadas. Portanto, o fator velocidade final do veículo não deve ser considerado como relevante na escolha. Por outro lado, em casos de ocorrências envolvendo veículos, a pronta resposta dos policiais para

²FARINA, José Quesada. Proposta de Projeto Básico do Processo Aquisitivo de Viatura de Radiopatrulhamento adequado às normas técnicas de engenharia automotiva. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais) – Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores, Polícia Militar do Estado de São Paulo, 1998.

organizarem uma operação de cerco aos suspeitos, requer uma resposta imediata do veículo, sendo, nesse caso, o torque um item importante. A observação nos leva a buscar um carro potente mas não necessariamente veloz, com boa relação entre peso e potência, ou ainda que apresente recuperação de velocidade otimizada, visto serem os deslocamentos em patrulhamento realizados em velocidades reduzidas (30/40km/h).

Esse tipo de veículo não oferece maiores problemas administrativos para aquisição, residindo o trabalho da comissão técnica em especificar o compartimento interno ou seu habitáculo, especificação esta que deve contar com a participação do usuário da modalidade de policiamento em que a viatura irá operar.

Essa especificação atende à Instituição por referir-se a veículos que transitarão em bairros periféricos, locais em que as dimensões das ruas e avenidas, sua conservação e outros acidentes naturais só podem ser superados com a definição de um veículo capaz de enfrentar com segurança as condições de precariedade dos locais mais afastados dos grandes centros.

Podem operar em qualquer localidade. São veículos mais ágeis e com maior facilidade de deslocamento nos grandes centros, principalmente na Capital e em alguns grandes municípios.

3.7 PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS MILITARES DO POLÍCIAMENTO DA CAPITAL SOBRE AS VIATURAS UTILIZADAS NO RADIOPATRULHAMENTO

Com o objetivo de obter uma opinião do usuário sobre as viaturas atualmente utilizadas nas atividades de radiopatrulhamento, foi elaborado e distribuído um questionário aos motoristas policiais-militares que trabalham no 12º BPM, 13º BPM e RPMon, unidades operacionais de área, afetas ao Comando do Policiamento da Capital e que reúnem em sua frota grande diversidade de marcas e modelos de viaturas.

Passaremos inicialmente a uma apresentação das respostas dos questionários e, posteriormente, a análise dessas respostas.

TABELA 1 – Faixa etária do motorista policial do policiamento da capital

FAIXA ETÁRIA	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	PERCENTUAL
18 a 22 anos	05	5,7
22 a 26 anos	14	16,1
26 a 30 anos	16	18,4
30 a 34 anos	28	32,2
34 a 38 anos	16	18,4
38 ou mais	08	9,2
TOTAL	87	100

Observa-se na tabela acima que os motoristas policiais que atuam na atividade de radiopatrulhamento auto nas unidades operacionais do 12º BPM, 13º BPM e RPMon, encontram-se na faixa etária de 30 a 34 anos (32,2%).

Constata-se também, que os menores percentuais de motoristas policiais de radiopatrulhamento auto, estão nos extremos da tabela, ou seja, na faixa etária de 18 a 22 anos e 38 ou mais anos, perfazendo, respectivamente, 5,7% e 9,2% dos policiais militares pesquisados.

TABELA 2 – Motorista policial do Policiamento da Capital: Tempo que dirige viatura operacional.

TEMPO MOTORISTA	FREQUÊNCIA	
	ABSOLUTA	PERCENTUAL
0 a 2 anos	13	14,9
2 a 4 anos	17	19,5
4 a 6 anos	16	18,4
6 a 8 anos	18	20,7
8 a 10 anos	08	9,3
Mais de 10 anos	15	17,2
TOTAL	87	100

Denota-se da tabela anterior que, as unidades operacionais da Polícia Militar do município de Curitiba, têm em seu quadro de motoristas operacionais, um contingente de policiais-militares relativamente experientes, em que observamos uma concentração de 58,6% de motoristas entre 2 a 8 anos de atividade profissional, portanto, em condições de inferir sobre as condições técnicas das viaturas de radiopatrulhamento atualmente em uso no CPC.

Analisando a pesquisa realizada, chama a atenção na tabulação dos dados, um número expressivo de motoristas policiais-militares com mais de 10 anos de atividade (17,2%), fato que, sem sombra de dúvida, favorece uma mensuração mais fidedigna dos veículos que podem servir a atividade de radiopatrulhamento.

TABELA 3 - Modelos de viaturas do Policiamento da Capital mais utilizadas no radiopatrulhamento.

MODELO VIATURA	FREQÜÊNCIA	
	INDICAÇÕES	% INDICAÇÕES
Corsa	38	12,3
Gol	69	22,4
Ipanema	36	11,7
Parati	46	15,0
Pálio	21	6,8
Scort	07	2,3
Scénic	64	20,7
Uno	27	8,8
TOTAL	308	100

Esses números indicam que praticamente todos os policiais motoristas têm um contato muito próximo com as viaturas do modelo Gol (22,4%) e Scénic (20,7%).

Essa observação explica, em parte, a quantidade de respostas positivas e negativas, envolvendo esses veículos, justamente por serem os modelos que mais são utilizados hoje na atividade de radiopatrulhamento, sendo que temos uma frota

de 106 (cento e seis) veículos do modelo Gol e de 161 (cento e sessenta e um) veículos do modelo Scénic em operação.

