

Vantagens e desvantagens da terceirização de veículos terrestres oficiais nas Polícias Cíveis do Brasil

Advantages and Disadvantages of Outsourcing Official Ground Vehicles in the Brazilian Civil Police

Ventajas y Desventajas de la Tercerización de Vehículos Terrestres Oficiales en las Policías Cíviles de Brasil

Grupo temático 06 - Gestão Pública e Ciências Policiais: Desafios e Inovações para a Segurança Pública no Brasil

Leonardo Rocha Vieira, Universidade de Brasília (UnB) e Polícia Civil do Estado de São Paulo (PC/SP)

Lana Montezano, Universidade de Brasília (UnB) e Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP)

RESUMO

A busca pela eficiência entre os gastos públicos e a oferta de equipamentos de qualidade para que os integrantes da administração possam exercer suas atividades é fundamental no setor público. No âmbito da segurança pública, serviço de natureza essencial, a durabilidade e qualidade dos veículos oficiais (viaturas) tornam-se características indissociáveis, diante das atividades e diligências desenvolvidas diariamente pelos policiais cíveis. Assim, o estudo teve como objetivo analisar as vantagens e desvantagens da terceirização de frotas nas Polícias Cíveis brasileiras, com ênfase nos veículos terrestres. Para tanto, realizou-se uma pesquisa descritiva, transversal, de abordagem qualitativa e quantitativa com aplicação de questionários eletrônicos com os responsáveis pela gestão de frotas da Polícia Civil de diversos estados brasileiros, obtendo-se 18 respostas (66,66% do total de unidades federativas). Os dados foram consolidados mediante estatística descritiva e análise de conteúdo, ressaltando-se que 15 Estados (88,2%) indicaram que o modelo de gestão mais eficiente seria a terceirização (total ou parcial). As principais vantagens observadas são a economia de recursos, a manutenção constante de veículos novos e com baixa quilometragem e a previsibilidade de gastos com os veículos. Em relação às desvantagens, a dificuldade de adaptação dos veículos à realidade policial e a possibilidade de não renovação do contrato foram os pontos mais indicados pelos gestores. Assim, o trabalho aponta os aspectos favoráveis e desfavoráveis na locação de frota de veículos oficiais na Polícia Civil, auxiliando os gestores e técnicos quanto à tomada de decisão acerca da adoção da terceirização no âmbito da instituição.

Palavras-chave: segurança pública; gestão de frotas; veículos terrestres; terceirização; eficiência; recursos públicos.

ABSTRACT

The pursuit of efficiency in public expenditure and the provision of quality equipment to enable public servants to perform their duties is fundamental in the public sector. In the field of public security—an essential service—the durability and quality of official vehicles (patrol vehicles) become inseparable characteristics, given the daily activities and operations carried out by civil police officers. This study aimed to analyze the advantages and disadvantages of fleet outsourcing in Brazilian Civil Police forces, with emphasis on ground vehicles. A descriptive, cross-sectional study with a mixed qualitative and quantitative approach was conducted through electronic questionnaires administered to fleet management officers of Civil Police departments in several Brazilian states, resulting in 18 responses (66.66% of the total federative units). Data were consolidated using descriptive statistics and content analysis. Fifteen states (88.2%) indicated that outsourcing (total or partial) would be the most efficient management model. The main advantages identified were cost savings, continuous availability of newer vehicles with low mileage, and greater predictability of fleet-related expenditures. The main disadvantages reported were difficulties in adapting vehicles to police operational needs and the risk of contract non-renewal. The study highlights favorable and unfavorable aspects of outsourcing official vehicle fleets in Civil

Police forces, supporting managers and technical staff in decision-making regarding the adoption of outsourcing within the institution.

Keywords: public security; fleet management; ground vehicles; outsourcing; efficiency; public resources.

RESUMEN

La búsqueda de eficiencia en el gasto público y la provisión de equipamientos de calidad que permitan a los integrantes de la administración desempeñar sus funciones es fundamental en el sector público. En el ámbito de la seguridad pública, servicio de naturaleza esencial, la durabilidad y calidad de los vehículos oficiales (patrullas) se convierten en características indispensables, considerando las actividades y diligencias realizadas diariamente por los policías civiles. El estudio tuvo como objetivo analizar las ventajas y desventajas de la tercerización de flotas en las Policías Civiles brasileñas, con énfasis en vehículos terrestres. Se realizó una investigación descriptiva, transversal y con enfoque mixto, mediante la aplicación de cuestionarios electrónicos a los responsables de la gestión de flotas de la Policía Civil en diversos estados brasileños, obteniéndose 18 respuestas (66,66% del total de unidades federativas). Los datos fueron consolidados mediante estadística descriptiva y análisis de contenido. Quince estados (88,2%) indicaron que la tercerización (total o parcial) sería el modelo de gestión más eficiente. Las principales ventajas identificadas fueron el ahorro de recursos, la disponibilidad constante de vehículos nuevos con bajo kilometraje y la previsibilidad de los gastos. Entre las desventajas, se destacaron la dificultad de adaptación de los vehículos a la realidad policial y el riesgo de no renovación contractual. El estudio contribuye a orientar a gestores y técnicos en la toma de decisiones sobre la adopción de la tercerización en el ámbito institucional.

Palabras clave: seguridad pública; gestión de flotas; vehículos terrestres; tercerización; eficiencia; recursos públicos.

1. Introdução

A atuação dos órgãos e entidades que integram a Administração Pública no Brasil é pautada por diversos diplomas normativos e atrelada a princípios e regras que conformam e balizam os agentes e servidores no cumprimento de suas atribuições. No campo dos gastos públicos, atrelada à Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/00), surgem, em especial, os Princípios da Eficiência (art. 37, *caput*, da Constituição Federal), do Planejamento (art. 6º do Decreto Lei nº 200/67) e da Descentralização (arts. 6º, III e 10º, § 1º, “c” e § 7º, ambos do DL nº 200/67), sob pena da conduta incorrer em responsabilidade civil, penal e administrativa.

