

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



**O IMPACTO DA ELIMINAÇÃO E VALORIZAÇÃO DE  
MATERIAL AUTO EM FIM DE VIDA NAS RECEITAS  
PRÓPRIAS DA POLÍCIA DE SEGURANÇA PÚBLICA**

**Autor: Helder Manuel Freixedelo Santos**

**Estudo Empírico**

**Trabalho Individual Final**

**5.º Curso de Comando e Direção Policial**

11 de julho de 2022



## Resumo

Entre os anos de 2017 e 2021, a Polícia de Segurança Pública foi responsável pela gestão de uma média de 4786,80 veículos, distribuídos por todo o território nacional. As ações de manutenção e reparação da frota obrigaram ao investimento médio anual de €3 452 446,20. Desta ordem de valores, apenas a média anual de 14,11% foi suportada pelo orçamento de Estado proveniente de impostos, sendo que a grande fração foi assegurada pelas receitas próprias geradas pela PSP. Esta realidade é tanto mais significativa quando sopesada com a proporção média de apenas 17,81% a que correspondem receitas próprias da PSP dentro do seu orçamento consolidado. A matemática é clara, e os valores obtidos conclusivos: a receita própria assegurada pela Polícia não pode ser considerada despicienda, sendo que os valores obtidos em matéria de eliminação e valorização de material auto perspetivam um exigente e auspicioso caminho a trilhar. No hiato temporal analisado, corresponderam a 0,19% do total de receitas próprias, constituindo-se como o 13º maior contribuinte de entre os diferentes serviços policiais.

*Palavras-chave:* eliminação, material auto em fim de vida, orçamento de Estado proveniente de impostos, receitas próprias, valorização.

## **Abstract**

Between 2017 and 2021, the Portuguese National Police took care for an average of 4786,80 vehicles, allocated to all the Portuguese territory. All the needed auto repairs costed, in annual average, €3 452 446,20. Fitting this magnitude, only an average rate of 14,11% was assured by the annual State budget, resting the greater share to be provisioned by the very own income of the Police business. This state of things becomes so much more significative when strictly pondered with the average of those incomes, situated in no more than 17,81% within the corresponding consolidated budget. The math's are very clear, and the amounts obtained irrefutable: the in-house production guaranteed by the Police cannot be negligible, and the amounts arising from the elimination and recovery of vehicles outlook to a demanding and auspicious way to go. According to the timeline analyzed in our investigation, they uphold 0,19% of the total rate of in-house income, enhancing its 13th major place among all the police services.

*Keywords:* annual State budget, car wreck, elimination, in-house production, recovery.

## **Introdução**

### **Objetivos**

O trabalho ora reproduzido culmina um ciclo académico especificamente concebido para possibilitar a progressão na carreira policial. A promoção hierárquica dos altos quadros dirigentes da Polícia de Segurança Pública (PSP) versa a preparação adequada e continuada dos seus oficiais, para que se quedem dotados das qualidades necessárias ao mais capaz contributo na gestão e no íntegro cumprimento da missão confiada a uma instituição com 155 anos de história. Assim, tão marcante etapa no ensino policial exige-se dotada de cientificidade, essencialmente no intuito de criar novo conhecimento púvio a replicação, confirmação e/ou contraditório. Para o efeito, a sua abordagem vê-se subordinada a regras de materialização perfeitamente definidas, assim defletindo num esforço de compilação de dados e organização de ideias, conceitos e conclusões bastante limitado. Não obstante, propusemo-nos a desenvolver uma investigação dedicada à gestão de recursos logísticos em fim de vida, mas, ainda, com potencial utilidade económica. Esta foi a nossa ambição e este foi o risco assumido. A mensuração do êxito do resultado final não se queda no nosso domínio, mas o caminho desenvolvido para o alcançar é da nossa responsabilidade, pelo que nos imbuímos das palavras que melhor parecem escudar o esforço empreendido:

O método de base dos economistas assenta no individualismo metodológico. Este implica privilegiar o facto de que os seres humanos são indivíduos com uma consciência, uma identidade, com necessidades, talentos e uma vontade. Tendo cada indivíduo as suas próprias preferências e os seus valores de referência, é ele quem está melhor colocado para escolher o que lhe convém e será ele quem irá arcar com os sofrimentos e os prazeres resultantes das suas escolhas e das suas decisões. Além do mais, não possuindo (...) o dom da ubiquidade e não sendo imortal, a escassez de tempo é um facto que se impõe às suas escolhas. Finalmente, cada indivíduo está sujeito a constrangimentos: os recursos necessários para que possa atingir os seus fins não existem em quantidades ilimitadas e, infelizmente para ele, não é o único a querê-los. (Lecaillon et Le Page, 2019, p. 28)

## **Pertinência**

Adaptando Lecaillon et Le Page (2019), que justificavam a natureza e pertinência da obra com o seu público-alvo, os estudantes, procurámos fazer nossas as suas palavras, adaptando-as ao nosso próprio contexto. Assim, almejámos aqui construir uma fiel infografia de um universo de estudo perfeitamente definido e centrado nas viaturas em fim de vida (VFV), mas com ramificações de espectro alargado a todas as possibilidades de transformação das matérias-primas com as quais a Polícia lida no exercício da sua missão. Cremos acreditar que este singelo estudo, eminentemente voltado para o circuito económico, possa fornecer algumas bases da análise económica para abordar as questões contemporâneas, indo além de evocar liminarmente os problemas económicos contemporâneos. É nossa pretensão que este trabalho possa constituir uma ocasião para descobrir, de forma sintética, a natureza e utilidade da análise económica. Ao concluí-lo, esperamos, igualmente, espicaçar o gosto pela análise a alguns estudantes, desencorajados, desde o primeiro ciclo, pelo atual nominalismo de uma parte do ensino que seguem (p. 13).

## **Estado de Arte**

No teatro de operações, quando estão em campo 1000 bigas, 1000 quadrigas e 100 000 soldados de armadura, com provisões suficientes para que todos façam 500 quilómetros, os gastos no país e na frente de batalha chegam aos 280 quilos de prata diários; valor que inclui (...) a manutenção dos carros. Quando os homens se entediam, as forças esgotam-se e gasta-se o tesouro, surgindo outros comandantes para se aproveitar das suas fragilidades. Nesta altura, nenhum homem, por mais hábil que seja, será capaz de evitar as consequências daí resultantes. (Tzu, 2011, p. 19-20)

## ***Infografia dos meios auto da PSP***

No teatro de operações, quando a PSP dispôs ao serviço, entre 2017 e 2021, uma média de 4786,80 viaturas (cf. tabela 1), responsáveis pelo percurso acumulado de 205 102 563 km, perfazendo uma média anual de 41 020 512,60 km (cf. tabela 2), os gastos exclusivamente relacionados com a reparação de viaturas, vertidos no orçamento

consolidado da PSP, cifraram-se nos €17 262 231, perfazendo o valor médio anual de €3 452 446,20 (cf. tabela 3).

Quando os recursos não forem geridos cuidadosamente, as consequências serão difíceis de reverter. Com 25 séculos de intervalo, pegámos nas palavras de um conceituado estratega clássico para fundamentar a pertinência do nosso trabalho. Os ensinamentos, esses assentamo-los na inteligência, ou seja, no tratamento de informações materializado no conhecimento das necessidades a prover, dos custos associados à provisão plena dessas necessidades e, por último, do controlo dos custos associados a tal provimento.

Selecionámos a apresentação da rúbrica alusiva às reparações de meios auto em função da dispersão de gastos relacionados com viaturas. Acreditámos que espelhar os gastos com a reparação automóvel seja suficiente para evidenciar a ordem grandeza dos números, até por respeitar diretamente à temática em investigação e que se relaciona com a eliminação e valorização precisamente de material auto que já não apresentam vantagens na sua reparação, desconsiderando, entre outros, os valores despesados na aquisição de novas viaturas ou no próprio combustível. O orçamento consolidado agrega os recebimentos do orçamento de Estado resultante de impostos e as receitas próprias.

Paralelamente, os números relativos às existências de meios auto englobam todos os veículos motorizados, assim como os números relacionados com os meios humanos abrangem todo o pessoal policial e não policial, todos suscetíveis de conduzir viaturas em atos de serviço. A amostragem respeita a 31 de dezembro de cada ano civil.

### **Tabela 1**

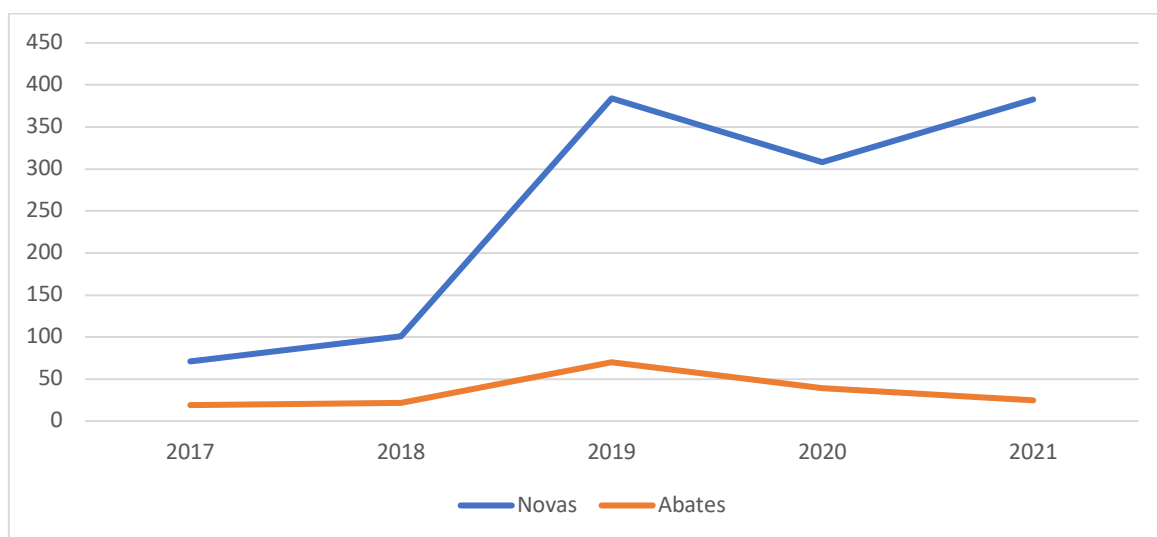
*Meios Auto Distribuídos, Abatidos e Matriculados, a Nível Nacional*

Ano	Novas, em un.	Abates, em un.	Matrículas válidas, em un.
2017	71	19	4629
2018	101	22	4503
2019	384	70	4776

Ano	Novas, em un.	Abates, em un.	Matrículas válidas, em un.
2020	308	39	4898
2021	383	25	5128
Total	1247	175	
Média	249,40	35	4786,80

**Figura 1**

*Relação entre Meios Auto Distribuídos e Abatidos, a Nível Nacional*



**Tabela 2**

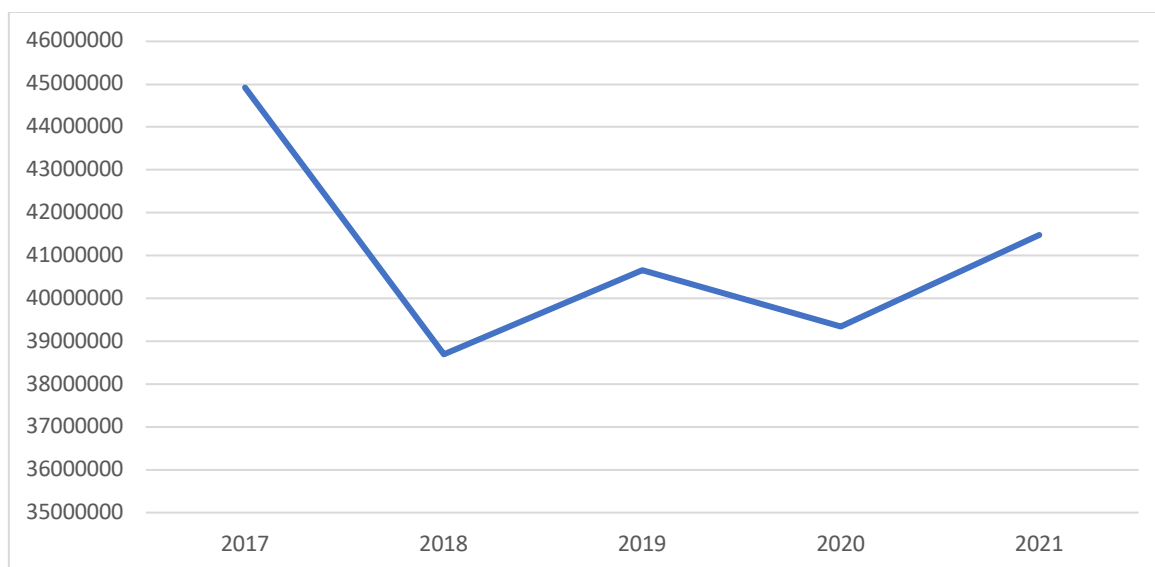
*Distância Total Percorrida Pelos Meios Auto da PSP*

Ano	Distância, em quilômetros
2017	44 921 826
2018	38 695 356

Ano	Distância, em quilómetros
2019	40 659 933
2020	39 341 547
2021	41 483 901
Total	205 102 563
Média	41 020 512,6

**Figura 2**

*Representação da Progressão das Distâncias Percorridas Anualmente Pelos Meios Auto da PSP*



Uma vez que os números obtidos junto do Departamento de Sistemas de Informação e Comunicações (DSIC) refletem o total de viaturas com matrícula válida e aptos à circulação na via pública, e não o número real de viaturas dadas à carga dos serviços e que já não se encontram devidamente matriculados, efetuámos o cálculo destes números de viaturas com matrículas canceladas, mas que ainda não foram objeto de abate para conferir maior exatidão à investigação (cf. tabela 3). Verifica-se, então, que os diferentes serviços são responsáveis pela gestão da frota que lhes é afetada, incluindo

viaturas com as matrículas canceladas, mas que revelam utilidade para diferentes fins que não a eliminação e a valorização, como por exemplo para reaproveitamento de peças. Também se verifica que poderão existir viaturas que aguardam o desenvolvimento de processos de índole administrativa ou judicial e que, por esse motivo, deixam de ser contabilizados, ainda que continuem a fazer parte do parque automóvel.