Explica, também, por que os veículos do modelo Scort, Pálio e Uno tiveram indicação abaixo de 10%, pois são veículos pouco utilizados no policiamento da Capital, sendo que perfazem um total de 21 (vinte e um) veículos ainda em operação.

TABELA 4 - Modelo de viatura considerada pelos motoristas policiais do policiamento da capital como inadequada para o radiopatrulhamento

MODELO VIATURA	FREQUÊNCIA	
	INDICAÇÕES	% INDICAÇÕES
Corsa	63	19,7
Gol	37	11,6
Ipanema	08	2,5
Parati	03	0,9
Pálio	60	18,8
Scort	50	15,7
Scénic	26	8,2
Uno	72	22,6
TOTAL	319	100

A pergunta oferece ao usuário dos veículos a oportunidade de opinar sobre qual modelo, na sua opinião, é a mais inadequada a atividade de radiopatrulhamento.

Como a pergunta foi aberta, permitiu-se a indicação de mais de um veículo, o que explica a quantidade de indicações ser de 319 (trezentos e dezenove) em um universo de 87 (oitenta e sete) entrevistados.

Foi verificado ainda na referida tabela, que os modelos de veículos Uno (22,6%), Corsa (19,7%), Pálio (18,8%) e Scort (15,7%), foram considerados os mais

inapropriados para a atividade de radiopatrulhamento, veículos estes que comprovadamente não se adaptaram às exigências que o serviço operacional requer.

Esses modelos de veículos foram considerados inadequados pelo público pesquisado, por apresentarem problemas de espaço interno; dificuldades de socorrer vítimas de mal-súbito; pouca potência e a fragilidade de seu conjunto mecânico.

TABELA 5 - Modelo de viatura considerada pelos motoristas do policiamento da capital como adequada para o radiopatrulhamento.

MODELO VIATURA	FREQÜÊNCIA	
	INDICAÇÕES	% INDICAÇÕES
Corsa	01	0,9
Gol	09	7,7
Ipanema	57	48,8
Parati	34	29,1
Pálio	-	-
Scort	04	3,4
Scénic	12	10,1
Uno	-	-
TOTAL	117	100

A pergunta permitia ao policial indicar um veículo, dentro os existentes atualmente na atividade de radiopatrulhamento, que ele entendesse ser o que melhor se adapta ao policiamento ostensivo.

Um número significativo de policiais motoristas apontou o veículo de modelo Ipanema (48,8%) das indicações, como o veículo ideal. O modelo Parati vem em seguida com (29,1%) das indicações, demonstrando conforme o verificado nas

respostas dos policiais à satisfação com esses veículos, pela robustez, desempenho e baixo custo de manutenção.

Desnecessário observar os demais modelos de veículos apontados na pesquisa, pois com exceção do modelo Scénic (10,1%) de indicação, os outros veículos receberam inexpressivas indicações (menos de 10%), fato perfeitamente compreensivo diante do universo de opções existentes faticamente na atividade de radiopatrulhamento auto.

TABELA 6 – Opções para modelo de viatura considerada pelos motoristas do policiamento da capital como a mais adequada para o radiopatrulhamento.

MODELO VIATURA	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	PERCENTUAL
Blazer	15	17,2
Caminhonete	05	5,8
Pálio Adventure	06	6,9
Santana	23	26,4
Vectra	13	14,9
Não Optaram	25	28,8
TOTAL	87	100

A sexta pergunta objetiva saber do policial motorista, qual o outro modelo de veículo que melhor se adaptaria a modalidade de radiopatrulhamento, sendo que não havia a obrigatoriedade de se apontar um determinado veículo, fato perfeitamente constatado na tabulação das respostas, onde 28,8% dos policiais pesquisados, não optaram por nenhum outro modelo de veículo.

Aqueles policiais-militares que fizeram a opção de escolha, optaram pelo veículo Volkswagen Santana (26,4 %), seguido do veículo Chevrolet Blazer (17,2%), como os modelos que mais atenderiam a expectativa do policiamento radiomotorizado.

Convém fazer algumas observações sobre as escolhas acima:

□ A Polícia Militar do Paraná não dispõe em suas fileiras do veículo Santana, portanto, fica prejudicada qualquer avaliação mais apurada dos policiais sobre sua aplicabilidade;

□ O veículo Blazer é utilizado na Polícia Militar como força tática, assim foge ao objetivo do presente estudo que está voltado para definir uma viatura para o policiamento ostensivo.

TABELA 7 – Percepção sobre os motivos da escolha do modelo ideal de viatura para o radiopatrulhamento no policiamento da capital.

MOTIVOS	FREQÜÊNCIA	
	INDICAÇÕES	% INDICAÇÕES
O modelo é mais bonito	03	1,5
Apresenta menos problema mecânico	25	12,6
Oferece mais conforto	21	10,6
Tem maior durabilidade na atividade	44	22,1
Maior segurança na condução	44	22,1
Maior desempenho operacional	54	27,1
Maior autonomia	07	3,5
Outros	01	0,5
TOTAL	199	100

Essa questão, demonstrada na tabela acima, retrata os itens que os motorista policiais mais observam no tocante ao veículo ideal para o radiopatrulhamento.