Na era da Administração Pública Gerencial (Lima, 2013), focada em alcançar metas e produzir resultados orientados para eficiência e eficácia, os agentes públicos no exercício de suas funções constitucionais e legais devem pautar sua atuação em prol do máximo desempenho possível dentro dos meios oferecidos pelas instituições a que pertencem, de acordo com o sistema dialógico instituído pela Constituição Federal de 1988 (Vicente & Guzman, 2024), concretizando o direito à boa administração (Nogueira, 2025).

No contexto da segurança pública, entendida como a “atividade de vigilância, prevenção e repressão de condutas delituosas” (Silva, 2017; Nogueira, 2025), é exercida por sete órgãos estatais: polícia federal (PF), polícia rodoviária federal (PRF), polícia ferroviária federal (PFF), polícias civis (PC), polícias militares (PM), corpos de bombeiros militares (CBM) e polícias penais federal, estaduais e distrital (PP). No âmbito da Polícia Civil, a atividade fim, de natureza indelegável, é a investigação de crimes e a atividade meio fornece suporte para que os agentes na linha de frente possam exercer suas funções da melhor maneira, tal como a utilização de viaturas novas, confiáveis e em condições de pronto uso (Brasil, 2005).

O maior ativo de uma força de segurança pública são os agentes e servidores incumbidos de realizar as tarefas e atividades inerentes às atribuições da instituição. Contudo, para que possam exercitá-las de

maneira eficaz, dependem do fornecimento de serviços adequados e bons equipamentos, previamente planejados e distribuídos, como armas de fogo, coletes balísticos, munição e veículos oficiais (Ferrer, 2007). Montezano e Abad (2019) reforçam a necessidade do suporte organizacional, contemplando inclusive disponibilidade e qualidade da oferta de recursos patrimoniais e materiais, para que indivíduos de segurança pública tenham condições adequadas ao bom desempenho no trabalho.

Dentre os bens móveis de uso contínuo mais importantes e que devem reunir aspectos de confiabilidade (Martins, 2024), solidez, qualidade e que carregam a imagem da própria instituição (Marta, 2014), estão os meios de transporte. No caso da Polícia Civil, trata-se de veículos oficiais, ostensivos (caracterizados) ou dissimulados (não caracterizados), utilizados para as atividades de investigação de crimes e demais diligências à cargo da polícia civil.

Em relação à literatura, observa-se nos repositórios nacionais e internacionais o reduzido número de publicações sobre o tema. Alguns trabalhos analisam o assunto sob prismas diversos, como a análise de veículos oficiais de uma Instituição Federal de Ensino (Aarão, 2016), a gestão de frotas no âmbito do Governo Federal (Guimarães, 2018), a viabilidade do *Outsourcing* na Polícia de Portugal (Patrica, 2019), a implantação de indicadores para melhoria dos veículos oficiais (Soares et al., 2022) e a gestão eficaz de frotas (Ferreira, 2024). Existem outros estudos que abordam a temática dentro da segurança pública, como a análise da gestão da frota da Polícia Militar do Maranhão (Costa Júnior, 2018) e o custo de manutenção de peças em viaturas da Polícia Civil de Minas Gerais (Silva, 2024).

Contudo, não foram encontrados trabalhos que analisem a viabilidade de locação das viaturas no âmbito da Polícia Civil, com suas particularidades e exigências específicas como polícia judiciária estadual, atuando desde a recepção e registro de ocorrências em um plantão policial até o oferecimento de denúncia contra os autores de um delito perante o Poder Judiciário, perpassando, naturalmente, por toda a investigação do crime, a fim de auferir elementos de informação quanto à autoria e materialidade delitiva.

Dessa forma, é necessário o estudo aprofundado do tema, sob o prisma da Polícia Civil, visando identificar a melhor opção para planejar, administrar, gerir e controlar dezenas de milhares de viaturas utilizadas nas polícias civis estaduais (e o Distrito Federal), seja pela ótica dos atuais gestores ou pela realidade imposta pelos números e valores obtidos com a presente pesquisa, sendo imperioso avançar na formulação de estudos e trabalhos que analisem essa vertente da terceirização na Administração Pública, como propõe Silva (2022). Gregori e Marco (2026) recomendam estudos sobre a percepção de gestores quanto à possibilidade de terceirizar frotas de veículos oficiais no setor público.

Sendo assim, este artigo teve como objetivo analisar as vantagens e desvantagens da terceirização de frotas nas Polícias Cíveis brasileiras, com ênfase nos veículos terrestres. Por fim, os resultados apresentados nesse estudo podem auxiliar na adoção de novos modelos de gestão de frotas no âmbito da Polícia Civil, contribuindo para a redução de custos, utilização de veículos novos e com baixa quilometragem, incremento da imagem institucional perante a sociedade e a otimização na prestação da atividade fim da Polícia Civil.

2. Referencial Teórico

2.1 Modelos de Gestão de Frotas

A gestão de frotas é a administração de um grupo de veículos vinculados a uma organização. Tal função apresenta natureza complexa e multidisciplinar, englobando atividades que variam desde o dimensionamento e a especificação técnica dos ativos até o controle de roteiros, gestão de custos, ciclos de manutenção e estratégias de substituição da frota (Valente, 2016). Em regra, a administração de uma frota de veículos (aquirida ou terceirizada) é de responsabilidade do gestor, profissional da instituição com dedicação exclusiva nessa área ou outra pessoa por ele indicado para concretizar as múltiplas atribuições nesse campo. Em razão da amplitude das atividades, é esperado que esse gestor tenha

conhecimentos de logística, segurança viária, Direito e administração (Espírito Santo, 2024), esforçando-se para implementar uma cultura de excelência no gerenciamento da frota e da própria equipe, habilidade indispensável no setor público e, em especial, na segurança pública (Vieira, 2023). Um exemplo de atuação prática dos gestores é a escolha entre os tipos de manutenções aplicáveis nos veículos de uma frota - como carros, motos, picapes, furgões, vans e caminhões - divididas em preditivas (previsão de falhas), preventivas (prevenção com ações padronizadas) e corretivas (restauração do funcionamento). O profissional deve escolher a melhor opção para ser utilizada nos veículos, direcionando recursos e materiais nesse sentido (Espírito Santo, 2024).