Pelo exposto, as viaturas consideradas nas tabelas supra como abatidas correspondem, efetivamente, àquelas que sofreram processo de eliminação e valorização de viaturas em fim de vida. As viaturas com matrícula cancelada deixam de constar da base de dados, não surgindo, assim, na contabilização dos totais, sendo que o controlo centralizado destes casos não é garantido ao nível da Direção Nacional (DN).

### **Tabela 3**

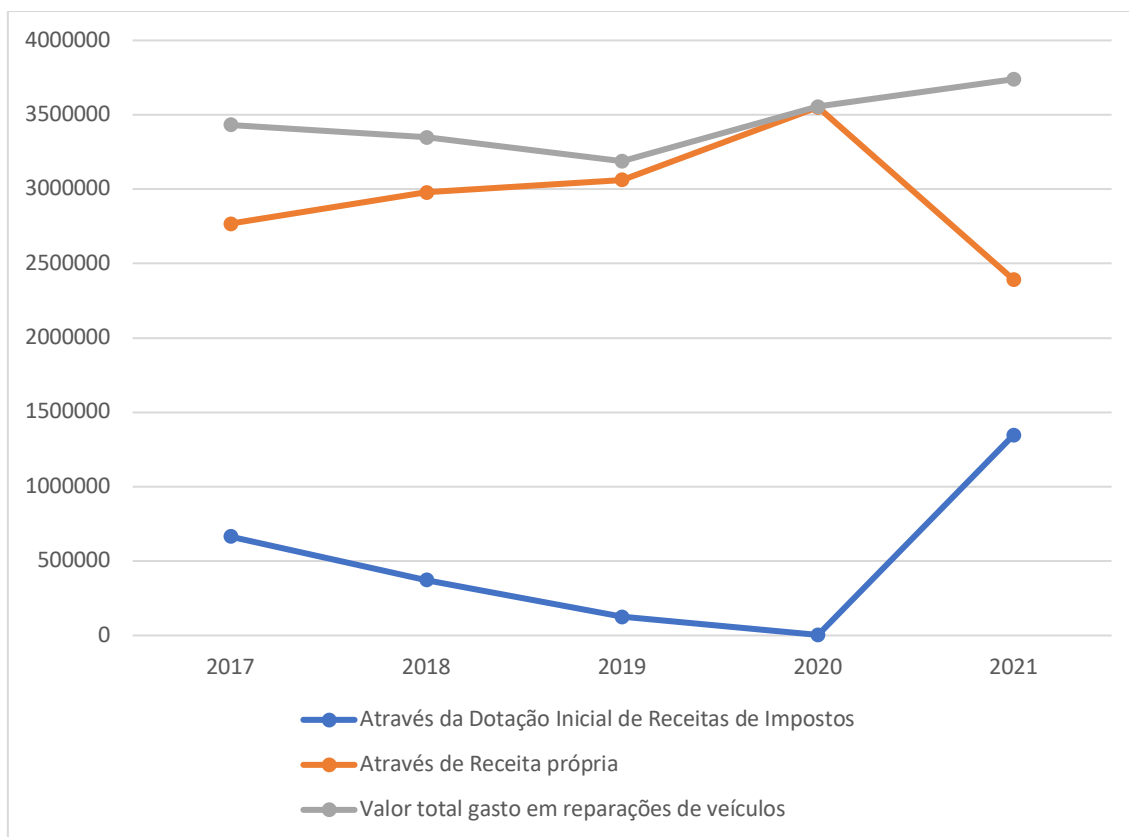
#### *Gastos com a Reparação de Meios Auto e Respetiva Fonte de Despesa*

Ano	Valor total gasto em reparações de veículos, em Euro	Através da Dotação Inicial de Receitas de Impostos, em Euro	Através de Receita própria, em Euro	Proporção de reparações pagas com receitas próprias, em %
2017	3 431 591	664 704	2 766 887	80,63
2018	3 348 974	371 679	2 977 295	88,90
2019	3 188 044	124 896	3 063 148	96,08
2020	3 554 452	3 474	3 550 978	99,90

Ano	Valor total gasto em reparações de veículos, em Euro	Através da Dotação Inicial de Receitas de Impostos, em Euro	Através de Receita própria, em Euro	Proporção de reparações pagas com receitas próprias, em %
2021	3 739 170	1 347 749	2 391 421	63,96
Média	3 452 446,2	502 500,40	2 949 945,80	85,89

**Figura 3**

*Fontes de Despesa para as Reparações de Meios Auto*



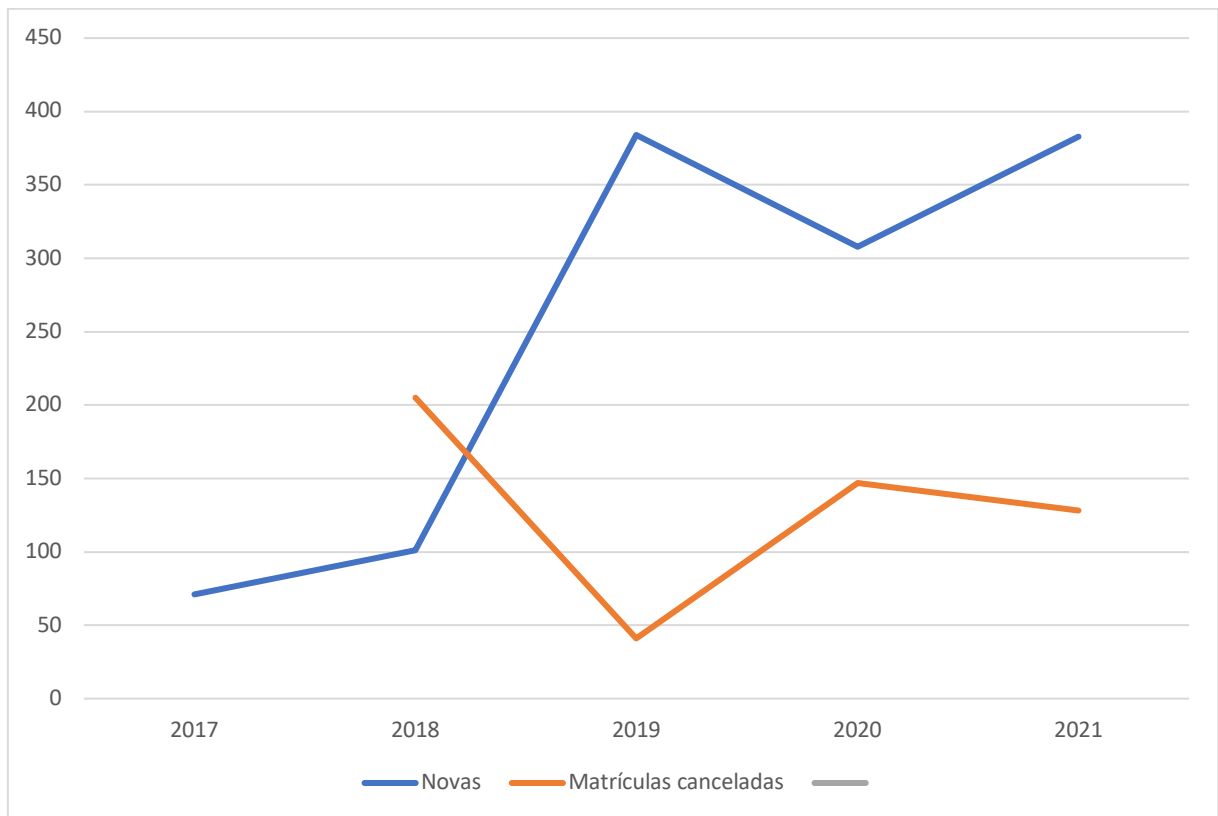
**Tabela 4**

*Matrículas de Meios Auto Canceladas, a Nível Nacional*

Ano	Matrículas canceladas, em un.
2017	
2018	205
2019	41
2020	147
2021	128

**Figura 4**

*Relação entre Matrículas Canceladas e Meios Auto Novos Distribuídos*



As necessidades objeto de estudo no nosso trabalho foram os meios automóveis utilizados pela PSP. Procurámos analisar o trabalho desenvolvido pela instituição policial em matéria de gestão de frota, na vertente da consolidação de gastos por recuperação e reaproveitamento de valores obsoletos. A manutenção de uma frota de tão considerável dimensão acarreta um esforço proporcional, pelo que envidámos esforços no sentido de dar a conhecer números claros e exatos, correspondentes aos valores anuais (num intervalo de 5 anos [entre 2017 e 2021], por forma a poderem ser trabalhados números consolidados) das receitas apuradas através do reaproveitamento dos produtos diretamente relacionáveis com o material auto em fim de vida: a sucata, os seus resíduos e todo o produto de abate monetariamente mensurável. Recorrendo à terminologia financeira específica, falamos de bens com utilidade económica. O objetivo do estudo foi perceber qual a real dimensão das receitas próprias obtidas pela Polícia através do reaproveitamento de bens em fim de vida, em contraposição aos custos associados quer à normal gestão do parque automóvel, quer, substancialmente, às necessidades de preservação do meio ambiente (reciclagem).

### ***Economia e Finanças***

Ao percorrer a obra de Pereira et al. (2016), é-nos dado a conhecer que “muita da controvérsia que tem animado a agenda política, nacional e internacional, nos últimos anos e, possivelmente num próximo-futuro, tem diretamente a ver com as finanças públicas” (Pereira et al., 2016, pp. 3-4). Evitando quaisquer polémicas, a nossa investigação incide sobre dados e matérias que vêm desafiando, ao longo dos séculos, as políticas de administração de territórios, mantendo-se na esteira do desenvolvimento das comunidades.

“Portugal é, no entanto, dos poucos países da União Europeia que nunca registou excedente orçamental desde o advento da democracia, em 1974” (Pereira et al., 2016, p. 4). Segundo os autores, tal inabilidade em produzir excedente repercute-se num crescimento crónico da dívida pública, apenas mitigado por recurso a medidas extraordinárias de obtenção de receitas (p. 3). Na crueza destas palavras enfatizámos a conveniência da nossa investigação: a gestão das finanças públicas entranha-se no desafio que é a organização das sociedades, pelo que a qualidade da gestão do orçamento da PSP encontrar-se-á, permanentemente, entroncada no cumprimento mais ou menos eficiente da sua missão.

Resulta do entendimento de Martinez (1991) que o significado comumente imputado à expressão economia se aproxima dos conceitos científicos próprios da economia política. Queremos dizer que, ao vulgarizar que determinada pessoa “vive em economia”,

conotamos-lhe um emprego racional e moderado dos bens económicos disponíveis. Por seu lado, ao exprimir a ideia de “fazer economias”, pretendemos focar a renúncia à satisfação de necessidades económicas presentes, privilegiando-se a composição de reservas de bens que possam vir a responder a necessidades económicas futuras. Resumidamente, empregar-se-á a expressão economia no sentido de boa administração e parcimónia, sempre em torno da ideia fulcral de satisfazer necessidades humanas (pp. 2-3).

Regressando Pereira et al. (2016), vemos que partilha da mesma matriz de entendimento versado por Martinez (1991), defendendo, então, que a disciplina de finanças públicas ou economia pública apresenta uma natureza interdisciplinar, situando-se na confluência das abordagens das ciências económica e política e do direito. O seu objeto é perfilhado com o da economia por considerar, para o setor público, as questões económicas fundamentais: o que produzir? Como produzir? E para quem produzir? No setor público, onde se situa a PSP, estas decisões são tomadas através do funcionamento de um processo político complexo, estudado pela ciência política para ajudar a compreender as escolhas coletivas em regimes democráticos (p. 4). A gestão do orçamento da Polícia não é mais do que um encadeamento ordenado de escolhas que visam dar resposta aos problemas identificados, bem como dar cumprimento a estratégias de atuação previamente concebidas. Segundo os autores, a resposta de uma sociedade democrática àqueles problemas estará imbuída ora de racionalidade predominantemente económica, ora puramente política, senão mesmo imiscuída numa mistura de razões de natureza económica e política. A eliminação e valorização de VFV no caso particular da PSP, não será alheia a cada momento e olhada dentro desta amálgama de razões.