Primeiramente, o item desempenho operacional do veículo foi observado com 27,1% das indicações aferidas, fator este que sintetiza a expectativa e confiança do policial no cumprimento do seu mister com efetividade.

Na seqüência, os itens segurança e durabilidade do veículo foram aferidos com exatos 22,1% das indicações, o que demonstra a consciência dos motoristas policiais na máquina que serve de ferramenta para a sua atividade profissional. Os

demais itens foram desconsiderados, pois atendem o aspecto secundário daquilo que realmente interessa quando se fala de condições técnicas de trabalho policial.

TABELA 8 - Grau em média de aceitação por itens técnicos específicos das viaturas utilizadas no radiopatrulhamento da capital.

CRITÉRIOS: 1* = Muito Ruim 4**** = Bom 5***** = Muito Bom
2** = Ruim 3*** = Indiferente

MODELO	DESEMPENHO					CONFORTO				
	1*	2**	3***	4****	5*****	1*	2**	3***	4****	5*****
Corsa	23,0%	35,6%	20,0%	16,1%	2,3%	21,8%	29,9%	27,6%	18,4%	2,3%
Gol	8,0%	16,1%	32,2%	38,0%	5,7%	9,2%	16,1%	47,1%	25,3%	2,3%
Ipanema	2,3%	1,1%	11,5%	27,6%	57,5%	4,6%	5,7%	25,3%	34,5%	29,9%
Parati	2,3%	8,0%	32,3%	47,1%	10,3%	3,5%	13,8%	33,3%	41,4%	8,0%
Pálio	23,0%	26,4%	46,0%	2,3%	2,3%	14,9%	24,2%	48,8%	14,9%	1,2%
Scort	20,7%	24,2%	28,7%	12,6%	13,8%	14,9%	18,4%	37,9%	17,3%	11,5%
Scénic	6,9%	13,8%	12,6%	3,7%	23,0%	1,1%	4,6%	14,9%	24,2%	55,2%
Uno	36,9%	28,7%	28,7%	3,4%	2,3%	36,8%	19,5%	35,6%	5,8%	2,3%

MODELO	SEGURANÇA					MANUTENÇÃO				
	1*	2**	3***	4****	5*****	1*	2**	3***	4****	5*****
Corsa	21,9%	29,9%	32,2%	12,6%	3,4%	16,0%	23,0%	39,1%	19,5%	2,3%
Gol	14,4%	17,2%	32,2%	28,8%	6,9%	8,0%	11,5%	29,9%	25,3%	25,3%
Ipanema	1,1%	4,6%	18,4%	29,9%	46,0%	3,5%	6,9%	26,4%	28,7%	34,5%
Parati	5,7%	9,2%	29,9%	47,1%	8,1%	5,8%	8,0%	29,9%	40,3%	16,0%
Pálio	13,8%	31,0%	42,5%	8,1%	4,6%	19,5%	21,8%	46,0%	6,9%	5,8%
Scort	20,7%	23,0%	35,6%	14,9%	5,8%	28,7%	26,4%	25,3%	11,6%	8,0%
Scénic	2,3%	10,3%	17,3%	42,5%	27,6%	34,5%	18,4%	31,0%	6,9%	9,2%
Uno	29,9%	31,0%	32,1%	3,5%	3,5%	27,6%	27,6%	34,5%	6,9%	3,4%

MODELO	DIRIGIBILIDADE					ECONOMIA				
	1*	2**	3***	4****	5*****	1*	2**	3***	4****	5*****
Corsa	11,5%	26,4%	47,1%	11,5%	3,5%	6,9%	18,4%	39,0%	20,7%	15,0%
Gol	6,9%	5,8%	36,8%	34,5%	16,0%	13,8%	11,5%	35,7%	31,0%	8,0%
Ipanema	3,5%	4,6%	17,2%	32,2%	42,5%	3,5%	5,7%	39,1%	28,7%	23,0%
Parati	4,6%	8,0%	32,2%	43,7%	11,5%	10,3%	10,3%	34,5%	35,7%	9,2%
Pálio	17,3%	24,1%	42,5%	9,2%	6,9%	12,6%	13,8%	50,6%	10,4%	12,6%
Scort	12,6%	13,8%	43,7%	19,5%	10,4%	16,1%	19,6%	40,2%	18,4%	5,7%
Scénic	5,7%	11,5%	17,2%	37,9%	27,7%	17,2%	23,0%	39,0%	11,5%	9,3%
Uno	26,4%	24,1%	36,8%	9,2%	3,5%	17,2%	21,8%	36,8%	13,9%	10,3%

As tabelas acima têm por objetivo demonstrar o grau atribuído pelos motoristas, referente a algumas características técnicas observadas nas viaturas destinadas ao radiopatrulhamento das unidades operacionais da Capital do Estado.

A primeira característica técnica é o **desempenho**, em que se observa que os veículos modelo Ipanema e Parati apresentam, respectivamente, 57,5% e 47,1% de indicações positivas.

A segunda característica técnica é o **conforto**, em que se observa que os veículos Scénic e Parati apresentam, respectivamente, 55,2% e 41,4% de indicações positivas.