No setor privado, a gestão de frotas é um tema crucial nas empresas, tornando-se uma ferramenta de redução de custos e incremento da competitividade (Júnior, 2017). Registre-se que a malha rodoviária no Brasil se estende por mais de 1,5 milhão de quilômetros (com apenas 12,4% pavimentada – 213,5 mil quilômetros), de acordo com a recente pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (2024).

Por outro lado, a administração de frotas no setor público constitui uma ferramenta estratégica indispensável para o controle, a conservação e o aproveitamento racional dos ativos de transporte estatais. O seu propósito central reside na busca pela eficiência operacional e pela redução de gastos, assegurando que os veículos oficiais apresentem a disponibilidade e a segurança necessárias ao pleno exercício das atribuições institucionais (TCE/PI, 2024).

No setor público, o ciclo de vida de um bem móvel (como os veículos) segue, em regra, as seguintes etapas: (i) aquisição (ii) incorporação (iii) manutenção (iv) desfazimento. Assim, após a compra do bem, sua destinação à função pública (afetação) e posterior conservação ao longo do tempo, a administração pode optar pela venda (através de leilão - art. 6º, XL da Lei Federal nº 14.133/21). Um exemplo de ato normativo nesse sentido é o Decreto Distrital nº 16.109/94.

Utilizando o conceito de terceirização aplicado aos veículos (e sua importância no setor público), informa Espírito Santo (2024, p.5) que:

A gestão estratégica de frotas no setor público, com ênfase na manutenção e abastecimento dos veículos da frota estadual, assume um papel crucial na otimização dos recursos públicos, na segurança dos usuários e na preservação do meio ambiente. Através de um planejamento meticuloso, controle rigoroso e práticas eficientes, é possível alcançar resultados significativos na redução de custos, na elevação da vida útil dos veículos e na promoção da sustentabilidade.

Na segurança pública, a gestão eficiente e proativa da frota emerge como um tema de extrema relevância, diante das particularidades enfrentadas pela atividade, em especial o aumento da criminalidade, a redução do orçamento, o baixo efetivo das instituições e a cobrança da sociedade, o que demanda a aquisição, gestão e utilização de equipamentos de qualidade e aptos à realidade policial, com foco na Polícia Civil e nos veículos terrestres.

2.2 Terceirização no setor público

O *outsourcing* é definido como o ato de contratar um terceiro para realizar uma atividade que antes era desenvolvida pela própria organização (Varadarajan, 2009). No caso da administração pública, é a contratação de um terceiro (em regra uma pessoa jurídica), mediante procedimento licitatório, para executar serviços pertinentes à atividade meio de um órgão estatal (art. 2º, III, da Lei Federal nº 14.133/21), como o fornecimento de veículos oficiais para a Polícia Civil (integrante da administração pública direta – executivo estadual).

Na literatura, o artigo seminal sobre o tema foi escrito por Prahalad e Hamel (1990), intitulado "*The Core Competence of the Corporation*". Os autores argumentam que as organizações deveriam focar em suas atividades essenciais (*core competence*) e delegar a terceiros a execução de tarefas secundárias e menos relevantes. Uma das ferramentas utilizadas para racionalizar e otimizar os meios materiais

pelos quais o Estado realiza suas tarefas é justamente “a terceirização, bastante utilizada no âmbito da iniciativa privada, aparece hoje entre os institutos pelos quais a Administração Pública moderna busca a parceria com o setor privado para a realização de suas atividades” (Di Pietro, 2019).

Como a aquisição desses materiais depende de recursos públicos, concretizada através de um procedimento licitatório que resulta na adjudicação do objeto do contrato ao vencedor, (Lei Federal nº 14.133/21), a eficiência na opção pela contratação de terceiros pode ser analisada do ponto de vista econômico, valendo-se da íntima relação entre o Direito e a Economia (Oliveira, 2022). Nesse sentido, a Teoria dos Custos de Transação (TCE) pode ser utilizada como base teórica e econômica para fundamentar a terceirização na administração pública, em especial no tema em estudo (locação de viaturas). Como aduz o autor, de forma sucinta, deve-se analisar três pilares, quais sejam: especificidade do ativo (*Asset Specificity*), incerteza (*Uncertainty*) e frequência (*Frequency*).

Ponderando-se os fatores positivos e negativos da terceirização no âmbito público, ensina Silva (2012) que a adoção desse modelo impacta positivamente ao estimular o desenvolvimento econômico e permitir uma gestão voltada a resultados, com processos mais ágeis e melhor aproveitamento do orçamento. Ao reduzir custos operacionais, o Estado amplia sua capacidade de investimento, buscando equilibrar as contas públicas. As desvantagens, segundo o autor, são estruturais: a perda de controle sobre os custos efetivos, a dificuldade em encontrar fornecedores qualificados e a vulnerabilidade da reputação do órgão perante falhas operacionais de terceiros.

Silva (2022) consolidou vantagens para adoção da terceirização no setor público: aumento da produtividade e qualidade, melhoria do produto ou serviço, controles mais eficientes, maior flexibilidade, aumento de foco na atividade principal, diminuição de custos operacionais. Por outro lado, como desvantagens identificou o risco de contratar empresa que não cumpra a necessidade planejada, ricos de prática de corrupção, dependência da empresa terceirizada.

Alguns estudos descreveram resultados de vantagens e desvantagens da terceirização de frotas no setor público. Guimarães (2018) identificou o aumento do uso de terceirização para gerenciamento de frotas de veículos na administração pública federal com foco em manutenção preventiva e corretiva, em função do custo-benefício proporcionado, principalmente de diminuição de gastos públicos. A autora recomenda que a decisão pela terceirização deve preceder um planejamento estruturado sobre a necessidade e vantagens. Para Patrica (2019), em estudo de organização de segurança pública de Portugal, a terceirização de frotas precisa ser considerada em função dos benefícios de imagem, motivação e operacionalidade dos veículos, mas a tributação fiscal existente no país acaba gerando um custo muito elevado para a administração pública.