Numa outra variante abordada por Martinez (1991), estuda-se a economia definida pelas opções face à raridade dos bens. Esta abordagem ajuda-nos a fundamentar a pretensa virtude do nosso trabalho, nele colando o entendimento de que a escassez de bens, traduzida no limitado poder de compra, obriga à tomada de constantes opções. Escasseando o orçamento que permite à PSP satisfazer todas as suas necessidades, os seus quadros veem-se na iminência de optar (p. 11).

Entre a consciência humana da existência de uma necessidade a satisfazer e a sua efetiva satisfação, desenvolve-se um processo, uma sucessão, mais ou menos prolongada no tempo, de factos ordenados logicamente (p. 25). A este processo chama-se hierarquização das necessidades a satisfazer e surge da dicotomia entre as inúmeras

necessidades sentidas e a escassez de bens e serviços correspondentes (p. 12). A raridade impõe opções quanto aos bens ou serviços preferidos ou mais necessários. A opção, ou tomada de decisão, haverá de ter em conta, entre outros, a hierarquização de necessidades a satisfazer, refletidas, no caso da PSP, na estratégia de S. Ex.<sup>a</sup> o Diretor Nacional.

De acordo com Pereira et al. (2016), as funções exigíveis ao setor público agrupam-se em três categorias: afetação, distribuição e estabilização. Enfatizamos a função de afetação, por respeitar diretamente ao desígnio do nosso trabalho, entendendo-se como tal a atividade dedicada a contribuir para uma afetação eficiente de recursos na economia, assente em três desígnios de intervenção:

A primeira área de intervenção ocupa-se da provisão de bens ou serviços desejados ou necessitados pelos cidadãos, mas que não encontram satisfação através do funcionamento dos mercados; a segunda, assenta nos efeitos externos na produção ou no consumo de bens mercantis. Para determinados bens, os preços praticados retratam os custos privados exigíveis à sua produção, não sopesando o custo global imputado à sociedade com a sua produção. É disso exemplo a poluição associada aos produtos petrolíferos, pois na ausência de intervenção pública, que tribute os produtores para os impelir a incorporarem os fatores externos associados à produção, os preços praticados seriam mais baixos e os consumos resultantes mais elevados, resultando em potenciais danos sociais e naturais; um terceiro tipo de intervenção diz respeito à regulação, para que os mercados sejam competitivos.

Pelo referido, pretendemos abreviar a intervenção pública na área da afetação enquanto a provisão de bens e serviços públicos, a correção do comportamento dos agentes económicos através de impostos e subsídios para que incorporem os efeitos externos das suas atividades e, finalmente, a regulação de certas atividades produtivas (p. 12).

Aprendendo com Pereira et al., as fontes de financiamento do estado ou, por outras palavras, as principais modalidades de receita pública que permitem prosseguir a intervenção nos termos atrás sintetizados por parte das instituições públicas, materializa-se através da simples transferência, em maior ou menor índice, de recursos do setor privado da economia para a égide de decisão pública (pp. 213-215). Ribeiro (2013), chama-lhe o poder de império do Estado, que constrange os cidadãos a contribuírem para a satisfação das necessidades coletivas predominantemente através de: receitas fiscais ou impostos; contribuições sociais; receitas patrimoniais (provenientes do património imobiliário do

Estado); taxas, licenças e preços; multas, penalidades e coimas; e receitas creditícias ou empréstimos (p. 29). Ensina Ribeiro que os impostos, de onde provêm a maior parte das receitas efetivas, se traduzem em prestações pecuniárias, coativas e unilaterais, sem o caráter sancionatório, exigidas pelo Estado para a realização de fins públicos (p. 258).

No âmbito da sua autonomia administrativa, à PSP chegam do orçamento de Estado verbas decorrentes das receitas obtidas através dos impostos. Por seu turno, as receitas ditas próprias, geradas na PSP, resultam das cobranças efetuadas em matéria de taxas e licenças e de multas e coimas. Estas constituem receita própria da Polícia, não entrando na receita comum do Estado por se tratar de “prestações pecuniárias direcionadas e de natureza bilateral, ou seja, pressupõem uma contraprestação específica (benéfica ou não para quem paga) por parte do serviço público que a cobra” (Pereira et al., 2016, p. 215). Esclarece Ribeiro (2013) que ao pagamento do imposto não corresponde qualquer contraprestação por parte do Estado, ao contrário do que sucede com as taxas (p. 258).

Esta variante de contabilidade pública da consignação das receitas é considerada por Ribeiro uma violação das regras orçamentais. No entanto, justificar-se-á na necessidade de aumento das receitas para cobrir o aumento correlativo da despesa associada aquando da criação de novos serviços (p. 66). Por outro lado, defende o mesmo autor que, para lá do propósito de repartir pelos utentes os custos associados ao funcionamento de determinados serviços públicos, visa a própria limitação da procura, quando não resulte de justificada necessidade, evitando a sobrecarga dos serviços, especialmente quando resultante de motivos fúteis (p. 256).

Existindo os governos para provimento das tarefas que os mercados são incapazes de realizar, ou seja, para servir o interesse público através das funções acima referidas, procurámos encaixar o nosso trabalho naquele potencial de serviço público, numa ótica de que a reciclagem e o reaproveitamento de bens e recursos poderão contribuir para a preservação do meio ambiente e, simultaneamente, para geração receitas sem maior penalização dos contribuintes. Trata-se de reempregar meios já suportados, que supriram as necessidades para as quais foram inicialmente transacionados, conferindo-lhes nova utilidade, ao invés de os deixar perdurar na cadeia logística, sem retorno e com consequências ambientais danosas. Ainda ao nível da definição da Economia, Martinez (1991) realça-a enquanto ideia de troca, não apenas no sentido jurídico de troca direta, ou

escambo, mas num sentido mais amplo, de troca monetária, realizada por intermédio da moeda. Assim se passa a confundir o estudo da economia com o estudo dos preços (p. 7).

Entroncámos aquela conceção na nossa temática por reproduzir ideologicamente uma definição de troca de bens em fim de vida e sem valor na prossecução estreita da missão policial para o qual tiveram o seu normal percurso de utilização. Segundo Martinez, poder-se-á enquadrar o reaproveitamento noutra variante das definições típicas de economia: a economia enquanto ciência da riqueza. Não obstante, releva que não se circunscreva o objeto da economia à riqueza em sentido material, para que não se excluam da equação os serviços pessoais que, não cabendo no conceito de riqueza, contribuem decisivamente para a satisfação de múltiplas necessidades económicas (pp 5-6). No caso em investigação, assumem preponderância, na medida em que o material auto exige um esforço humano acrescido à área logística no sentido de assegurarem um levantamento permanente dos meios auto ao serviço, até ao momento em que os considerem resíduos.

Em ordem a conferir maior sustentabilidade teórica e técnica à presente investigação, fizemo-la assentar em terminologia e definições de índole eminentemente económico-financeira. Desta forma, dever-se-á entender por bens económicos:

Todo o objeto que se repute adequado à satisfação de uma necessidade, desde que seja acessível, disponível (suscetível de apropriação) e raro. Não sendo raro, existindo em quantidade e condições tais que os indivíduos os possam obter sem esforço, o bem entra na esfera dos bens livres. (Martinez, 1993, p. 100)

Segundo o autor, os bens económicos consideram-se, numa visão estática, de riqueza, ou património. Numa visão dinâmica, estes bens traduzem-se em rendimentos, neles se incluindo os bens imateriais ou serviços (p. 94).

Teremos, assim, que uma viatura é um bem económico, da mesma forma que o será quando atingir o seu fim de vida. A modalidade do bem económico de cada etapa é a que pretendemos descobrir adiante.

De acordo com Martinez (1993) o ato de reciclar (em termos técnicos, a eliminação e valorização de bens) entronca no conceito de bem imaterial ou serviço. O que releva dos bens materiais, do ponto de vista económico, não é a sua mera materialidade, a sua

expressão física, mas os benefícios que deles se extraem. Outrossim, idênticos benefícios são extraídos dos bens imateriais ou serviços (p. 101).

Outro conceito que releva coligir para melhor se enquadrar a presente investigação ocupa-se da utilidade económica: “A suscetibilidade dos bens económicos satisfazerem necessidades designa-se por utilidade. Um objeto é útil quando proporciona vantagens materiais, morais ou intelectuais” (Martinez, 1993, p. 105).

Uma derradeira noção que impera concretizar respeita ao custo económico, uma vez que a utilidade dos bens económicos encontra reverso no respetivo custo de aquisição:

O custo de aquisição é constituído pelas renúncias, pelo cansaço, pelos sofrimentos que o homem tem de suportar para adquirir esse bem. No custo integram-se dois elementos: um positivo, correspondendo à energia desenvolvida para a obtenção do bem. Outro negativo, correspondendo à renúncia a prazeres, ao repouso, que o esforço desenvolvido impõe. (Martinez, 1993, p. 109)

Ainda que de acordo com Martinez (1993) a ciência económica deva obediência ao princípio da neutralidade, devendo formular juízos de existência ao invés de juízos de valor, é nossa interpretação que um bem económico da natureza de VFV deverá ser analisado, simultaneamente, enquanto um elemento material e moralmente útil (p. 2).

Subjaz à investigação, de forma mais ou menos evidente, a preocupação em analisar a possibilidade de um bem económico em fim de vida e desprovido da sua utilidade primordial e para a qual foi concebido, poder ser reconvertido e transformado num novo bem económico, material, ou pura e simplesmente eliminado da natureza através de processos que a preservem e ao mesmo tempo derivem na produção de valor (material – monetário e moral – proteção da natureza).

O nosso trabalho corporiza, nos termos sobreditos, um artigo científico em matéria económica, mas não reproduz o ensaio de um economista. Retrata, isso sim, um exercício académico de um polícia coerente com os imperativos que as sociedades hodiernas colocam na ordem do dia.

### ***A autonomia administrativa da PSP***

Serviços com autonomia administrativa “são os que podem praticar atos de gestão definitivos e executórios, entre os quais autorizar as respetivas despesas e os pagamentos, mas com créditos inscritos no Orçamento de Estado” (Ribeiro, 2013, p. 69).

Enquanto órgão da administração pública, a PSP é um ator relevante neste cenário económico, mostrando-se responsável pelo movimento médio anual de €645 864 414,40, valor correspondente a 30,9601% do orçamento dedicado ao Ministério da Administração Interna. Por sua vez, este Ministério absorve 1,4556% do orçamento destinado à globalidade das despesas dos serviços integrados do Estado (cf. tabela 5).

**Tabela 5**

*Dotação Inicial de Receitas de Impostos Aprovada para os Serviços Integrados do Estado, para o Ministério da Administração Interna (MAI) e para a PSP.*

Ano	Serviços Integrados, em Euro	MAI, em Euro	Proporção, em %	PSP, em Euro	Proporção, em %
2017	143 854 670 194	1 989 208 514	1,3828	627 281 542	31,5342
2018	129 543 776 742	2 037 385 632	1,5727	627 698 155	30,8090
2019	121 846 408 803	2 043 539 314	1,6771	644 983 568	31,5621
2020	176 227 219 715	2 093 711 831	1,1881	661 183 404	31,5795
2021	145 118 356 228	2 266 763 770	1,4556	668 175 403	29,4771
Média	143 318 086 336,4	2 086 121 812,2	1,4553	645 864 414,4	30,9864

**Tabela 6**

*Orçamento da PSP Agregado e Enquadrado pela Fonte: Dotação Inicial de Receitas de Impostos Aprovada nos Orçamentos de Estado e Receitas Próprias*

Ano	Dotação Inicial Agregada, em Euro	Orçamento de Estado, em Euro	Receitas próprias, em Euro	Proporção, em %
2017	742 981 885	627 281 542	115 700 343	15,5724
2018	747 405 675	627 698 155	119 707 520	19,0709
2019	780 296 250	644 983 568	135 312 682	17,3412
2020	824 407 802	661 183 404	163 224 398	19,7990
2021	807 745 405	668 175 403	139 570 002	17,2790
Média	780 567 403,4	645 864 414,4	134 702 989	17,8125

Todos os dados processados nas tabelas 5 e 6 foram obtidos por análise documental aos diplomas legais que aprovaram os Orçamentos de Estado relativos a cada ano em análise.

Uma das teorias económicas de maior reconhecimento de entre a comunidade em geral, propalada desde o ensino secundário, é a lei da oferta e da procura. Esta é comumente invocada para explicar os fenómenos económicos que dizem respeito à nossa vida quotidiana, uma vez que se reflete até nas mais simples escolhas de cada um. Em todas elas definimos, implicitamente, uma hierarquia de preferências.

Socorrendo-nos de Lecaillon et Le Page (2019), percebemos que nos encontramos num sistema de relações de troca, pelo que devemos encontrar um meio para exprimir com ulterior precisão um valor de troca. No caso de uma economia direta, esta relação é de veras simples de resolver, trocando um bem concreto por outro bem, numa constatação direta de equivalência. Esta expressa-se sob a forma de preço relativo. No entanto, o mais frequente é tomarmos como unidade um bem intermediário particular, chamado moeda,

exprimindo-se a relação de troca através de um preço, já não relativo, mas monetário. A resolução desta questão obedece a uma realidade defendida pelos economistas que inferem que as escolhas são motivadas pelo desejo de satisfazer necessidades. Ao falar de necessidades, os objetos suscetíveis de lhes dar resposta são os bens. É esta capacidade de dar resposta a uma necessidade que lhes confere utilidade (pp. 37-38).