A terceira característica técnica é a **Segurança**, em que se observa que os veículos Parati e Ipanema apresentam, respectivamente, 47,1% e 46,0% de indicações positivas.

A quarta característica técnica é a **Manutenção**, em que se observa que os veículos Parati e Ipanema apresentam, respectivamente, 40,3% e 34,5% de indicações positivas.

A quinta característica técnica é a **Dirigibilidade**, em que se observa que os veículos Parati e Ipanema apresentam, respectivamente, 43,7% e 42,5% de indicações positivas.

A sexta característica técnica é a **Economia**, em que se observa que os veículos Parati e Ipanema apresentam, respectivamente, 35,7% e 23,0% de indicações positivas.

Pode-se observar ainda que, em todas as características técnicas, o modelo Uno foi indicado como a viatura mais deficitária ao emprego no radiopatrulhamento.

Por derradeiro, chega-se a conclusão de que, o veículo **Parati** é o que melhor atende o perfil de carro ideal para o policiamento ostensivo na capital do Estado, dentro do universo de modelos de viaturas utilizadas atualmente, pois o veículo **Ipanema** saiu da linha de produção das indústrias automobilísticas.

TABELA 9 - Tipo de veículo mais adequado para o radiopatrulhamento no policiamento da capital.

TIPO VEÍCULO	FREQÜÊNCIA	
	ABSOLUTA	PERCENTUAL
HATCH	07	8,0
SEDAN	14	16,1
PERUA	66	75,9
TOTAL	87	100

A preferência do policial por veículos tipo perua (75,9% de freqüência), é explicada nas respostas pela maior segurança que esse veículo oferece, em que a pessoa eventualmente detida, fica mais distante da guarnição e separada da vítima.

Na frota da Polícia Militar do Paraná, que cumpre a modalidade de radiopatrulhamento, temos o veículo Ipanema e Parati, exemplos de veículo tipo perua, como os mais adequados para o serviço operacional ostensivo, fato constatado no dia-a-dia e comprovado estatisticamente através de pesquisa realizada.

O veículo tipo Sedan vem em segundo lugar com 16,1% das preferências, apontado como veículo dotado de robustez e de muita mobilidade, características também apontadas nas peruas.

O veículo tipo Hatchback não agrada o policial. Pelas respostas apresentadas (8,0%), nota-se que este tipo de veículo foi preterido por ter configuração duas portas na época em que foi utilizado pela Instituição. Faziam parte da frota GM Corsa, VW Gol, Fiat Uno, todos na configuração duas portas. A negativa do policial é por não poder ser possível isolar as partes da ocorrência da guarnição e também reclamam da dificuldade de se transportar feridos.

A última pergunta do questionário, possibilitava oportunidade ao policial militar motorista, em fazer comentários, apresentar sugestões ou inserir críticas sobre a questão que norteia o presente trabalho, sendo que foram inexpressivas as contribuições efetuadas.

3.8. PERCEPÇÃO DE OUTRAS POLÍCIAS MILITARES DO BRASIL SOBRE AS VIATURAS UTILIZADAS NO RADIOPATRULHAMENTO

Referente à pesquisa realizada através de questionário a outras Polícias Militares do Brasil, obtivemos resposta da Polícia Militar de São Paulo (PMSP), Polícia Militar de Santa Catarina (PMSC) e da Brigada Militar do Rio Grande do Sul (BMRS), conforme podemos observar abaixo:

a) Qual sua percepção sobre a importância da viatura policial no policiamento ostensivo diante das demais modalidades de policiamento (a pé, a cavalo, etc)?

PMSP: Desenvolver uma maior prioridade nas ações preventivas às ocorrências de crime e desordem pública, atuando com maior efetividade, eficácia, aumentando a ação de presença e diminuindo o tempo de resposta às solicitações feitas através do telefone 190, bem como dar maior prioridade às ações preventivas.

PMSC: A viatura é um recurso material que aumenta a capacidade de atuação do recurso humano e diante das demais modalidades de policiamento ostensivas, destacam-se pela capacidade de atuar em área mais extensa e pela variedade de tipos de veículos que o mercado oferece.

Em Santa Catarina, quatro tipos de veículos têm recebido destaque na atividade a que se destinam:

- motocicleta para a atividade de trânsito;
- automóvel com quatro portas tipo sedan ou camionete para ostensivo;
- caminhonete com quatro portas para Grupo de Resposta Tática;
- furgão/microônibus para transporte de pessoal e blitz de trânsito.

BMRS: Não respondeu.

b) Qual sua opinião sobre o padrão ideal de viatura para integrar o policiamento ostensivo?

PMSP: Veículos não inferiores à motorização 1.6, quatro portas e capacidade de transportar pessoas detidas (guarda preso), com sinalizadores luminosos e grafismo padrão Polícia Militar e radio transmissor.

PMSC: O tipo de veículo mais adequado para o policiamento ostensivo, considerando uma guarnição composta com dois policiais-militares, é o automóvel quatro portas tipo camionete (ex. VW Santana Quantum), motor com 1.600 cc.

BMRS: Teria que ser necessariamente um veículo especialmente produzido para a atividade de polícia, não podendo ser de uso comercial, com as características determinadas sob a supervisão de profissionais de polícia técnicos em motomecanização e em atividades operacionais, de acordo com o emprego a ser dado ao veículo.

c) Que diretrizes básicas são adotadas hoje para o planejamento na aquisição de viaturas?