Gregori e Marco (2026) consolidaram vantagens e desvantagens sobre terceirização de frota de veículos oficiais para administração pública. As principais vantagens foram a redução de processos de contratação para apenas um de gestão de frotas, maior disponibilidade de veículos, previsibilidade de custos, e facilidade de renovação programada. Já as desvantagens foram o risco de não atendimento pleno pela terceirizada, risco de ruptura do serviço por encerramento do contrato, além dos desafios de mensurar os ganhos efetivos obtidos com a terceirização.

3. Método

3.1 Lócus de pesquisa

A Polícia Civil, que tem como função constitucional (art. 144, § 4º da CRFB/88) o exercício de polícia judiciária e a apuração de infrações penais (exceto as militares), é dirigida por Delegados de Polícia (carreira criada em 1808) e atua em todo o território nacional, inclusive o Distrito Federal, totalizando em 27 Polícias Cíveis no Brasil. Cada instituição possui leis estaduais e distritais, bem como atos normativos internos que regem a atividade, inclusive sobre os veículos oficiais (como a Portaria DGP/SP nº 26/23).

Registre-se que cada uma das 26 instituições estaduais e uma distrital possui um setor específico para gerenciar a frota de veículos, ora integrado em uma divisão/gerência de transportes, ora integrado em um departamento de administração (PCDF), sendo coordenado, em regra, por um delegado de polícia (PCSP), bem como por agentes (PCRO) ou investigadores (PCMT) de polícia, com uma média de 4 anos e 8 meses no cargo, conforme dados coletados na pesquisa.

A pesquisa focou nos veículos terrestres utilizados apenas pela Polícia Civil, de forma ostensiva (caracterizados) e dissimulados (descaracterizados), a fim de equacionar e delimitar as características próprias dos carros da instituição, dentro de suas atribuições constitucionais e legais. Assim, por exemplo, não é função típica da Polícia Civil o patrulhamento de rodovias federais, não sendo necessário a instalação de equipamentos próprios dessa tarefa.

3.2 Caracterização e procedimentos de pesquisa

Trata-se de um estudo teórico-empírico, tendo em vista que se buscou uma fundamentação da literatura para conduzir a pesquisa de empírica (de campo). Adotou-se uma abordagem quantitativa e qualitativa, focada na compreensão dos dados e informações do questionário enviado aos gestores de frota das Polícias Cíveis. Quanto aos fins, caracteriza-se como descritivo, detalhando a percepção quanto às práticas vigentes em cada instituição e explorando as nuances da transição do modelo próprio para o terceirizado. A pesquisa é hipotético-dedutiva, partindo da premissa de que a terceirização otimiza recursos financeiros, submetendo tal hipótese ao exame dos dados coletados junto aos gestores de frotas estaduais. Foi utilizado o recorte temporal transversal, coletando a percepção dos gestores em um único momento do tempo, e não da evolução ao longo dos anos.

Nesse sentido, foram enviados, via e-mail institucional, formulários eletrônicos (*Google Forms*) aos gestores das frotas de veículos, divididos em duas partes e uma introdução, que consta a apresentação e o objetivo da pesquisa, informações sobre anonimato e sigilo de respostas individuais, contato do responsável pela pesquisa oferecendo a possibilidade de receber o resultado consolidado da pesquisa. Na primeira parte, com seis perguntas de múltipla escolha, buscou-se identificar o perfil do respondente, como sua carreira (agente, investigador, oficial ou Delegado), quanto tempo está na instituição (e no cargo), bem como sua qualificação acadêmica e estado de lotação.

Na segunda parte, com 12 questões específicas técnicas sobre o tema, sendo: (i) sete abertas como quantidade de veículos na instituição, a idade média da frota, gasto com combustíveis, bem como a perspectiva do gestor sobre o tema, essa com espaço para redigir a resposta; (ii) três de múltipla escolha; e (iii) duas questões com itens de afirmativas com o objetivo de obter a visão do gestor sobre as vantagens e desvantagens da terceirização de veículos para serem respondidas com escala Likert de cinco pontos de concordância (de 1 - “discordo totalmente” - até 5 - “concordo totalmente”).

Esses itens foram elaborados após análise de artigos, trabalhos e pesquisas que analisaram as principais questões relativas ao tema, desde a aquisição e manutenção dos veículos até o estudo dos indicadores sobre a melhoria dos veículos oficiais, tal como indicados na introdução e aqui reproduzidos: Aarão (2016), Patrica (2019), Soares et al. (2022), Costa Júnior (2018) e Silva (2022) e Silva (2024).

Por fim, foi inserida uma pergunta onde o respondente poderia colocar suas observações, elogios ou críticas ao sistema de locação (ou o adotado na sua instituição), visando captar a percepção do agente e se há distinções relevantes entre a gestão oficial da frota e a opinião pessoal do servidor sobre a questão, o que poderia gerar conflitos ou dificuldades nos procedimentos internos da pasta. Também foi solicitado ao final a possibilidade de disponibilização de documentos que contribuíssem com a compreensão da temática de gestão de frotas na organização, sendo enviados documentos de acesso restrito (contratos de locação de veículos) e, diante da natureza sigilosa, não foram utilizados dados e informações específicas nessa pesquisa, apenas como fonte indireta para a compreensão do tema.

Os resultados foram consolidados nas tabelas e gráficos com uso de estatística descritiva para as perguntas fechadas (média, desvio padrão e coeficiente de variação) e algumas abertas (quantidade de veículos, idade média) e com análise de conteúdo para as perguntas abertas que possuíam respostas textuais descritivas.

A partir da amostragem não probabilística por conveniência, os dados foram coletados entre dezembro de 2025 e fevereiro de 2026, obtendo a participação de 18 instituições que responderam ao questionário voluntariamente, representando 66,6% das unidades da federação - quais sejam: PCAM, PCAP, PCCE, PCDF, PCES, PCGO, PCMG, PCMS, PCMT, PCPB, PCPE, PCRN, PCRO, PCRR, PCRS, PCSC, PCSP, PCTO.