Mantendo presente estes conceitos, veremos adiante que o processo de eliminação e valorização de VFV não se revela um processo ubíquo. Haverá resíduos com utilidade económica meramente convertível em moeda, por um preço, e haverá bens económicos resultantes da VFV que poderão ser reconvertidos noutras viaturas, assim mantendo a sua vida útil não chegando a ser considerados resíduos.

### ***A eliminação e valorização de bens no ordenamento jurídico***

Prosseguindo o encadeamento de ideias na esteira da bibliografia selecionada de autores de renome nas temáticas sob investigação, percebemos de Lecaillon et Le Page (2019) que as sociedades industrializadas, como aquela em que vivemos, são incapazes de materializar todas as expectativas dos agentes individuais (p. 119). Aos nossos olhos, este não deixará de ser um considerando assaz surpreendente se pensarmos que os mercados desenvolvidos na contemporaneidade são de ordem multidimensional, colocando à disposição (quase) imediata e de (quase) todos muito mais do que o tradicionalmente considerado necessário, até mesmo muito daquilo que apenas uma fértil imaginação poderia fantasiar num passado não mais longínquo do que aquele que viu a esmagadora maioria da bibliografia que serve de suporte à nossa investigação ser publicada.

Contudo, a abundância de bens e serviços não impediu o desenvolvimento da pobreza, nem a organização desenvolvida e racional das cidades conseguiu ultrapassar os problemas de congestionamento e de poluição. Hábeis a garantir a produção massificada de bens e serviços desejados pelos indivíduos, os mercados abastecem-se de falhas na resolução de problemas dele diretamente derivados, quer ao nível social, quer ao nível ambiental (p. 119).

A preocupação retratada, ainda que transversalmente, na nossa investigação, ocupa-se do meio ambiente e da necessária recuperação de bens. Na verdade, não é tanto uma inquietação nossa, mas uma preocupação partilhada pelas sociedades hodiernas, enquanto um todo. A produção massificada também deriva na banalização dos bens económicos e na conseqüente proliferação de despojos.

Acreditamos nós, como defendem Lecaillon et Le Page (2019), que, do lado da poupança e do investimento, parece verificar-se uma excessiva preocupação com o presente e um certo laxismo com o futuro. Uma forte preferência natural pelo presente provoca o risco de hipotecar as condições do crescimento no futuro, até mesmo quando as decisões presentes se revelam irreversíveis. Vários economistas consideram que é necessário intervir para controlar um certo número de iniciativas lucrativas a curto prazo, mas com consequências irreversíveis, como é o caso dos detritos não biodegradáveis que degradarão o ambiente das gerações futuras (p. 131).

Um trabalho que se pretenda científico deve demonstrar o seu propósito com factos passíveis de confirmação ou infirmação. Assim, se amiúde somos confrontados com os dividendos recolhidos da reciclagem, importa diferenciar o que são estímulos à reciclagem, para efeitos de proteção do meio ambiente, do lucro e da rentabilidade dos processos de eliminação ou transformação de matérias-primas em fim de vida por derivados.

A reciclagem de grande parte dos produtos suscetíveis de reaproveitamento já não é uma preocupação recente, nem se situa, por ora, num patamar ínfimo, ainda que estejamos perante uma realidade com uma margem e potencial de crescimento quase ilimitado. Contudo, na maioria dos cenários acarreta custos, e não propriamente dividendos. As formas de compensação, a título de exemplo, da reciclagem das garrafas de plástico, não traduzem o lucro ou, sequer, o valor do plástico reaproveitado. Constituem, acima de tudo, uma forma de estimular os cidadãos ao ato de reciclar, para proteção do ambiente, através de uma forma de compensação simbólica. Mais notória se afigura tal realidade quando tratemos de resíduos “sujos” e que careçam de cuidados avançados para limitar as suas consequências no meio ambiente durante o processo de reaproveitamento.

Tratando a presente investigação de VFV, importa determinar quais os elementos passíveis de reciclagem, bem como definir o entendimento que lhe é mais indicado, uma vez que a reciclagem é um processo multidimensional e variável caso a caso.

Desde o título do presente trabalho, seguimos uma terminologia própria para nos referirmos à eliminação e valorização de VFV. Por forma a não tornar a leitura demasiado pesada, intercalámos, adicionalmente, algumas designações sinónimas, como reciclar, recuperar, reconverter ou reutilizar. Todavia, importa que conheçamos a terminologia técnica com precisão, considerando que existem duas possibilidades para cuidarmos dos VFV de vida e respetivos resíduos: a eliminação e a valorização. Ambas as tipologias

foram introduzidas pelo Decreto-lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro.

Naquele regime legal encontramos, então, que integra o conceito de valorização qualquer operação cujo resultado principal assente na transformação dos resíduos, de modo a servirem um fim útil, ou seja, substituindo outros materiais, para que o respetivo ciclo de vida não se feche nesse momento. Fechando-se, estaremos perante a operação de eliminação, por destruição do bem considerado, ainda que em regime de proteção ambiental e que dela resulte a recuperação de substâncias ou de energia.

Por seu lado, releva, também, compreender a separação entre resíduos (ou fluxos específicos de resíduos) e os resíduos perigosos, terminologia esta tecnicamente utilizada pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), enquanto entidade responsável pela implementação das políticas do ambiente em Portugal, tendo por objetivo contribuir para um elevado nível de proteção e valorização da natureza (orgânica resultante do Decreto-Lei n.º 56/2012, de 12 de março).

Em matéria de VFV, encontramos na legislação de referência infracitada possíveis definições, sendo que construímos o entendimento como sendo um veículo motorizado sem condições para a circulação, em consequência de acidente, avaria, mau estado ou outro motivo, e que chega ao fim da respetiva vida útil, passando a constituir um resíduo. Na nossa investigação tivemos em conta, no caso dos fluxos específicos de resíduos:

- os VFV, considerados ao nível do peso das suas ferragens/estruturas física e desprovidos de todos os componentes elétricos ou eletrónicos e forragens (regulados no Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, com as alterações da Lei n.º 41/2019 de 21 de junho);

- os óleos ou lubrificantes usados (regulados pelo Decreto-lei n.º 153/2003, de 11 de julho, que os define como os óleos industriais lubrificantes, de base mineral, os óleos dos motores de combustão e dos sistemas de transmissão e os óleos minerais para máquinas, turbinas e sistemas hidráulicos e outros óleos que, pelas suas características lhes possam ser equiparados). Este diploma legal estabelece o regime a que ficam sujeitos, entre outros, os procedimentos de gestão de óleos novos e usados e, especificamente, o seu processo de reciclagem ou outra forma de valorização. Aqui se integram o seu transporte e armazenamento temporário, etapas estas passíveis de verificação em instalações policiais);

- os pneus usados (regulados pelo Decreto-lei n.º 111/2001, de 6 de abril).

Já no caso dos resíduos perigosos, os Regulamentos da União Europeia n.ºs 1357/2014 e 2017/997 dizem-nos ser aqueles que apresentam pelo menos uma destas características de perigosidade: explosividade, comburência, inflamabilidade, ecotoxicidade, mutagenicidade, toxicidade, entre outras. Assim, na investigação apenas considerámos as baterias, definidas no Decreto-lei n.º 6/2009, de 6 de janeiro, como qualquer fonte de energia elétrica obtida por transformação direta de energia química, composta por células primárias não recarregáveis ou elementos secundários recarregáveis.

As baterias passam a ser considerados resíduos quando o seu detentor (no nosso caso, a Polícia) se desfaça ou tenha a intenção ou obrigação de se desfazer delas.

### ***A reciclagem em números***

No seu sítio de Internet (<https://apambiente.pt>), a APA informa que o abate automóvel não tem qualquer custo para o proprietário, quando falemos de cidadãos isoladamente considerados, uma vez que não existem taxas associadas à sua entrega num centro de abate ou desmantelamento. No entanto, tal não significa a integral gratuidade do abate automóvel. A entrega de um veículo em fim de vida em centro de receção ou operador de desmantelamento terá custos quando:

- O veículo em fim de vida foi equipado de origem com motores, caixa de velocidades, veios de transmissão, catalisadores, unidades de comando eletrónico e carraçaria, mas não contiver algum destes componentes; ou

- Ao veículo em fim de vida tiverem sido acrescentados resíduos.

Ademais, os proprietários de veículos em fim de vida devem confirmar se o transporte do seu veículo até ao centro de abate ou operador de desmantelamento não acarretará custos acrescidos.

No entanto, o caso da PSP não se confunde com o de normais cidadãos, em função da considerável dimensão da frota envolvida. Todas as situações de eliminação ou valorização de VFV são, necessariamente, objeto de contratualização prévia, a qual é da responsabilidade local de cada Comando/Unidade de Polícia. Esta realidade, por si só, faz oscilar consideravelmente os recursos empenhados e os dividendos resultantes de tal esforço, sem que, no entanto, seja a causa maior de variação de resultados. A localização

dos centros de abate, conjugada com as especiais necessidades de transporte são os fatores preponderantes da equação, conforme se perceberá adiante.

A nível nacional existem objetivos traçados para a eficiência de cada uma das referidas variantes de resíduos. As metas assentam:

- na prevenção da produção de resíduos, em particular dos resíduos perigosos, através da sua redução na fonte, diminuindo assim a quantidade a tratar;
- na redução da perigosidade dos resíduos;
- na redução da quantidade de resíduos eliminados.

De acordo com a hierarquia dos resíduos, as operações de eliminação deverão ser evitadas, sempre que as alternativas sejam económica e ambientalmente viáveis. As operações de eliminação devem ser consideradas operações de fim de linha, uma vez que não promovem a economia circular, e que implicam geralmente maiores impactes ambientais. Face aos atuais padrões de produção e gestão de resíduos em Portugal, a política de resíduos deverá considerar a redução da quantidade de resíduos eliminados como um desígnio a alcançar.

As metas nacionais da gestão de VFV resultam da transposição das metas comunitárias insertas na Diretiva n.º 2000/53/CE, de 18 de setembro e contabilizam para a eliminação e valorização, respetivamente 85% e 95%, em peso, em média, por veículo.

De acordo com os dados da APA, verifica-se que em Portugal as taxas de cumprimento das metas, para os anos de 2017, 2018, 2019 e 2020 (em relação ao ano de 2021, os valores não se encontravam, à data da investigação, publicados) se situaram nos seguintes valores de referência:

- 84%, 84%, 84% e 85%, nos casos das VFV;
- 79%, 71%, 62% e 65%, nos casos dos pneus usados; e
- 96%, 89%, 91% e 75%, nos casos dos óleos lubrificantes usados.

Em relação aos resíduos perigosos, as taxas atualizadas pela APA resumem-se aos anos de 2017, 2018 e 2019, e apontam para 39%, 38% e 40% em respeito à valorização, tendo sido eliminados 61%, 62% e 60%, respetivamente.

Não traduzindo um cenário perfeito, considerámos ficar bem demonstrada a preocupação que o país confere a este assunto.

## **Formulação do Problema**

Como problemática, procurámos perceber se existirá uma estratégia institucional de identificação e mensuração de receita própria proveniente das boas práticas instituídas na PSP em matéria de eliminação e valorização de material auto em fim de vida e respetivos resíduos e qual a ordem de valores dessa receita, integrando o seu nível de grandeza no orçamento geral afeto à Polícia e, concretamente, na égide das receitas próprias da PSP.

O estudo respeita o esforço de delimitação concreta do seu objeto, cingindo-o ao material auto (conforme terminologia definida no artigo 1º alínea m) do Despacho n.º 19935/2008, de 17 de Julho de 2008, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 144, de 28 de Julho de 2008, que define as unidades orgânicas da DN da PSP).

Aventámos trabalhar sobre hipóteses com potencial de replicação no futuro em relação a este objeto, e a outros quiçá, dele decorrentes, por autores que demonstrem interesse nestas matérias. Contudo, estivemos perfeitamente cientes da dimensão que subjaz ao presente trabalho, não ultrapassando o escopo do que nos seria possível alcançar em função das regras estabelecidas. Assim, não procurámos abranger a vastidão de bens recicláveis ou reaproveitáveis, mas tão só os decorrentes do parque automóvel policial.

Nos termos atrás apresentados, a definição das nossas hipóteses assentou em premissas de sustentabilidade ecológica e financeira. Sempre balizados pelos ditames legais resultantes das Leis do Orçamento de Estado e de Execução Orçamental (conjugadas com os diplomas legais responsáveis pelas variadas fontes de receita própria), reconhecemos que o orçamento que compõe a autonomia administrativa da PSP resulta, em grande medida, do Orçamento de Estado proveniente de impostos (valores médios de 82,72%, calculados a partir dos últimos 5 anos já concluídos [2017, 2018, 2019, 2020 e 2021]). Não obstante, encontramos fontes de financiamento próprias, e que nos últimos 5 anos corresponderam a uma média de 17,28% do orçamento consolidado da PSP.