PMSP: A aquisição de viaturas para a Polícia Militar é feita obedecendo a critérios que atendam à geografia do Estado de São Paulo, considerando os seguintes fatores: a) distribuição demográfica e b) índice de criminalidade.

PMSC: Não há diretriz na PM de Santa Catarina sobre o tipo de veículo a ser adquirido para o policiamento ostensivo. Quando se procede a aquisição de viaturas, adapta-se a especificação técnica ao tipo de veículo que o mercado oferece naquele momento, implementando detalhes que se julga oportuno diante das novas necessidades para a execução do policiamento ostensivo.

BMRS: A Corporação estabelece a diretriz em conformidade com a necessidade local, regional ou setorial apresentada, intimamente relacionada à origem do recurso destinado à aquisição, seu montante e quantidade possível de se adquirir.

d) Quais as principais deficiências/óbices apresentadas pelas viaturas empregadas no policiamento ostensivo?

PMSP: Não existe deficiência/óbices, o que se observa é que o veículo policial é muito exigido, através do seu uso severo, diuturno e em várias situações, o que gera conseqüências de ordem estrutural do veículo, por exemplo: danos na suspensão, longarina, sistemas elétricos, sistemas de embreagem, freios e etc, em razão de os veículos policiais serem veículos adaptados à atividade, não existindo no mercado um veículo produzido única e exclusivamente para as Polícias Militares.

PMSC: A maior queixa dos usuários de viaturas dá-se quando não se observa a aquisição de veículos quatro portas, com porta malas capaz de conduzir presos e equipamentos dos mais variados, suspensão que não resiste a terrenos acidentados e por vezes até há necessidade de veículos com tração nas quatro rodas.

BMRS: Por serem de linha de montagem regular, similar às utilizadas no mercado, têm sua deterioração rápida e proporcional ao uso (quilometragem transcorre rapidamente, aumentando a necessidade de manutenção).

e) Quais os componentes ideais e/ou básicos que uma viatura policial deve possuir para desempenhar um melhor serviço?

PMSP: Dimensões internas objetivando o conforto do policial durante a realização do serviço; grafismos (identificação visual); sinalizador de emergência; compartimento traseiro para transporte de pessoas detidas com divisória de proteção; rádio transceptor fixo e móvel.

PMSC: Conforme respostas anteriores, basicamente deve possuir 4 portas, porta-malas tipo camionete, suspensão mais dura a ponto de resistir carga completa e não arrastar quando passa por uma lombada, barras de proteção lateral, sinalizador luminoso e sonoro compatível com o porte da viatura, rádio com tecnologia de ponta, iluminação móvel auxiliar, pintura facilmente reconhecível, com refletivos visíveis a distância e no período da noite.

BMRS:

Requisitos Operacionais Básicos Absolutos:

- veículo com quatro portas;
- motor potente;
- pára-brisa dianteiro à prova de balas;
- carroçaria e suspensão reforçada;
- pneumáticos especiais;
- portas com proteção à prova de balas;
- possuir pára-choque dianteiro e traseiro reforçados;
- cela;
- farol móvel direcional;
- proteção do cárter com estrutura em lâmina de aço instalada de modo a oferecer total proteção e que não haja comprometimento da altura do veículo e o solo.

Requisitos Operacionais Básicos Desejáveis:

- luzes rotativas sincronizadas e flashes estroboscópicos combinados com sireia eletrônica em três tons, com megafone acoplado;
- vidros laterais e traseiros não estilhaçáveis;
- forração interna e tapetes de borracha, ambos em material resistente;
- todos os bancos devem ser revestidos de material sintético de fácil limpeza e alta resistência a perfurações.

Acrescente-se ainda:

- sistema de comunicações;
- terminal de computador;
- sistema de filmagem de ocorrência.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foram apontados os problemas atuais decorrentes da diversidade de marcas e modelos de viaturas destinadas ao policiamento ostensivo no Comando do Policiamento da Capital, dentro de um universo grande de viaturas existentes na Polícia Militar do Paraná.

Constatado que a padronização pretendida é medida decorrente de exigência legal para as compras da administração, além de minimizar os gastos com a manutenção preventiva e corretiva, as quais tornam-se imperiosas em virtude da presença de veículos que não atendem as necessidades operacionais da Corporação, faz-se necessário a adoção de algumas medidas para a solução do problema.

A primeira medida para implantação de qualquer programa de padronização da frota existente é a criação de uma **Comissão Permanente de Padronização**, diretamente vinculada ao Dirigente do Órgão Setorial de Transportes, com o objetivo de estabelecer critérios e elaborar estudos e testes com os veículos da frota, visando dar suporte técnico às indicações de veículos para compra, elaborando as respectivas especificações técnicas.

Como já demonstrado durante o desenvolvimento do trabalho, a padronização pretendida mostra-se viável quando aplicada por grupos de viaturas policiais militares (quadro nº 2), cabendo à Comissão Permanente de Padronização consolidar os dados observados em forma de propostas de compras.

Outra preocupação deve ser com as descargas de viaturas, que devem ser agilizadas, buscando-se, indiretamente, o descarte da grande variedade de marcas existentes para, aos poucos, estabelecerem padrões nos grupos e procurar mantê-los. A demora ou a resistência à descarga de veículos é um problema sério a ser administrado pela Instituição.