As informações do perfil dos respondentes são apresentadas no Quadro 1. Quanto ao tempo médio na instituição, a variação foi grande (entre 18 meses e 41 anos), situação semelhante à média no setor de frotas (entre 6 meses e 22 anos), evidenciando que a experiência prévia nesse departamento não é um fator determinante para assumir a função. Quanto à escolaridade, 94,1% dos servidores possuem curso superior, sendo que oito são pós-graduados e três detêm o título de mestre.

Quadro 1: Perfil dos respondentes

Cargo	Nº	Gestor de Frota ou Substituto?	Tempo médio na Polícia Civil	Tempo médio no Setor de Transportes
Delegado de Polícia	8	77,7% Gestor 22,3% Substituto	19 anos e 7 meses	4 anos e 5 meses
Investigador/Oficial de Polícia	6			
Agente de Polícia	4			

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

3. Resultados

Inicialmente foi possível relacionar o número de viaturas de cada instituição com o tamanho geográfico da unidade da federação e da quantidade de habitantes, descritos no Quadro 2. Registre-se que foram omitidos, intencionalmente, o nome do estado e a quantidade exata de viaturas, por se tratar de informação que pode atentar contra a segurança interna da unidade da federação.

Quadro 2: Média de veículos/habitantes das Polícias Civis

População aproximada do Estado (IBGE, 2025)	Média veículo x população	Status de Cobertura
738,8 mil	1 viatura para 2.841 habitantes	Alta
806.517 mil	1 viatura para 3.491 habitantes	Alta
1,5 milhão	1 viatura para 2.777 habitantes	Alta
1,6 milhão	1 viatura para 11.428 habitantes	Baixa
2,9 milhões	1 viatura para 1.633 habitantes	Excelente
2,9 milhões	1 viatura para 3.810 habitantes	Média-Alta
3,5 milhões	1 viatura para 6.363 habitantes	Média
3,9 milhões	1 viatura para 4.738 habitantes	Média-Alta
3,9 milhões	1 viatura para 6.309 habitantes	Média
4,0 milhões	1 viatura para 26.666 habitantes	Crítica
4,1 milhões	1 viatura para 2.050 habitantes	Excelente
7,2 milhões	1 viatura para 6.000 habitantes	Média

População aproximada do Estado (IBGE, 2025)	Média veículo x população	Status de Cobertura
8,1 milhões	1 viatura para 3.915 habitantes	Média-Alta
9,3 milhões	1 viatura para 9.789 habitantes	Baixa
9,6 milhões	1 viatura para 9.411 habitantes	Baixa
10,8 milhões	1 viatura para 4.815 habitantes	Média-Alta
11,2 milhões	1 viatura para 4.955 habitantes	Média-Alta
46,5 milhões	1 viatura para 4.227 habitantes	Média-Alta

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

A análise da quantidade de veículos oficiais da polícia civil em relação à população do estado revela que a média de cobertura (utilizando o “status” como um valor mediano não oficial entre os dados apresentados pelos Estados) é de uma viatura para cada 6.401 habitantes (média simples entre as instituições). No entanto, observa-se uma variação significativa entre os entes federativos, com extremos que variam de 1.633 a 26.666 habitantes por veículo.

Dessa forma, a mediana de 5.914 habitantes por viatura (média ponderada) apresenta-se como um indicador mais fiel à realidade da maioria das instituições pesquisadas, diante da disparidade populacional entre os Estados. Quanto ao “status de cobertura”, a classificação ocorreu da seguinte forma apresentada no Quadro 3.

Quadro 3: Faixas de classificação do Status de Cobertura

Classificação	Faixa
Excelente	Até 2.500 hab.
Alta	2.501 a 3.500 hab.
Média-Alta	3.501 a 5.000 hab.
Média	5.001 a 7.500 hab.
Baixa	7.501 a 15.000 hab.
Crítica	Acima de 15.000 hab.

Fonte: Elaboração própria (2026).

Ressalte-se que a coluna status de cobertura foi estabelecida a partir da análise da densidade viatura/habitante observada nos estados pesquisados. Dessa forma, foi possível mensurar a capacidade de pronta-resposta (redução no tempo nas diligências e atividades de campo, como o cumprimento de mandados de prisão e busca e apreensão) e capilaridade investigativa (aumento na extensão territorial e alcance populacional da instituição). Assim, quanto menor o número de habitantes por veículo, maior a mobilidade operacional da instituição.

Em seguida, perguntou-se acerca da condição jurídica dos veículos que compõem a frota da Polícia Civil de cada unidade da federação e a percepção dos gestores/substitutos sobre qual deveria ser o modelo adotado na frota de veículos de seu Estado, conforme consolidação no Quadro 4.

Quadro 4: Natureza atual da frota e percepção dos gestores

Tipo de modelos	Natureza da frota atual	Modelo que deveria ser adotado
Totalmente própria	33,3% (6 Estados)	11,1% (2 Estados)
Parcialmente terceirizada	61,1% (6 Estados)	66,6% (12 Estados)
Totalmente terceirizada	5,55% (1 Estado)	22,2% (4 Estados)

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Observa-se que a terceirização (total ou parcial) é o modelo preferido, com 88,8% das opiniões dos nesse sentido. Neste ponto, os 12 Estados que possuem frotas total ou parcialmente terceirizadas responderam que o critério utilizado pela instituição para adotar esse modelo de gestão foi o técnico (42,8%), o político (14,2%) ou o técnico justificou a escolha política (42,8%).

Em relação à idade média dos veículos que compõe as frotas das instituições que responderam ao questionário (18 Estados), tem-se os seguintes dados no Quadro 5.