A pesquisa efetuada junto do Departamento de Gestão Financeira (DGF) da DN/PSP, serviço responsável pela gestão orçamental da PSP, nos termos do tipificado no artigo 14º da Portaria 383/2008, de 29 de maio, permitiu a coleta de dados respeitantes a receitas próprias provenientes, por exemplo para o ano de 2021, de 41 fontes de financiamento diferenciadas, subdivididas por capítulos, grupos, artigos, subartigos e, finalmente, rúbricas, contando-se, de entre apenas estas, 144. Os números assim cruamente indicados serão, por si sós, esclarecedores. Contudo, impera destacar que a gestão dos

dados económico-financeiros prosseguida pelo DGF da DN da PSP respeita os classificadores económicos das receitas do Estado aprovados anualmente em diploma legal próprio. Ora, os dados constantes na presente investigação versam a geração de receita por parte de unidades orgânicas policiais individualmente consideradas, o que obrigou que todos os valores fossem contabilizados manualmente, rúbrica por rúbrica, de entre os ficheiros onde se encontram carregados e assim geridos por aquele Departamento, importando um esforço de pesquisa e organização severo.

Em função, também, do considerável número de fontes de financiamento, optámos por seleccionar aquelas que se revelaram economicamente proeminentes. Tal escolha provocou, por natural decorrência, que o trabalho assentasse numa metodologia de amostragem por *clusters*, adiante devidamente apontada.

De entre as fontes seleccionadas, o nosso trabalho tem por problemática as receitas próprias geradas pela PSP ao abrigo da eliminação e valorização de material auto em fim de vida, quando considerado resíduo.

Para possibilitar um encadeamento de ideias organizado e entendível, optámos por enquadrar em tabelas as fontes seleccionadas de receita própria. Ao invés de as abordar em texto corrido, autonomizámo-las em anexos, nos termos previstos no regulamento. A sua inclusão fará sentido para consulta por todos aqueles que revelem interesse futuro em abordar temáticas sincrónicas às ora investigadas, sem que, no entanto, constituam matéria de interesse direto para o tema em investigação. Outrossim, fizemos figurar em anexos todo um conjunto de tabelas e gráficos representantes dos fluxos de geração de receitas próprias daqueles *clusters*. A sua integração versa permitir a comparação plurianual das receitas próprias de cada *cluster* com o caso a estudo, exclusivamente dedicado aos meios auto, pelo que apenas estes serão objeto de narrativa e apresentação figurada em texto.

## **Método**

Ao nível das hipóteses, a elaboração de um trabalho que se pretende de investigação científica, deverá respeitar todos os padrões de fidedignidade do processo desenvolvido. Desta forma, releva assumir que as hipóteses conjeturas inicialmente, propostas e validadas superiormente, parecem não corresponder ao ponto ótimo, por ficarem aquém do problema estudado, podendo e devendo ser reformuladas em futuros estudos de natureza análoga. Não obstante, todas elas terão a necessária resposta no presente trabalho. Ao mesmo tempo, cremos que tal facto não se revele uma mera

limitação da investigação, mas antes uma decorrência do sucesso do mesmo, por ter permitido ganhos de conhecimento que se revelam superiores aos previamente esboçados.

Assim, o normal desenrolar da investigação conduziu-nos a ulteriores conclusões, que ultrapassam as hipóteses estabelecidas e que pensamos constituírem uma mais-valia, pelo que delas também aqui daremos parte, por forma a construir um trabalho sólido e responsável, ao invés de se limitar ao ponto de partida.

## **Hipóteses**

Hipótese 1: A PSP identifica e processa o registo dos materiais em fim de vida, mas ainda com utilidade económica/transacionável, decorrentes do processo logístico de gestão automóvel;

Hipótese 2: A PSP contabiliza, autonomamente, os valores recebidos pelo processo de reconversão daqueles materiais;

Hipótese 3: A PSP apura, comparativamente com as demais fontes de receitas próprias, as mais valias de todo este processo logístico;

Hipótese 4: As hipóteses anteriores são irrelevantes em função do investimento necessário;

Hipótese 5: As hipóteses anteriores não são desiderato funcional nem preocupação estratégica da PSP.

## **Amostra**

Auxiliados pelas hipóteses conjeturadas, ambicionamos estudar, evidenciar e valorizar - ou propor alternativas e possíveis ações de melhoria – as ações de recuperação de ativos que possam contribuir para a otimização de recursos materiais e financeiros e que integram o património da Polícia, enquanto desiderato máximo da cadeia logística.

Ao nível dos métodos e técnicas de amostragem, e mais concretamente das técnicas de recolha de dados, o estudo incidiu sobre dados secundários, ou seja, obtidos por análise documental. Ainda que se trate de um estudo de caso, por versar um objeto perfeitamente definido e residual dos gastos e recebimentos da PSP, a precisão dos resultados é garantida por se tratar de uma análise da população e não de uma amostra. Os dados compilados representam a realidade policial nacional em matéria de aproveitamento de VFV. O nosso estudo trata, assim, os dados por amostragem por *clusters*, a qual se revela especialmente

útil porquanto o universo estatístico é formado por populações de grande dimensão e disperso por toda a área geográfica nacional.

Os dados da amostragem selecionados, recolhidos e analisados respeitam, predominantemente, a valores transitados para o orçamento consolidado da PSP, proveniente de fontes de receita própria, ou seja, de *clusters* que correspondem a capítulos financeiros na organização financeira policial, conforme atrás aprofundado. Tais valores foram objeto de análise detalhada, após obtenção dos números globais providenciados pelo DGF, sendo, posteriormente, isolados em função da sua origem, porquanto considerámos estratégico dar resposta às hipóteses pré formuladas para a investigação, designadamente procurando perceber até que ponto tais indicadores se discriminam funcionalmente, por forma a melhor se poderem tecer estratégias setoriais de otimização de procedimentos, indicadas e adaptadas para cada caso.

### **Instrumentos**

Porque procuramos ser o mais rigorosos possível, à investigação versada no nosso trabalho foi dedicado, *ab initio*, um acurado cuidado com a metodologia que se revelou adequada a atingir os objetivos a que nos propusemos, sendo que assentámos num raciocínio eminentemente pragmático em função das regras estabelecidas. Desde logo, estruturámos toda a produção teórica ora versada nos exatos termos estabelecidos no regulamento de Curso.

Sistematizámos, então, o estudo de forma muito concisa, mas capaz de conferir credibilidade e aceitabilidade à investigação. O método prosseguido não traduz, então, uma escolha do proponente, mas uma decorrência própria das variáveis da temática da investigação, na medida em que o estudo empírico se perfila como a ferramenta mais adequada ao nosso propósito.

Nestes termos, considerámos, tão importante quanto os resultados em si mesmos, o caminho traçado e percorrido para os alcançar, pelo que nos socorremos de bibliografia experimentada nas matérias da investigação, fazendo incidir a organização dos trabalhos nos ensinamentos de Sousa & Batista (2014). Corroborámos que a investigação não é uma atividade arbitrária, mas antes um processo de estruturação de conhecimentos que versa conceber novos conhecimentos ou verificar e validar os preexistentes, pelo que deverá obedecer a regras e procedimentos próprios (pp. 3-4).

Outrossim, a estruturação do 5.º CCDP conduziu a nossa matriz de orientação para a prossecução de um estudo eminentemente limitado no tempo e no espaço, pelo que nos esforçámos por manter uma estrutura rígida em toda a reprodução teórica, ou seja, privilegiámos a revisão da vasta e de qualidade literatura existente limitada ao essencial, sem a desprover da criticidade necessária. Não tomando o mérito como nosso, por considerarmos que uma investigação não deve ser uma demonstração de ávida leitura, mas enaltecendo as palavras de Sousa & Batista “um bom estudo não o é somente pelo facto de ter maior número de referências bibliográficas, estas devem, sim, ajudar a compreender e situar o tema da investigação a realizar” (p. 34).

Em razão da estrutura, e adaptadas de Sousa & Batista, as etapas que orientaram a nossa investigação resumiram-se:

- à identificação e definição de um problema de partida;
- a um estudo exploratório para recolha de informação dedicada e pertinente em torno do problema;
- à revisão crítica de literatura correspondente;
- à construção de um modelo de análise, com a finalidade de enquadrar os conceitos e hipóteses associadas ao problema de partida e de estabelecer as relações entre elas;
- à seleção dos métodos de investigação mais adequados à investigação, em ordem a que fosse plasmada de forma entendível, exata e verificável;
- à seleção e aplicação dos instrumentos de observação e recolha de informações;
- à análise da informação; e
- à construção das conclusões, enquanto fiel produto do trabalho por nós idealizado e, em expectativa, traduzido no nosso melhor contributo para o debate futuro (pp. 3-4).

Seguindo as mesmas autoras, ao nível da abordagem, o nosso estudo caracteriza-se por ser de natureza dedutiva, ou seja, o problema de partida começou com a descrição do comportamento de um fenómeno determinado (o impacto do processo de eliminação e valorização de viaturas em fim de vida e seus derivados, quando considerados resíduos, nas receitas próprias da Polícia), assente nas relações entre conceitos acerca desse mesmo fenómeno, uma vez que existia previamente um corpo de conhecimento subjacente ao orçamento da Polícia, substancialmente suportado nas teorias orçamentais respeitantes à sua

mera autonomia administrativa, em certa medida redutor das receitas próprias que autónoma e valorosamente gere. A abordagem dedutiva supra considerada conduziu o trabalho para uma investigação empírica aplicada, cujo objetivo prima por descobrir dados empíricos que permitam testar hipóteses passíveis de aplicação prática no médio prazo (p. 9).

Para operacionalização do problema, o próprio estudo de caso conduziu-nos ao método de investigação quantitativo, versando, na sua essência, a identificação e apresentação de dados, indicadores e tendências observáveis, integrando-se, assim, no paradigma positivista a que aludem Sousa & Batista (p. 53). Conforme anteriormente abordado, a seleção do método que norteou a investigação não assentou numa preferência nossa, mas numa decorrência do problema da investigação, na medida em que este formato de investigação se revela particularmente apropriado quando sobressai a possibilidade de recolha de medidas quantificáveis de variáveis e inferências a partir de amostras de uma população.

Continuando com Sousa & Batista, identificámos como mais valias da investigação quantitativa para o nosso trabalho, de entre outras relevantes:

- a formulação de hipóteses que estimulem relações entre variáveis;
- a explicação dos fenómenos e estabelecimento de relações causais;
- a verificação das hipóteses mediante utilização de análise estatística dos dados recolhidos; e

Aceitámos, também, como menos valia, à qual nos reportamos com mais afinco nas conclusões:

- a debilidade em termos de validade interna, uma vez que os dados são suscetíveis de criar incerteza: medirão o que efetivamente se pretende medir? Contudo, ao nível da validade externa, serão certamente passíveis de generalização para a população, quando replicados por respeito ao mesmo método (p. 55).

### ***Procedimento***

Vimos atrás que o orçamento consolidado da PSP agrupa duas fontes de receita, o orçamento de Estado resultante de impostos e as receitas próprias que os serviços policiais autonomamente cobram, ainda que em proporções diametralmente opostas. Nesta medida, e ainda que o desiderato funcional da Polícia assente na prevenção e promoção do bem-

estar e combate à criminalidade e não na prestação de serviços privados onerosos, a instituição será capaz de se apetrechar de tantas mais e melhores ferramentas para ajudar à prossecução da sua nobre missão quantas as receitas que conseguir gerar e gerir, através das fontes legalmente previstas e dedicadas para o efeito, nos termos atrás explanados no ponto dedicado à economia e finanças.

A gestão logística (...) pode proporcionar uma fonte, não única, de vantagem competitiva ou, no léxico porteriano, uma posição de superioridade duradoura face aos concorrentes (...) Essa vantagem competitiva, um objetivo a que as empresas se obrigam se quiserem permanecer vivas e ativas no mercado, pode, então, ser obtida e sustentada através da logística. (Carvalho, 2004, p. 23)

A nossa preocupação ocupa-se da geração e gestão de receita através da eliminação e valorização de VFV, procurando analisar a valia do seu contributo no bolo das receitas próprias da Polícia. Para o efeito, e de acordo com Sousa & Batista (2014), os procedimentos em que devem assentar este tipo de investigações quantitativas resumem-se:

- à preparação dos dados, devendo ser descritos e agregados;
- à sua apresentação; e
- à interpretação e verificação das respetivas conclusões (pp. 106-108).

Dentro de tal organização, começámos por preparar os dados em razão das hipóteses pré-estabelecidas, na crença de melhor conduzir o fio condutor da investigação.

Para agregar os dados necessários à primeira hipótese, apresentamos a tabela 7, materializada após a análise de dados requeridos junto do DSIC da DN/PSP. Nela conseguimos aferir a distribuição de viaturas efetuada a nível nacional pelos diferentes serviços policiais, bem assim como o índice de abate das VFV.

Nos diplomas legais que anualmente estabelecem as normas de execução dos Orçamentos do Estado, devidamente listados nas referências ao presente trabalho, são fixados os requisitos de aquisição e abate de viaturas. Contudo, desde o ano de 2019 que o Governo não publica estes documentos, pelo que nos balizámos pelo último e, consequentemente mais recente, reportado ao ano de 2019, e que determina que por cada

viatura nova a PSP deve garantir o abate de, no mínimo, um veículo em fim de vida ou de contrato.

Contudo, tal proporção não é prosseguida e assegurada de igual forma por todos os Comandos, a nível local, sendo a contabilização efetuada ao nível da DN. Desta forma, verificam-se casos de entrega de viaturas novas em proporções superior aos abates. Das 24 unidades policiais analisadas, e para 5 anos versados, apenas em sete casos se verificou o cumprimento do ratio de abates por viaturas novas recebidas: Coimbra, em 2 dos 4 anos, Guarda, Leiria, Portalegre, Santarém, Setúbal e a DN, ainda que estes apenas em 1 dos anos em análise.