Concomitantemente ao programa de descarga de viaturas inservíveis deve ser o de aquisições de novos veículos com destinação específica para o grupo no qual irão operar, minimizando a prática sedimentada do remanejamento de viaturas entre os grupos, algumas vezes sem o devido critério técnico.

Dentro dessa premissa, alguns itens técnicos básicos, além daqueles já estabelecidos pela Secretaria Nacional de Segurança Pública, deverão fazer parte de uma viatura destinada ao policiamento ostensivo, que são os seguintes:

- pára-brisa dianteiro à prova de projéteis perfurantes;
- air bag duplo (motorista e acompanhante);
- carroceria e suspensão reforçada;
- pneumáticos especiais;
- portas com proteção à prova de projéteis perfurantes;
- possuir pára-choque dianteiro e traseiro reforçado;
- cela.

Esses itens considerados importantes, não desfiguram nem alteram a linha de produção das fábricas e montadoras, apenas contemplam os aspectos de segurança, eficiência, durabilidade e disponibilidade, fatores que devem ser considerados nas futuras aquisições de viaturas.

Os avanços tecnológicos incorporados aos veículos devem ser acompanhados pela Comissão, que procurará estar sempre com a melhor opção em termos de especificação técnica, para atender à demanda da Instituição.

A importância do acompanhamento constante é reforçada por serem as aquisições de viaturas realizadas sem data certa, pautando-se, normalmente, por reclamos da sociedade ou iniciativa governamental. Portanto, as especificações de cada modelo de interesse da Instituição devem estar de acordo com o que de mais moderno o mercado possa oferecer naquele momento.

Uma proposta para estudos futuros é com relação às autorizações aos motoristas para dirigirem viaturas da Instituição. Sendo o motorista um componente importantíssimo no sucesso de uma política de manutenção e conservação eficiente de veículos, atenção especial deve ser dada à autorização para que esse policial venha a conduzir uma viatura policial.

Critérios devem ser estabelecidos para que um policial possa dirigir determinadas viaturas, e a autorização expedida deve ser específica para aquele grupo, podendo, após nova avaliação, ser-lhe autorizado dirigir outra categoria de veículo policial. O novo Código de Trânsito exige idade mínima e curso para a condução de veículo de emergência.

Outra proposta igualmente importante é a realização de estudos visando a mudança da legislação, especificamente com vistas à padronização da frota estatal, a exemplo de outros Estados da Federação, buscando dar legitimidade aos atos dos administradores quando da aquisição de veículos baseados na padronização prevista na Lei nº 8.666/93 (Lei de Licitações Públicas).

Essas medidas aplicadas sistematicamente propiciarão a padronização buscada pela Instituição, eliminando os diversos problemas gerados pela grande quantidade de marcas e modelos existentes, agravadas pela idade média extremamente elevada em alguns segmentos, resultando enormes e desnecessários gastos com manutenção.

Com as propostas apresentadas, em médio prazo, o gerenciamento da frota será otimizado, podendo os recursos serem utilizados com melhor aproveitamento, mantendo a frota sempre em prontas condições de utilização, com melhor qualidade e com reduzido custo operacional.

Por derradeiro, é importante destacar que o presente trabalho científico não pode e não tem a pretensão de esgotar o assunto, pois outros trabalhos poderão e deverão ser desenvolvidos, com o propósito de enriquecer cada vez mais a pesquisa em questão, fazendo deste objetivo, um parâmetro para explorar o assunto sob um novo enfoque temático ou até mesmo demonstrar um posicionamento contrário às considerações aqui feitas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAHIA (Estado). **Decreto nº 7583, de 23 de outubro de 2000**. Dispõe sobre a padronização da frota de veículos do Poder Executivo Estadual. 2000.

BAHIA (Estado). **Decreto nº 4930, de 28 de novembro de 1995**. Dispõe sobre a padronização da frota de veículos do Poder Executivo. 1995.

BARRETO, José Renato Ferreira. **Indicadores da função transporte para empresas de utility: um estudo de caso**. Dissertação (mestrado em engenharia da produção). Universidade Federal de Santa Catarina. 1999.

BORGES, Alice Maria Gonzalez. **INFORMATIZAÇÃO – Ampliação do Sistema – Padronização**. Parecer.. Boletim de Licitações e Contratos. Págs 375-285. 1997.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília. DOU 1988.

BRASIL. **Decreto nº 79399, de 16 de março de 1977**. Dispões sobre a classificação e uso de veículos terrestres automotores destinados ao transporte de servidores civis da Administração Federal direta e autárquica. DOU de 17/03/1977.

BRASIL. **Lei nº 8666, de 21 de junho de 1993**. Lei das licitações e contratos. DOU 1993.

BRASIL. **Decreto s/nº de 04 de fevereiro de 1994**. Atribui competência ao Conselho Financeiro da Administração da Marinha (COFAMAR) para emissão de parecer sobre processos de dispensa de licitação. DOU de 07/02/1994.

BRASIL. **Instrução Normativa nº 09, de 26 de agosto de 1994**. Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado. Controle geral de veículos oficiais. DOU 1994.