Quadro 5: Idade média dos veículos que integram a frota da Polícia Civil

Natureza da frota	Idade média dos veículos
Totalmente locada	2 anos
Parcialmente locada	6,3 anos
Não locada	7,1 anos

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Observa-se que a média de uso dos veículos em regime totalmente locados (2 anos) é substancialmente menor (77%) em relação aos carros da frota própria (7,1 anos). Isso pode ocorrer, dentre outros fatores, em função de uma cláusula do contrato de locação adjudicado ao vencedor do processo licitatório que o obriga a proceder com a renovação constante da frota locada, conforme exemplo abaixo:

Havendo renovação de eventual contrato firmado, a CONTRATADA deverá substituir os veículos que atingirem 30 (trinta) meses de uso, bem como aqueles que registraram 70.000 km rodados, por veículos novos, zero quilômetro (Mato Grosso, 2023)

Quanto às vantagens da terceirização, foram apresentados quatro itens para que os respondentes preenchessem o grau de concordância, conforme consolidação das estatísticas descritivas que constam no Quadro 6. As respostas apontam que os critérios financeiros e materiais, concretizados, respectivamente, na redução de custos de manutenção e disponibilidade de novos veículos são os fatores mais importantes na escolha do modelo de terceirização. Observa-se, ainda que ninguém concordou com o fato de não existirem vantagens para terceirização das frotas, indicando que todos concordam que a adoção desta forma de gestão dos veículos pode trazer benefícios para a organização.

Quadro 6 – Consolidação das vantagens da terceirização de frotas

Itens	Média	Desvio padrão	Coefficiente de variação	Grau de concordância (respondeu 4 ou 5)
Redução nos custos de manutenção	4,27	1,07	25,4	77%
Incremento da imagem institucional positiva perante a sociedade	4,00	1,14	28,4%	72%
Disponibilização constante de veículos novos ou com baixa quilometragem	4,56	0,94	20,7	77%
Não existem vantagens diretas ou indiretas na terceirização	1,44	0,80	55,4%	0%

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Alinhado ao estudo de Gregori e Marco (2026), os resultados desta pesquisa apontaram para a disponibilidade de veículos adequados para prestação dos serviços públicos como a principal vantagem. A questão da economicidade de custos também foi identificada como vantagem em estudos na literatura (Silva, 2012; Silva, 2022). Já a imagem positiva está alinhada aos achados também de Patrica (2019).

Em relação às vantagens complementares (que não foram objeto de marcação no formulário pelos respondentes), sete gestores indicaram relatos que foram consolidados em mais cinco motivos para utilizar terceirização de frotas, os quais estão elencados no Quadro 7 (agrupados em temas correlatos). Novamente, o critério material, como substituição imediata do veículo e redução no sucateamento dos bens foram os itens mais lembrados nessa pergunta aberta (não estimulada), contribuindo com avanços na literatura.

Quadro 7: Vantagens complementares da terceirização de frotas

Vantagem Complementar	Quantidade de Respondentes
Substituição imediata da viatura em caso de manutenção, sinistro ou pane	4
Evita o sucateamento da frota e gastos inesperados	4
Transferência de riscos patrimoniais (seguro de carro) e operacionais (acidentes) à empresa vencedora da licitação	1
Padronização de viaturas e acessórios (rádios, giroflex, blindagens, etc.)	1
Previsibilidade orçamentária	1

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Por outro lado, acerca das desvantagens da terceirização, foram apresentados quatro itens para que os respondentes preenchessem quanto ao seu grau de concordância, e a estatística descritiva dos resultados consta no Quadro 8, sendo o alto custo mensal da locação o item preponderante, mas com uma média próxima da faixa de neutralidade, e com pouco mais da metade dos participantes que indicaram grau de concordância. Esta preocupação com os custos também foi indicada nos achados de Patriaca (2019) no contexto de organização de segurança pública de Portugal. Os demais itens apresentaram resultados de discordância, o que indica que os participantes, de modo geral, não percebem como pontos de desvantagens.

Quadro 8: Consolidação das desvantagens da terceirização de frotas

Itens	Média	Desvio padrão	Coefficiente de variação	Grau de concordância (respondeu 4 ou 5)
Possibilidade de desvio de verbas no contrato de locação	1,72	0,80	46,4%	11,1%
Dificuldade de adaptação dos carros à realidade policial	2,16	1,15	53,09%	16,6%
Alto custo mensal da locação	3,55	1,61	45,47%	55,5%
Vinculação a determinadas oficinas e marcas de carros	2,33	1,32	56,93%	16,6%

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Em relação às desvantagens complementares (que não foram objeto de marcação no formulário pelos respondentes), 6 gestores fizeram relatos que foram agrupados em 7 novos aspectos descritos no Quadro 9 (agrupados em temas correlatos), sendo que a possibilidade de não renovação contratual foi a desvantagem mais citada, o que pode, de fato, prejudicar a atuação da polícia judiciária estadual. Além disso, mais um participante apresentou relato que não foi especificamente sobre desvantagem da terceirização, mas sim a facilidade de uso de recursos para aquisição de viaturas em função das diferentes fontes de recursos, como emendas e doações. O estudo de Gregori e Marco (2026) também constaram como desvantagem o risco de ruptura de contrato e o não atendimento pleno dos serviços prestados.

Quadro 9: Desvantagens complementares da terceirização de frotas

Desvantagens complementares	Quantidade de respondentes
Risco de interrupção dos serviços em caso de rescisão contratual por motivos administrativos (negativas de continuidade)	3
Custo global maior a longo prazo	1
Custos mensais elevados e reajustes periódicos de contratos	1
Possibilidade de haver dispositivos de rastreamento/bloqueio, bem como câmeras ou microfones instalados nos veículos controlado pela locadora (expondo a risco as forças de segurança pública)	1
Os recursos financeiros gastos com a locação poderiam ser utilizados para ampliar a frota própria, renovar o patrimônio e reduzir os gastos totais no médio e longo prazo	1
Risco de locar veículos que não atendam às necessidades policiais	1
Não traz desvantagem se o contrato obedecer aos princípios da administração pública	1

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Sobre o valor mensal da locação de veículos oficiais, a média foi de R\$ 4.500 (quatro mil e quinhentos reais), considerando um carro no modelo Renault/Duster - Hyundai/Creta. O menor custo foi de um veículo Fiat/Argo (R\$ 2.070) e de um Chevrolet/Onix (R\$ 2.529). Contudo, veículos específicos possuem um *ticket* maior, como a Mitsubishi/L200 (R\$ 7.459) e a caminhonete operacional (R\$ 10.000), sem modelo definido.