**Tabela 7**

*Viaturas Distribuídas (Dist.) e Abatidas, por Unidade Policial, em un.*

Anos	2017		2018		2019		2020		2021	
	Dist.	Abate	Dist.	Abate	Dist.	Abate	Dist.	Abate	Dist.	Abate
<b>CD Aveiro</b>	0	0	3	0	9	1	10	0	21	0
<b>CD Beja</b>	0	0	2	0	6	0	5	0	5	1
<b>CD Braga</b>	1		1	0	19	0	16	0	14	0
<b>CD Bragança</b>	0	0	1	0	5	0	6	0	6	0
<b>CD Castelo Branco</b>	0	0	2	0	6	0	5	3	6	0
<b>CD Coimbra</b>	2	0	1	4	10	0	8	0	10	12
<b>CD Évora</b>	1	0	1	0	9	0	8	0	8	0
<b>CD Faro</b>	2	0	1	0	19	0	13	2	13	0
<b>CD Guarda</b>	0	0	1	1	7	1	4	0	4	0
<b>CD Leiria</b>	0	3	1	0	14	0	10	1	14	0
<b>CD Portalegre</b>	0	3	1	0	4	1	6	0	5	0
<b>CD Santarém</b>	0	0	1	1	14	0	8	0	12	2

<b>Anos</b>	2017		2018		2019		2020		2021	
<b>Destino</b>	Dist.	Abate	Dist.	Abate	Dist.	Abate	Dist.	Abate	Dist.	Abate
<b>CD Setúbal</b>	0	1	1	0	19	0	20	0	14	3
<b>CD Viana do Castelo</b>	0	0	1	0	7	0	4	0	4	0
<b>CD Vila Real</b>	0	0	1	0	6	0	5	0	6	0
<b>CD Viseu</b>	0	0	1	0	6	0	6	0	5	0
<b>COMETLIS</b>	20	7	44	2	88	19	67	22	96	0
<b>COMETPOR</b>	7	1	24	5	60	0	43	10	53	6
<b>CR Açores</b>	26	0	0	9	18	0	0	0	11	1
<b>CR Madeira</b>	2	0	0	0	5	0	14	0	10	0
<b>DN</b>	5	1	8	0	21	32	17	0	28	0
<b>UEP</b>	5	3	5	0	28	16	30	1	38	0
<b>ISCPSI</b>	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
<b>EPP</b>	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	71	19	101	22	384	70	308	39	383	25

Hipótese 1: A PSP identifica e processa o registo dos materiais em fim de vida, mas ainda com utilidade económica/transacionável, decorrentes do processo logístico de gestão automóvel;

Assim, temos que a resposta à primeira hipótese é afirmativa.

Contudo, foi possível, também, apurar que a gestão dos abates dados ocorre de forma descentralizada, ou seja, cada Comando Regional, Metropolitano e Distrital é responsável pela gestão dos seus próprios meios auto. No caso do COMETLIS, da UEP, ISCPSI e de toda a DN, tal gestão é efetuada pelo DL, por razões de natureza geográfica e de economia de meios. Por sua vez, a distribuição de veículos pelas diferentes unidades

ocorre sob a responsabilidade do DL, em estreita coordenação com o Departamento de Operações (DO) e todos os serviços envolvidos/recebedores dos meios.

A agregação de dados relativamente às segunda e terceira hipóteses combinou um vasto apanhado de valores, os quais foram obtidos através da especial colaboração do DGF. Por forma a facilitar o entendimento, e conforme aconselham Sousa & Batista (2014), iniciámos codificando os diferentes *clusters* selecionados para a investigação, através de numeração árabe seguida de um a 20. Assim, conseguir-se-ão perceber, de forma simplificada, os valores efetivos e as respetivas proporções, quer nas tabelas, quer nas figuras. A codificação de primeiro nível constitui-se enquanto um dos princípios basilares da análise de dados permitindo, aliás, a comparação de categorias, etapa e princípio estes que também seguimos, ao longo da construção da Tabela 8 (Sousa & Batista, 2014).

A tabela 8 foi, então, especialmente desenhada por nós para representar a totalidade dos clusters (que correspondem à designação económica de capítulos, nos termos das Leis de Execução Orçamental) e das rúbricas de cada capítulo, ou seja, as mais pequenas unidades representativas de fontes individualizadas de receita própria da Polícia. Acreditámos que, com o auxílio da tabela, seja possível alcançar a totalidade da dispersão de fontes de receita que beneficiam a PSP.

Os números apresentados, por forma a poderem ser trabalhados numa base entendível e uniforme, respeitam a dezembro de cada ano civil. Uma vez que o estudo é transversal a um hiato temporal de 5 anos, diluem-se as lacunas relacionadas com a realidade prática do mercado que permite a transição de saldos/pagamentos de um ano para o ano seguinte, ou seja, verifica-se que existem pagamentos realizados nos meses de janeiro de cada ano e que reportam os seus efeitos ao ano civil imediatamente anterior. Este facto causará disparidade na análise dos dados alusivos ao ano  $n$  e  $n+4$ , entendendo-se  $n$  como o ano zero (2017) e  $n+4$  como o último ano a estudo (2021).

Existe um conjunto de fontes de receita própria da Polícia que não serão objeto de estudo na presente investigação, por motivos diferenciados e que importa clarificar:

O SAD/PSP também contribui com receitas próprias para a PSP. Contudo, o valor recebido é totalmente dedicado, não fazendo parte do bolo total conjunto que compõe o orçamento final da PSP (orçamento de Estado + receitas próprias). Ser dedicado significa que apenas pode ser canalizado para despesas diretamente relacionadas com o sistema de

saúde, não podendo ser canalizado para outras necessidades policiais. Por esse motivo, trata-se de uma fonte de receita que não releva para efeitos do presente estudo, sendo os respetivos números aqui descurados.

Relativamente aos serviços remunerados, as verbas são parte integrante das receitas próprias da Polícia. Não obstante não serem valores dedicados, são valores que acabam por ser confiados, na sua totalidade, aos polícias que desempenham os respetivos serviços remunerados, também não podendo ser cativadas para outras necessidades policiais. Por este motivo, representar no presente trabalho verbas cativas e que não podem ser utilizados em benefício multidimensional da PSP não nos pareceu fazer sentido. Não obstante, optámos por incluir no estudo os valores auferidos pelos serviços remunerados que implicaram o recurso a viaturas policiais, uma vez que estes valores são confiados à Polícia, constituindo receita própria que não é canalizada para os Polícias que realizam o serviço, assim servindo os propósitos de análise da nossa investigação.

Pontualmente, surgem fontes de receita que, em função da sua natureza excepcional, esporádica e não continuada no tempo, serão desconsideradas nesta investigação. Falamos, a título de exemplo, de projetos junto da ANSR, da Secretaria-Geral do MAI, projetos cofinanciados e outros fundos.

### **Tabela 8**

*Fontes de Receita com Relevância para a Investigação, Organizadas por Capítulos e Rúbricas:*

	Capítulos	Rúbricas
1	Multas e coimas por infrações ao código da estrada	1 - ANSR 2 - IMT 3 - Municípios
2	Autoridade Nacional de Aviação Civil	
3	ANA Aeroportos de Portugal	
4	Instituto Nacional de Emergência Médica	

	Capítulos	Rúbricas
5	Armas e explosivos	1 - Taxas de Armas 2 - Licenças de Armas e Munições 3 - Cursos de Formação Técnica Cívica 4 - Certificados de Cursos 5 - Taxas de Explosivos 6 - Taxas de Adesão ao SIGESTAME 7 - Custas processuais armas 8 - Custas processuais explosivos 9 - Outras taxas
6	Segurança Privada	1 - Cartões 2 – Central Pública de Alarmes 3 - Alvarás 4 – Custas processuais 5 - Coimas 6 – Inspeções
7	Trânsito	1 - Taxas de depósito de veículos removidos 2 - Taxas de remoção de veículos 3 - Taxas de bloqueamento de Veículos 4 - Certidões – taxas
8	Venda de bens	1 - Venda de Livros 2 – Revista
9	Venda de bens	1 - Produtos alimentares e bebidas 2 - Máquinas de venda automática.

Capítulos	Rúbricas
10	Prestação de serviços correntes  1 - Cedência de canídeos, prestação de serviços com canídeos  2 - Cedência de bens materiais  Veículos  Armas  Fardamento  Maquinaria, equipamentos e material técnico policial (ex. grades de ordem pública)
11	Outros serviços correntes  Vistorias, estudos, pareceres, projetos, perícias, exames ou recolhas no local, auditorias de segurança, pareceres para eventos desportivos/artísticos, cães perigosos ou potencialmente perigosos, atos de secretaria, acompanhamento de fundos e valores, salas de formação, carreiras de tiro, apoio a ações de formação e taxas de inscrição para candidatos a agentes.
12	Barbearias
13	Publicidade e propaganda
14	Utilização de veículos em serviços remunerados
15	Aberturas de porta
16	Achados em numerário
17	Indemnizações  1 – Equipamentos  2 – Viaturas  3 – Sinistros

	Capítulos	Rúbricas
<b>18</b>	Candidaturas aos cursos de agentes da PSP	
<b>19</b>	ISCPSI	<p>1 - Propinas de Cursos de Mestrado, Pós-graduação e outros</p> <p>2 - Transferências Correntes - CEPOL</p> <p>3 - Livros, revistas</p> <p>4 - Outras Publicações e Impressos- ISCPSI</p> <p>5 - Produtos Alimentares e bebidas - Bares ISCPSI</p> <p>6 - Venda de artigos para oferta ou recordação</p> <p>7 - Máquinas de venda automática - ISCPSI</p> <p>8 - Prémios e Condecorações (Medalhas e outros) - ISCPSI</p> <p>9 - Utilização de viaturas, aluguer de maquinaria e equipamento</p> <p>10 - Artigos de secretaria</p> <p>11 - Fornecimento de refeições e alojamento</p> <p>12 - Alimentação - Messe ISCPSI</p> <p>13 - Prestação de serviços de formação</p> <p>14 - Barbearia</p> <p>15 - Candidatura ao curso de oficiais da PSP</p> <p>16 - Transferências Correntes da Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT)</p>
<b>20</b>	Material Auto	<p>1 - Sucata</p> <p>2 - Material para reciclagem</p> <p>3 - Bens inutilizados</p>

Codificado a 20 na tabela 8, encontramos a fonte de receita referente ao âmago do nosso trabalho: a eliminação e valorização de material auto. Por sua vez, na tabela 9 efetuámos a individualização dos valores auferidos ao longo do período da investigação.

Por uma questão ética e de valorização do nosso trabalho, aventurámos construir tabelas (acompanhadas das necessárias figuras de avaliação de tendências) de receita anual gerada por cada um dos demais 19 *clusters* analisados e comparados com o problema investigado. Ainda assim, as tabelas e figuras foram considerada em apêndice ao presente trabalho, por forma a evitar a criação de uma mancha gráfica desagradável e prejudicial quer à narrativa ora conduzida, quer a eficiente compreensão dos próprios dados.

### **Tabela 9**

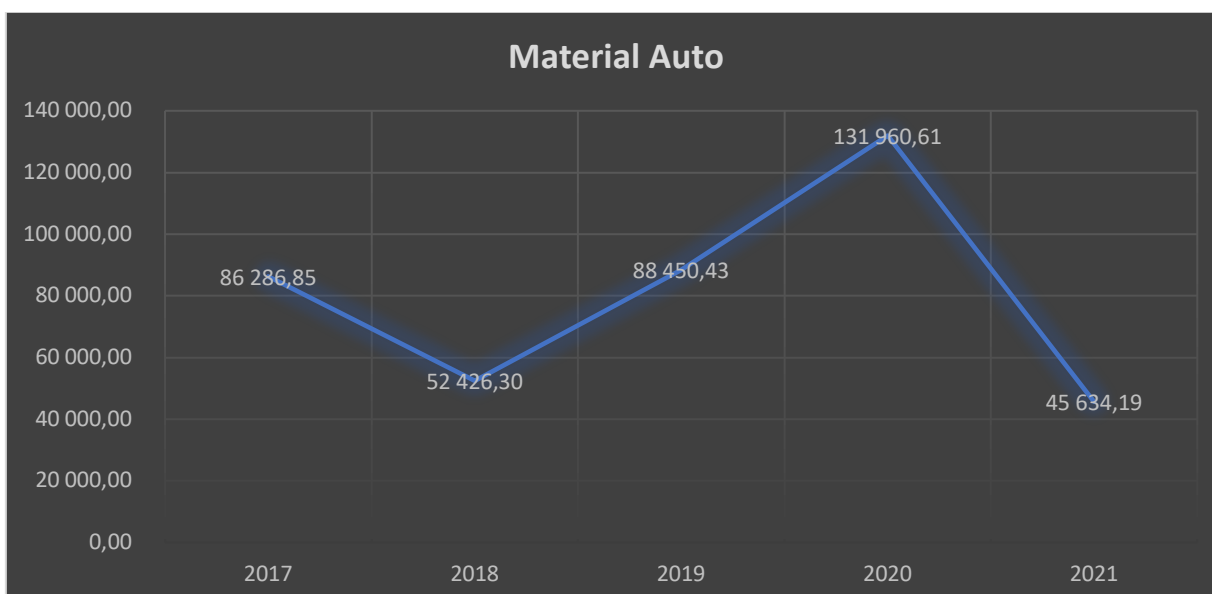
#### *Receita Anual Gerada da Eliminação e Valorização de VFV*

20	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	86 286,85	
2018	52 426,30	
2019	88 450,43	80 951,68
2020	131 960,61	
2021	45 634,19	

Da visualização crua e isolada dos valores retratados na tabela 9 e na figura 5 não resulta qualquer valor acrescentado imediato, ou sequer compreensível. Contudo, efetuando uma breve análise à tabela 7, rapidamente constatámos que o aumento relevante detetado nas receitas de 2020 (patente na tabela 9 e na figura 5) esteve intimamente relacionado com o maior número de viaturas distribuídas no ano de 2019 (384) e de consequentes abates em 2019 (70) e 2020 (39), os quais só puderam materializar-se após o recebimento de novas viaturas.