BRASIL. **Decreto s/nº de 26 de dezembro de 1994.** Cria comissão especial para a padronização de materiais pela estrutura de apoio logístico do Exército. DOU de 27/12/1994.

BRASIL. **Decreto s/nº de 02 de abril de 1996.** Cria comissão destinada a emitir parecer sobre dispensa de licitação de materiais padronizados da Aeronáutica. DOU de 03/04/1996.

ENCICLOPÉDIA Barsa. **Automóvel.** Encyclopaedia Britânica do Brasil Publicações Ltda. v. 3, Rio de Janeiro – São Paulo: 1982, p. 314-333.

FRIEDRICH, Dalvo Werner. **Perfil de Viatura para o Patrulhamento Radiomotorizado.** APM/RS – CAO, Porto Alegre: 1995

I-15-PM, Instrução Policial Militar. **Transportes Motorizados da Polícia Militar.** Boletim Geral nº 042. São Paulo, 1996.

JUS NAVIGANDI. Doutrina. **O planejamento da licitação.** <http://www.jus.com.br/doutrina/planlici.html>, de 11/09/2001.

MICHIGAN STATE POLICE TESTS 2001 PATROL VEHICLES. **National Law Enforcement an Corrections Technology Center.** <http://www.nlectc.org>.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO. Diretoria de Motomecanização. **Legislação de motomecanização.** <http://www.exercito.gov.br/1999/ne/ne9520/dmm520.htm>, de 10/09/01

PARANÁ (Estado). **Decreto nº 1311 de 14 de setembro de 1999.** Regulamenta o enquadramento e a utilização dos veículos a serviço do poder executivo estadual. Curitiba, 1999.

TRIBUNAL DE CONTAS DO RIO DE JANEIRO. **Como distinguir se a descrição detalhada do objeto a ser licitado estaria induzindo ao direcionamento da licitação.** <http://www.tce.rj.gov.br/estpesq/orimun/liccon.htm>, de 11/09/2001.

6. ANEXOS

- Anteprojeto Monografia.
- Perguntas Referentes ao Questionário e Entrevista.

ANTE PROJETO DE PESQUISA

<p>Nome: Cap Marcos Ferreira de Santana Objeto de estudo: Padronização da frota. Contexto: Curitiba.</p>	<p>Situação Problematicadora: O aumento do índice de criminalidade nas grandes cidades, forçou a ampliação da frota de veículos rádio motorizado. Em função dessa premissa e dada à falta de um estudo mais aprofundado, medidas empíricas foram adotadas sempre que se pensou em adquirir veículos para a Corporação, resultando numa miscelânea de marcas e modelos de carros, adaptados a conjuntura do momento e ao interesse político dominante. Algumas tentativas foram feitas, esporadicamente, visando a padronização de uma viatura policial, mas em razão de não haver um parâmetro que definisse o veículo ideal, a cúpula diretiva ora optava por um tipo, ora por outro, desconsiderando que a padronização de frota já é uma realidade em muitos países.</p>
---	--

Qual o problema de pesquisa ?

Como estabelecer um padrão de viatura?

O ponto de vista que irá defender como solução do problema?

- Demonstrar que a falta de uma padronização acarreta prejuízo ao serviço e a organização;
- Apresentar os itens definidos pelo SENASP que devem integrar as viaturas a serem adquiridas pelas PPMM;
- Analisar os veículos existentes no mercado e mais apropriados ao serviço de Policiamento Ostensivo;
- Definir os óbices na diversidade de marcas e modelos de viaturas existentes atualmente.

Objetivo Geral:

Subsidiar o Comando.

Objetivos específicos	Metodologia	Revisão Literária	Desenvolvimento	Considerações Finais
- Investigar as viaturas existentes	- Pesquisa Documental (registros e dados estatísticos) - Estudo de Caso (questionários, opiniões, argumentos, dados)	- Evolução da frota através do tempo; - Mapeamento do parque de viaturas atual; - Caracterização do sistema atual (vantagens e desvantagens).	- Levar ao conhecimento do escalão superior as vantagens e desvantagens das viaturas atualmente em uso no policiamento ostensivo.	<p>Propostas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Definir um padrão de viatura policial para o policiamento ostensivo; 2. Demonstrar que o sistema atual acarreta à Instituição prejuízo de toda a ordem; 3. Avaliar a possibilidade do mercado automobilístico nacional em atender as características técnicas apontadas no estudo. <p>Recomendações:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Confrontar o padrão ideal de viatura (protótipo), com as opções que o mercado oferece atualmente.
- Definir critérios legais e técnicos de padronização e aquisição de viaturas.	- Pesquisa Documental (folders); - Estudo de Caso (leitura em outras PPMM); - Internet; - Revistas especializadas; - Departamento de Transporte Oficial (DETO).	- Potencialidade da indústria automobilística nacional em atender as características técnicas exigidas pelo SENASP; - Técnicas sobre o serviço de plotagem em substituição a pintura dos veículos; - Fatores técnicos, legais e culturais de suma importância no alcance da efetividade do serviço policial com a maximização dos custos operacionais da frota.	- Apresentar qual o veículo ideal existente no mercado que atenda as características apontadas no estudo (análise das opções de mercado) e que componentes deve possuir (protótipo); - Confrontar e analisar os resultados obtidos com as entrevistas realizadas com o público interno e em outras PPMM.	
- Legislação	- Pesquisa Documental (leis, normas, portarias, etc)	- Legislação federal e estadual, restritiva e normativa, acerca de viaturas e composição da frota oficial (1ª seção EM/PMMPR); - Normas vigentes sobre viaturas, planejamento para escolha e aquisição de viaturas, padrões de consumo e composição ideal de um carro (4ª seção EM/PMMPR); - Processos e editais de compra de viaturas policiais (DAL/PMMPR).	- Definir parâmetros legais e técnicos a serem adotados nas futuras aquisições de viaturas (licitações), voltados sempre à economia, durabilidade, resistência e baixo custo de compra e manutenção, voltada, primordialmente, à eficácia no resultado da atividade fim da PMMPR.	