Questionou-se o valor total despendido com combustível (sem especificar o tipo – gasolina, álcool ou diesel), o que resultou na média de R\$ 764,38 (setecentos e sessenta e quatro reais e trinta e oito centavos) por viatura, entre as 12 instituições que responderam essa pergunta, conforme o Quadro 10.

Quadro 10: Valor mensal médio de combustível por viatura

Quantidade de viaturas	Valor mensal médio de combustível	Média por viatura
3.685	R\$997.500,00	R\$270,69
2.000	R\$650.000,00	R\$325,00
2.260	R\$950.000,00	R\$420,35
761	R\$420.000,00	R\$551,91
11.000	R\$7.000.000,00	R\$636,36
1.835	R\$1.219.360,61	R\$664,50
2.091	R\$1.600.000,00	R\$765,18
231	R\$210.000,00	R\$909,09
356	R\$340.000,00	R\$955,06
823	R\$935.572,97	R\$1.136,78
950	R\$1.200.000,00	R\$1.263,16
1.020	R\$1.300.000,00	R\$1.274,51

Fonte: Elaboração própria (2026), com base nos dados coletados na pesquisa

Se considerar o montante total gasto por todos os estados (R\$ 16.822.433,58) dividido pelo total de viaturas da amostra (27.012 viaturas), tem-se o custo real aproximado por veículo de R\$ 622,78 (seiscentos e vinte e dois reais e setenta e oito centavos) a cada mês. Entretanto, diante da diferença de preço do combustível no país, da carga tributária estadual que incide sobre esse produto, das condições previstas em eventual contrato de abastecimento, bem como da intensidade do uso de viaturas, as

alterações de clima entre os Estados e a condição de conservação das vias públicas locais, o valor mensal de combustível pode variar bastante em cada unidade.

Por outro lado, a última pergunta do questionário solicitou comentários complementares sobre o tema da pesquisa. As respostas dos cinco participantes abrangeram vários tópicos, desde a maior de diversificação da frota até o melhor custo-benefício com veículos próprios (não locados). Contudo, o ponto mais citado (duas vezes) foi a possibilidade de não renovação do contrato de locação pela empresa vencedora do certame, acarretando enorme prejuízo técnico e operacional às instituições, razão pela qual indicou-se a necessidade de elaboração cuidadosa do contrato (em especial ao objeto, duração, instalação de acessórios e dotação orçamentária), alinhado ao desafio identificado por Gregori e Marco (2026) e à recomendação de Guimarães (2018) quanto à necessidade de um planejamento estruturado para realizar a terceirização.

Considerações finais

Diante das respostas obtidas, os resultados apontam na direção da vantagem na escolha de veículos total ou parcialmente locados, com ampla margem de preferência dos gestores por esse modelo (88,8%), indicando uma tendência a ser observada no âmbito institucional, resultado em possível diminuição de custos, frota nova e incremento da imagem da Polícia Civil perante a sociedade. Importante salientar que a pesquisa abordou somente a frota de viaturas de natureza terrestre na Polícia Civil, não incluindo, assim, veículos blindados, helicópteros, quadriciclos, lanchas, aviões e motos, bem como excluindo os demais órgãos de segurança pública (Polícia Federal, Militar, Guarda Civil, dentre outros).

Dentre as vantagens da locação, a redução de custos financeiros (valor de locação) e operacionais (cobertura integral no caso de danos e sinistros) e a manutenção de frotas com reduzido tempo de uso são os fatores preponderantes na escolha dos gestores para o modelo de terceirização. Por outro lado, a maior desvantagem aparente se revela na possibilidade de não renovação do contrato de locação, por recusa da empresa vencedora da licitação, acarretando graves prejuízos à atuação das instituições.

Assim, essa pesquisa contribuiu no sentido de demonstrar que, mediante os dados obtidos diretamente com os gestores de frotas das Polícias Cíveis, a escolha do modelo de terceirização de veículos oficiais, na modalidade total ou parcial, parece ser a melhor opção para equipar, de forma eficiente e responsiva, a Polícia Civil, visando o cumprimento das funções constitucionais de polícia judiciária, reduzindo custos e aumentando a qualidade da prestação do serviço público. Para adoção da terceirização, será necessário realizar estudos de viabilidade técnica e financeira em cada Estado.

Como limitação, ressalte-se que os questionários foram enviados apenas aos gestores das frotas, responsáveis administrativos pelos veículos oficiais, obtendo, assim, o ponto de vista funcional dos profissionais de segurança pública. As respostas não envolvem a percepção dos usuários finais das viaturas, como motoristas, agentes e investigadores de polícia, que poderiam fornecer respostas variadas acerca do tema. Ademais, apesar de ter obtido uma amostra de 18 Estados da Federação, os resultados não contemplaram todos os Estados Brasileiros, não permitindo a generalização dos resultados, sendo importante verificar, em outros estudos, as contribuições e percepções dessas unidades da federação.

Por fim, seria importante a realização de outros estudos sobre terceirização da gestão de frotas na segurança pública, em especial nas (i) unidades da federação não abrangidas por este trabalho (nove Estados) e (ii) nas instituições não contempladas por esse trabalho (como a Polícia Militar, Guarda Civil, Polícia Federal, Receita Federal, Tribunal de Justiça, Ministério Público, dentre outros) bem como pesquisas de campo com os (iii) policiais civis vinculados às atividades-fim das instituições (iv) nas Secretarias da Fazenda estaduais/federais (para verificar a disponibilidade orçamentária para os contratos de locação de viatura) e (v) a população em geral (com o objetivo de analisar a percepção do destinatário final da segurança pública e a imagem institucional ante os novos veículos locados), a fim de comparar dados e corroborar as conclusões acerca das vantagens da terceirização de veículos oficiais no âmbito da Polícia Civil. Pesquisas que descrevam resultados de experiências com a terceirização de

frotas no setor público, principalmente dos resultados obtidos também contribuirão para avanços na literatura sobre a temática.