**Figura 5**

*Evolução Anual da Receita Gerada da Eliminação e Valorização de VFV, em Euro*



Recolhendo os dados insertos na tabela 3, e conjugando-os com os valores gerados pelo processo de eliminação e valorização de material auto plasmados na tabela 9, é-nos possível conhecer a proporção do valor médio passível de colagem, para o total de reparação de viaturas suportado por receitas próprias globais. Temos, assim, que o processo de eliminação e valorização permite o financiamento médio de 2,74% do valor suportado pelas receitas próprias consolidadas em matéria de reparação automóvel do parque policial.

**Tabela 10**

*Correspondência Entre a Receita Gerada por Eliminação e Valorização de VFV e a Receita Própria Consolidada nos Gastos com a Reparação de Viaturas*

	Reparações suportadas por receitas próprias, em Euro	Receitas próprias geradas com material auto, em Euro	Proporção, em %
Média a 5 anos	2 949 945,80	80 951,68	2,74

Paralelamente, considerámos os dados insertos na tabela 9 e na figura 5 por comparação com a ordem de grandeza dos demais que compõe a categoria comum a todos os *clusters* selecionados e agrupados. Desta forma, percebemos que as receitas oriundas da eliminação e valorização de meios auto se afirmam como a 13ª maior fonte de receita da PSP, em termos médios. No ano em estudo em que atingiram o seu pico (€131 960,61), colocaram-se mesmo na primeira metade da tabela de fontes de receita da Polícia.

Atendendo aos valores indiciados na tabela 7, é possível descortinar, sem margem de erro, que os valores referentes à fonte de receita relacionada com a eliminação e valorização de viaturas subirão exponencialmente, assim que os abates atinjam os índices a que legalmente estão sujeitos, de um abate por cada nova viatura distribuída.

A figura 20 ajuda a perceber, de uma forma evidente, que os seis maiores clusters conjugados somam receitas médias anuais de €39 693 316,20, o que perfaz 94,61% do total das 20 fontes de rendimento analisadas.

**Tabela 11**

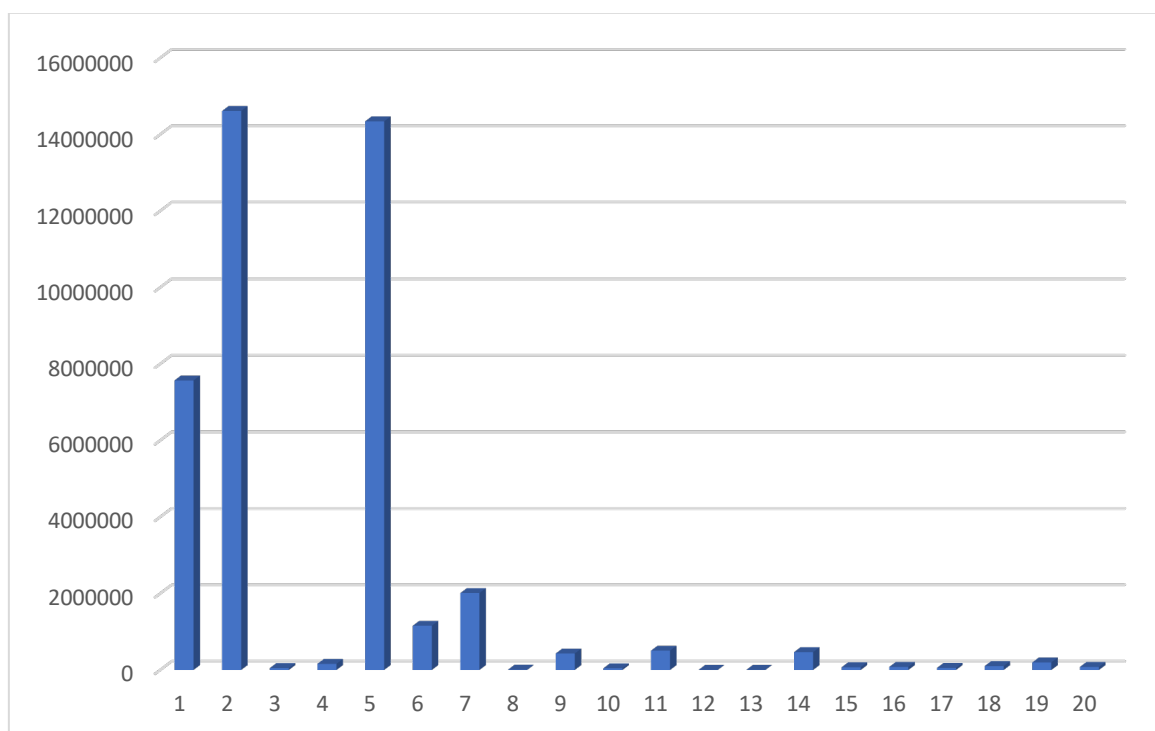
*Receita Média, por Cluster, em Ordem Decrescente*

Cluster	Receita média, em Euro
2 – ANAC	14 614 529,94
5 - Armas e Explosivos	14 341 937,37
Cluster	Receita média, em Euro
1 – Multas e Coimas	7 569 200,70
7 - Trânsito	2 011 612,49
6 - Segurança Privada	1 156 035,78
11 - Outros serviços correntes	505 826,44
14 - Utilização de veículos em serviços remunerados	465 604,1
9 – Venda de bens	430 789,66
19 – ISCP SI	197 865,774

Cluster	Receita média, em Euro
4 – INEM	161 163,6
18 - Candidaturas aos cursos de agentes	101 814,38
16 - Achados em numerário	81 388,27
<b>20 – MATERIAL AUTO</b>	<b>80 951,68</b>
15 - Aberturas de porta	72 185,92
17 - Indemnizações	54 688,7
3 - ANA	49 342,45
10 - Prestação de serviços correntes	44 484,81
8 - Venda de bens (Livros e revistas)	8 368,35
12 - Barbearias	4 211,2
13 - Publicidade e propaganda	3000

**Figura 6**

*Receita Média, por Cluster*



Hipótese 2: A PSP contabiliza, autonomamente, os valores recebidos pelo processo de reconversão daqueles materiais;

Hipótese 3: A PSP apura, comparativamente com as demais fontes de receitas próprias, as mais valias de todo este processo logístico;

Ficou, assim, demonstrada a afirmação das segunda e terceira hipóteses. Os valores são apurados localmente, pelos Comandos Regionais, Metropolitanos e Distritais, pela Unidade Especial de Polícia (UEP) e pelos Estabelecimentos de Ensino, e geridos pelo DGF. Contudo, não são isolados por especialidade, entrando na contabilização geral da rubrica da “sucata”. Para se proceder ao estudo, torna-se necessário efetuar uma pesquisa de dados caso a caso, não havendo um registo centralizado específico, apropriado e vocacionado para tratar as matérias em análise.

Hipótese 4: As hipóteses anteriores são irrelevantes em função do investimento necessário;

A presente hipótese é parcialmente infirmada pela investigação conduzida. As hipóteses 1, 2 e 3 mostraram ser objeto de cuidado apuramento, gestão e integração na receita consolidada, por reverterem em vantagem patrimonial, ao contrário de se constituírem como potencial despesa. Ademais, se a vantagem moral de preservação ambiental não pudesse ser considerada num trabalho de matriz económica, eis que decorre de obrigação legal, conforme abordado no ponto anterior alusivo ao Estado de Arte.

Contudo, o investimento necessário para se proceder à criação de uma base de dados que permita o controlo de todos os bens logísticos é avultado e a sua falta prejudica grandemente o processo de análise de dados e de avaliação de resultados, com a consequente perda de potencial de criação de novas estratégias voltadas para o problema. Da presente investigação, resultou um incomensurável trabalho para apurar todos os valores correspondentes a cada fonte de despesa e de receita, uma vez que os dados são trabalhados, quer centralmente pelo DGF, quer localmente pelos Comandos de Polícia e pelos demais Departamentos da Direção Nacional, dos Estabelecimentos de Ensino e da EP através de correio eletrónico e em documentos/ficheiros de extensão excel, assaz densos e de muito difícil interpretação e isolamento.

Hipótese 5: As hipóteses anteriores não são desiderato funcional nem preocupação estratégica da PSP.

São desiderato funcional e constam da estratégia de S. Ex.<sup>a</sup> o Diretor Nacional, no Eixo Estratégico n.º 3 – Tecnologias de informação e comunicação e capacitação logística, e concretamente dos pontos, tendo sido consideradas em pontos autonomizados, assim se reforçando a sua importância:

3.5 Investir na consolidação e na integração das ferramentas digitais de apoio à atividade operacional, nomeadamente de gestão documental, logística, financeira e recursos humanos;

3.7 Renovar e aperfeiçoar o parque tecnológico da PSP;

3.9 Consolidar a autonomia logística no desenvolvimento e conceção de equipamentos que se constituam como essenciais para a vertente operacional da PSP; e

3.10 Contribuir para a sustentabilidade ambiental global, incluindo a pegada ecológica resultante da atividade da PSP.

Não obstante, não se apuraram diretrizes especialmente vocacionadas e dirigidas para as matérias de eliminação e valorização, com interesse para a presente investigação, numa ótica de uniformização de procedimentos e de melhoria contínua.

## **Conclusão**

Foi nosso intento desenvolver um trabalho académico que se pudesse afirmar como atrativo para aplicação prática no serviço policial, não se limitando a constituir um mero repositório de informação em arquivo morto. Acreditámos que a inteligência logística possa vir a conhecer períodos de maior enfoque, permitindo-lhe o desejado processo de maturação e enraizamento na cultura policial.

Como complemento, que não poderia ficar de fora dos nossos contributos, idealizámos prosseguir um método investigação-ação que permitisse melhorar as práticas mediante a mudança e a conseqüente aprendizagem a partir das conseqüências dessa mudança. Vicissitudes da natureza do ciclo académico que envolveu o presente trabalho

não permitiram tal grau de aprofundamento, esperando que a nossa vida profissional futura nos venha a permitir corresponder a este ensejo.

A primeira conclusão a que a investigação nos conduziu assenta nas ideias de Ribeiro (2013), que expressou na sua literatura que as cobranças são sempre incertas (p. 57). Contudo, é delas que depende o funcionamento de todos os serviços do Estado e, em *ultima ratio*, a satisfação das necessidades coletivas de toda uma sociedade democraticamente organizada, como aquela em que vivemos.

Os números que apresentámos, especialmente os vertidos nas tabelas 5, 6 e 10, comprovam irrefutavelmente o raciocínio, na medida em revelam, de forma preocupante, o quanto a arrecadação de receita varia com as circunstâncias concetualmente externas à economia. Falamos, designadamente, das tendências de baixa mormente sentidas nos anos de 2020 e 2021, em função da malograda pandemia que assolou, transversalmente, toda a população mundial.

Em alturas de crise, o senso popular, tantas vezes desconsiderado pela sua rudeza literal, ganha fôlego, pelo que aqui recuperámos um regionalismo transmontano que refere que “é preciso guardar da risa para a chora”. Numa linguagem mais erudita, transliteramos para o entendimento de que a gestão financeira será mais eficiente quando for acautelada nos momentos de equilíbrio ou de maior rentabilidade, permitindo a construção de uma almofada confortável para dar resposta a momentos de maiores dificuldades.

Não só como primeira conclusão, mas sobretudo como nossa verdadeira convicção, o estudo que conduzimos fez jus ao meritório trabalho da PSP em matéria de geração e gestão de receitas próprias. É através delas que é garantido o normal funcionamento dos serviços da PSP em toda a linha, exceção feita ao correspondente ao processamento de vencimentos e demais gastos com pessoal. Só por si, tal facto mereceu o nosso total reconhecimento e a nossa plena satisfação com a investigação prosseguida.

Outrossim, a proporção mencionada à margem da tabela 10, correspondente aos valores médios gerados do processo de eliminação e valorização de viaturas, e seu impacto nos montantes médios gastos na reparação automóvel policial, calculado na percentagem de 2,74%, revela-nos não poder ser desconsiderado o impacto direto da gestão das receitas próprias deste cluster na condução da política económica da nossa instituição.