QUESTIONÁRIO

O presente questionário tem por finalidade subsidiar trabalho de pesquisa, com o objetivo de propor medidas para padronização da frota da Polícia Militar.

Sua contribuição como usuário é muito importante.

Não há necessidade de identificar-se.

1. Em que faixa etária você se encontra.

- 18 a 22 anos;
- 22 a 26 anos;
- 26 a 30 anos;
- 30 a 34 anos;
- 34 a 38 anos;
- 38 ou mais.

2. A quanto tempo você dirige viatura operacional.

- 0 a 2 anos;
- 2 a 4 anos;
- 4 a 6 anos;
- 6 a 8 anos;
- 8 a 10 anos;
- Mais de 10 anos.

3. Dos modelos de viaturas abaixo, marque quais são utilizadas na sua Cia em atividade de radiopatrulhamento (RPA).

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Scort; | <input type="checkbox"/> Ipanema; |
| <input type="checkbox"/> Gol ; | <input type="checkbox"/> Pálio; |
| <input type="checkbox"/> Parati; | <input type="checkbox"/> Scenic; |
| <input type="checkbox"/> Corsa; | <input type="checkbox"/> Uno |

4. Das viaturas abaixo, marque qual/quais você acha inadequada para a atividade de radiopatrulhamento (RPA).

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Scort; | <input type="checkbox"/> Ipanema; |
| <input type="checkbox"/> Gol ; | <input type="checkbox"/> Pálio; |
| <input type="checkbox"/> Parati; | <input type="checkbox"/> Scenic; |
| <input type="checkbox"/> Corsa; | <input type="checkbox"/> Uno |

5. Na sua opinião, qual das viaturas abaixo melhor se adapta a atividade de radiopatrulhamento (RPA). (obs: marcar somente uma opção)

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Scort; | <input type="checkbox"/> Ipanema; |
| <input type="checkbox"/> Gol ; | <input type="checkbox"/> Pálio; |
| <input type="checkbox"/> Parati; | <input type="checkbox"/> Scenic; |
| <input type="checkbox"/> Corsa; | <input type="checkbox"/> Uno |

6. Você indicaria outro veículo para a atividade de radiopatrulhamento (RPA)?

- () Sim. Qual: _____
 () Não

7. Com relação à pergunta anterior, qual ou quais o(s) motivo(s) da sua escolha.

- () O modelo é mais bonito;
 () Apresenta menos problemas mecânicos;
 () Oferece mais conforto;
 () Tem maior durabilidade para a atividade de radiopatrulhamento;
 () Proporciona maior segurança no dirigir;
 () Possibilita maior desempenho operacional;
 () Apresenta maior autonomia (Km X Combustível);
 () Outros: _____

8. Na sua opinião, de 1 a 5, qual o grau de aceitação das viaturas que estão sendo utilizadas no radiopatrulhamento (RPA). Utilize a legenda abaixo:

MODELO	DESEMPENHO	CONFORTO	SEGURANÇA	MANUTENÇÃO	DIRIGIBILIDADE	ECONOMIA
Scort						
Gol						
Parati						
Corsa						
Ipanema						
Pálio						
Uno						
Scenic						

Legenda: 1 = Muito Ruim 4 = Bom
 2 = Ruim 5 = Muito Bom
 3 = Indiferente

9. Indique qual a sua preferência quanto ao tipo de veículo mais adequado a atividade de radiopatrulhamento (RPA):

- () Hatch
 () Sedan
 () Perua

10. Se desejar, inclua comentários, sugestões ou críticas sobre a padronização da frota da Polícia Militar.

ENTREVISTA

Do Oficial aluno Capitão SANTANA – Policia Militar do Paraná

Ao Sr. PM/4

Assunto: Entrevista - CAO-2003/Pr

Visando instruir trabalho monográfico, solicito-vos a gentileza em responder as perguntas abaixo:

1) Qual sua percepção sobre a importância da viatura policial no policiamento ostensivo frente às demais modalidades de policiamento (a pé, a cavalo, etc);

2) Qual sua opinião sobre o padrão ideal de viatura para integrar o policiamento ostensivo;

3) Quais as diretrizes básicas adotadas hoje para o planejamento na aquisição de viaturas;

4) Quais as principais deficiências/óbices apresentadas pelas viaturas empregadas no policiamento ostensivo;

5) Quais os componentes ideais e/ou básicos que uma viatura policial deve possuir para desempenhar um melhor serviço;