Referências

- Aarão, L. R. (2016). *Terceirização versus frota própria: uma análise da função transporte em uma instituição federal de ensino*. 2016. Monografia (Especialização) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, MG.
- Brasil. (2005). Ministério da Justiça. Secretaria de Segurança Pública. *Modernização da Polícia Civil Brasileira: aspectos conceituais, perspectivas e desafios*. Brasília: Ministério da Justiça, 2005.
- Brasil. (2024). *Pesquisa CNT de Rodovias 2024*. Brasília: CNT: SEST SENAT. Disponível em <https://cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em 22 fev 2026.
- Camargo Junior, J. B., & Pires, S. R. I. (2017). Sistematização da implementação de outsourcing logístico por meio de práticas de gestão de projetos. *Gestão & Produção*, 24(2), 310-323.
- Costa Júnior, A. B. (2018). *Logística automotiva: análise da gestão da frota da Polícia Militar do Maranhão*. Monografia (Especialização em Gestão Estratégica em Segurança Pública) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, MA.
- Di Pietro, M. S. Z. (2019). *Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada*. 12. ed. Rio de Janeiro: Forense.
- Espírito Santo. (2024). Secretaria de Estado de Gestão e Recursos Humanos. Gerência de Serviços Corporativos. *Gestão de Frotas*. Vitória. SEGER. Disponível em: <https://contratacoescentralizadas.es.gov.br/...> Acesso em 18 dez. 2025.
- Ferrer, F. (2007). O Direito à Segurança. *Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro*, (26), 117-130.
- Ferreira, M. B. N. (2024). *Desafios da gestão de frotas de uma instituição pública do Estado de Minas Gerais*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Uberlândia, MG, 98 p.
- Guimarães, E. O. (2018). *Gestão de frotas de veículos no âmbito da União em decorrência de contratos administrativos*. Monografia de graduação em Direito. Universidade Federal do Ceará, CE, 47 p.
- Gregori, R., Marco, J. A. (2026). Análise da vantajosidade na manutenção ou terceirização da frota de veículos oficiais: um estudo no Campus da UFSM em Frederico Westphalen. *ABCCustos*, 20(2), 83-109.
- Lima, R. M. R. (2013). *Administração Pública Dialogica*. Curitiba. Jurua.
- Marta, D. A. N. (2014). *Relações públicas da Polícia de Segurança Pública: política comunicacional da imagem institucional*. 2014. Dissertação (Mestrado em Ciências Policiais) – Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Lisboa, Portugal.
- Martins, M. C. *Estudo do impacto da gestão da manutenção na confiabilidade da operação de veículos: estudo de caso de frota da força policiais*. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Mecânica) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, MA, 2024.
- Mato Grosso. (2023). Secretaria de Segurança Pública. *Contrato nº 265/2023*. Partes: Estado de Mato Grosso e [Nome da Empresa]. Objeto: Locação de veículos. Cuiabá.
- Montezano, L., & Abbad, G. S. (2019). Aspectos que influenciam a expressão de competências de peritos criminais. *Revista Alcance*. 26(1), 77-93.
- Nogueira, D. A. M., Reginato, A. O., Rodrigues, C. R. (2025). Nova gestão pública e a Constituição de 1988: eficiência, inovação e responsabilidade como imperativos jurídicos. *ARACÊ*, 7(7), 37626–37643.
- Oliveira, R. C. R. (2022). *Curso de direito administrativo*. 10. ed. Rio de Janeiro: Método.
- Patrica, V. A. C. (2019). *Gestão da frota automóvel da Polícia de Segurança Pública: viabilidade do outsourcing*. 2019. Dissertação (Mestrado) – Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Lisboa.



ARTIGO

- Pereira Junior, J. T., & Dotti, M. R. (2009). Manutenção da frota e fornecimento de combustíveis por rede credenciada, gerida por empresa contratada: prenúncio da “quarteirização” na gestão pública? *Revista do Tribunal de Contas da União*, 41(116), 85-94.
- Piauí. (2024). Tribunal de Contas do Estado. *Gestão Eficiente da Frota e do Patrimônio Público*. Slides. TCE-PI. Disponível em <https://www.tcepi.tc.br/>... Acesso em 22 fev. 2026.
- Prahalad, C. K., & Hamel, G. (1990). The core competence of the corporation. *Harvard Business Review*, 68(3), 79-93.
- Silva, C. P., & Silva, A. P. (2024). O estudo de gastos de manutenção da frota da PCMG: uma análise estatística compartimentada dos anos de 2019 a 2022. *Revista Avante*, 1(6), 15-31.
- Silva, J. A. (2017). *Curso de direito constitucional positivo*. 40. ed. São Paulo: Malheiros.
- Silva, J. M. S. (2022). Advantages and disadvantages of outsourcing in the framework of brazilian public administration. *Brazilian Journal of Scientific Administration*, 13(1), 198-211.
- Silva, L. C. (2012). *Fundamentos para a instituição da terceirização na administração pública*. Monografia (Especialização) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Soares, M., Kinoshita, M., Araujo, T., & Caetano, V. (2022). A implantação de um conjunto de indicadores para a melhoria da gestão da frota de veículos oficiais do Poder Executivo do Estado de Minas Gerais. *Revista do Serviço Público*, 73(Especial Consad), 100-121.
- Valente, A. M., Novaes, A. G., Passaglia, E., & Vieira, H. (2016). *Gerenciamento de transporte e frotas*. 3º ed. São Paulo: Cengage Learning.
- Varadarajan, R. (2009). Outsourcing: Think more expansively. *Journal of Business Research*, 62(11), 1165-1172.
- Vicente, A. L. S., & Guzman, F. L. V. (2024). O princípio da eficiência no direito administrativo brasileiro. *Caderno da Escola Superior de Gestão Pública, Política, Jurídica e Segurança*, 7(2), 123-133.
- Vieira, L. R. (2023). *A gestão de pessoas na Polícia Civil de São Paulo: a perspectiva do Delegado de Polícia - desafios, tendências, liderança e motivação*. 2023. Academia de Polícia de São Paulo, São Paulo.