Esta primeira conclusão abriu também, espaço para justificar uma consideração vertida inicialmente na produção deste trabalho, quando referimos que as hipóteses estabelecidas não terão sido as ótimas. Talvez futuras investigações possam, ou devam, procurar estabelecer as relações entre os períodos de desajuste da receita, através da introdução de variáveis relacionadas. Criámos a tabela 12 como exemplo do que acreditámos poder ser uma boa prática. Nela refletimos os valores oficiais estabelecidos pelo Governo (e publicada no sítio de internet do Instituto Nacional de Estatística [<https://www.ine.pt>]) em matéria de variação do índice de médio dos preços do consumidor do continente (taxa de variação média), exceto habitação, no Continente.

Procurámos, então, introduzir uma variável concreta, para avaliar o seu impacto na variação das receitas próprias obtidas pelo cluster dos meios auto. O índice inflacionário foi agrupado na figura 7 com  $10^4$  para permitir a sua visualização em proporção, equiparando a potência às dezenas de milhares dos valores considerados na receita da eliminação e valorização de VFV. Análogo procedimento foi seguido para a figura 8.

**Tabela 12**

*Índice Médio dos Preços do Consumidor do Continente*

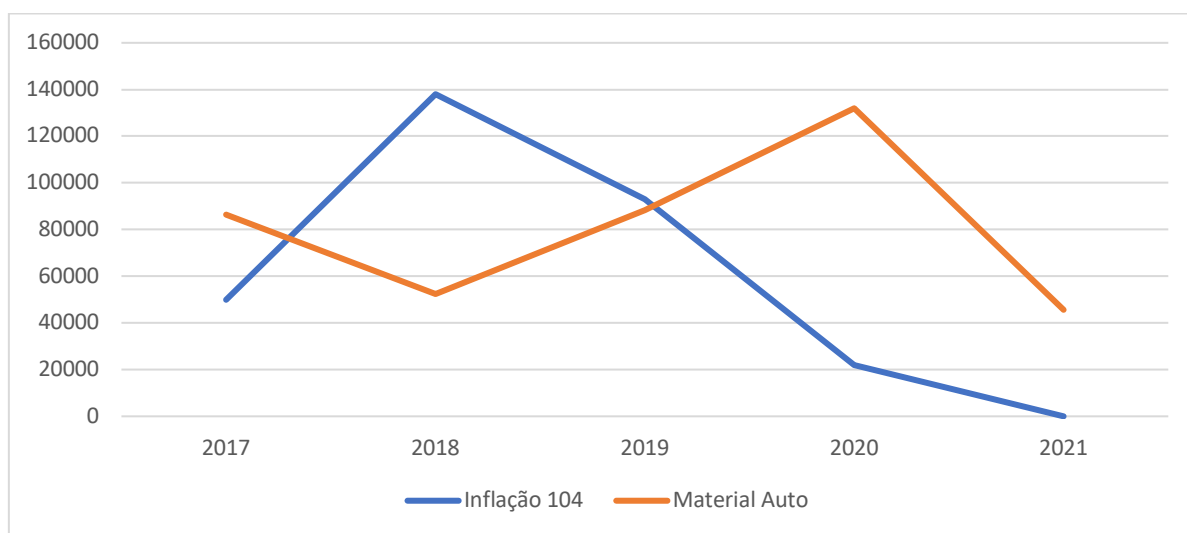
Ano	Inflação, em %
2017	0,50
2018	1,38
2019	0,93
2020	0,22
2021	0

Esperávamos apurar uma variação paralela, uma vez que os preços a pagar pelas entidades acreditadas para a eliminação e valorização de VFV deveria ajustar-se os valores da inflação. Contudo, da análise aos valores tabelados e comparados com a tabela 9, não se verificou, com a Introdução desta variável isolada, qualquer relação favorável ou relevante.

A evolução patenteada na figura 7 revela, mesmo, uma proporcionalidade inversa entre o índice médio dos preços do consumidor no continente (inflação) e os valores obtidos pela eliminação e valorização de viatura anualmente.

### Figura 7

*Índice Médio dos Preços do Consumidor, com 10<sup>4</sup>, para Representação de Tendências Agrupadas com os Valores Gerados no Processo de Valorização e Eliminação, por ano*



Porque acreditamos que a ausência de relação referida no parágrafo anterior se pudesse dever às quantidades objeto de eliminação e valorização, introduzimos nova variável, correspondendo ao número de viaturas abatidas anualmente. Na tabela 13 encontramos, já, uma relação direta nos valores da receita.

Contudo, revela-se necessário proceder à confrontação de dados ao nível local, avaliando cada contrato estabelecido com as entidades habilitadas à eliminação e valorização de viaturas, uma vez que os valores não podem ser analisados desprendidamente da dispersão geográfica dos centros de abate acreditados, uma vez que não só ao preço dos materiais correspondem os valores apurados, mas também à negociação dos custos de transporte de todos os materiais, que exigem cuidados e viaturas especiais para a sua deslocalização.

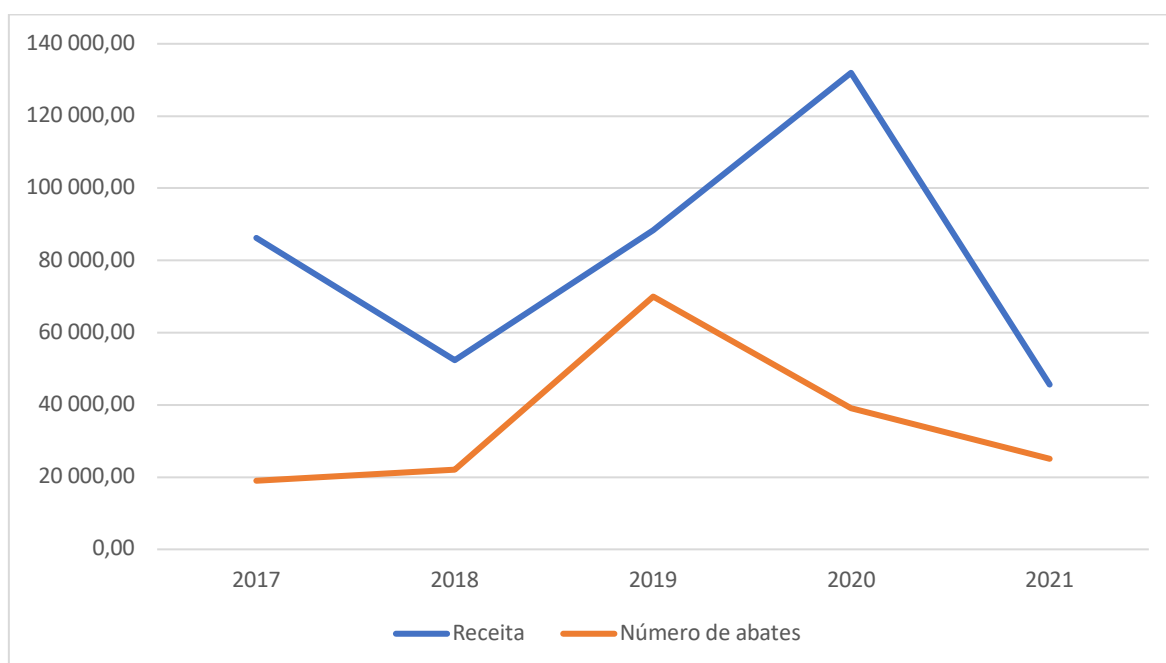
**Tabela 13**

*Receita Própria Oriunda de Eliminação e Valorização, por Número de VFV Abatidas*

Ano	Receita gerada pela eliminação e valorização de material auto, em Euro	Viaturas abatidas, em un.
2017	86 286,85	19
2018	52 426,30	22
2019	88 450,43	70
2020	131 960,61	39
2021	45 634,19	25

**Figura 8**

*Curvas de Receita Gerada por Unidade de VFV Eliminada ou Valorizada, com  $10^{1000}$*



A segunda conclusão da nossa investigação assentou na ausência de uma verdadeira estratégia governamental em matéria de eliminação e valorização de viaturas. As únicas metas existentes resultam, conforme falado anteriormente no ponto da reciclagem em números, da transposição de diretivas internacionais, e resumem-se ao desempenho ambiental para a eliminação e valorização, da responsabilidade dos agentes económicos que intervêm no ciclo dos resíduos, regulado no Decreto-lei n.º 6/2009, de 6 de janeiro.

Contudo, nada encontramos referente ao estabelecimento de metas para os particulares e para as instituições públicas na gestão da sua frota em fim de vida. Esta realidade é transversal do Governo, à Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, enquanto responsável pela gestão da frota do setor público, onde se inclui a PSP, como à própria PSP internamente. Não obstante a estratégia de S. Ex.<sup>a</sup> o Diretor Nacional já abordada, não se encontraram formas de uniformização de procedimentos a nível nacional, a par com uma estratégia concertada para a definição de metas a curto, médio ou longo prazo, situação que concluímos ser de melhorar. Alertamos, porém, que o Decreto-lei suprarreferido corresponsabiliza todos os intervenientes, assim também vinculando a Polícia a um escrupuloso cuidado e cumprimento na gestão material de resíduos.

Como Lecaillon et Le Page (2019), acreditámos que, para além dos encadeamentos mecânicos que procurámos evidenciar, deveremos manter em linha de vista que as relações económicas são, antes dos demais fenómenos, a expressão de comportamentos humanos (p. 581). Somos nós, enquanto quadros dirigentes da instituição policial, que devemos dar o melhor de nós em prole do sucedido desempenho da missão policial, enquanto um todo.

Naquela medida, também ensinam Carapeto & Fonseca (2006) que a implementação da missão e da visão que uma liderança promove e comunica à organização no seu conjunto, só pode ser realizada através de uma estratégia e de um planeamento adequados (p. 161). Sopesados todos os juízos, concluímos que S. Ex.<sup>a</sup> o Diretor Nacional da PSP entendeu projetar a estratégia abrangendo as temáticas da reciclagem, quedando-se, agora, nas mãos de todos nós operacionalizar o esforço a empenhar.

Os valores absolutos gerados em matéria de eliminação e valorização de viaturas entram diretamente no orçamento consolidado da PSP e servem para dar resposta às diferentes necessidades da instituição. Os valores relativos, quando comparados com os seis maiores *clusters* de receita, revelam-se irrisórios, na ordem dos 0,19%. Não obstante, quando analisados em paralelo com a generalidade das fontes de receita da Polícia,

excluindo os seis evidenciados, denotam condições para ser dos mais consideráveis e com maior margem de progressão, atento, especialmente, o facto de não decorrer da missão policial a promoção de atividade com fins lucrativos ou privada para geração de receita, mas antes a prestação de serviço público de ordem e tranquilidade pública. Neste sentido, concluímos que os demais clusters não encontram condições materiais para poderem ser otimizados ao mesmo nível da frota policial, a qual, isoladamente considerada, atingiu as 5128 unidades em 2021.

Como última conclusão, ousámos incluir o trabalho da gestão financeira na esteira do desenvolvimento da PSP, na medida que acreditámos que a informação é o verdadeiro poder diferenciador do sucesso organizacional, e apenas o conhecimento intrincado dos fenómenos e das variáveis económicas poderá permitir a tomada de decisões fundamentadas, acertadas e estrategicamente direcionadas para os resultados desejados, pelo que fazemos nossas as seguintes palavras:

Que sejamos bem compreendidos: não se trata aqui de recuperar uma abordagem literária de economia, o que seria vão e absurdo, mas de dar à matemática, no decorrer da nossa exposição, o papel que lhe é atribuído na nossa investigação, o de instrumento. (Lecaillon et Le Page, 2019, p. 12)

Socorremo-nos a Carapeto & Fonseca (2006) por corroborarem o nosso entendimento em relação ao setor público, no qual os processos de mudança são cada vez mais necessários por se encontrar sujeito a flutuações muito mais imediatas aos níveis tecnológico, legislativo, social e da própria força de trabalho que lhe garante existência. A mudança surge assim como um necessário princípio de flexibilidade dos serviços públicos em resposta à maior consciencialização civil, cada vez mais interveniente ao nível dos direitos de cidadania (p. 345).

A investigação que ora culmina, resultou de uma compilação e cruzamento e análise de dados, toda ela, manual, ou seja, sem recurso a qualquer sistema de comunicação ou informação informático. Junto do DSIC, do DGF e do DL reunimos um vastíssimo manancial de informação, na sua larga maioria organizado em ficheiros de formato *excel*, extensão *.xls*. O trabalho de dados nestas condições revelou-se exasperante, colocando em plano de grande evidência o esforço de todos quantos garantem o respetivo tratamento e fidedignidade no dia-a-dia do seu exercício de funções, a nível nacional.

Por tudo o exposto, conclui-se que o desenvolvimento de uma plataforma informática dedicada à gestão logística e financeira, nas suas diferentes dimensões e universos de trabalho deve ser considerado desiderato prioritário. Só assim se conseguirá garantir o estudo eficaz das diferentes variáveis e correlações que intervêm no processo de geração e gestão de receitas próprias da Polícia, tão necessárias à satisfação das necessidades de toda a PSP para o cumprimento da sua missão.

## Referências

- American Psychological Association. (2020). *Publication manual of the American Psychological Association* (7th ed.). <https://doi.org/10.1037/0000165-000>
- Associação Portuguesa do Ambiente. (2022). *Produção de resíduos perigosos por sector de atividade*. <https://rea.apambiente.pt/content/res%C3%ADduos-perigosos>
- Associação Portuguesa do Ambiente. (2022). *Reciclagem – fluxos específicos de resíduos*. <https://rea.apambiente.pt/content/reciclagem---fluxos-espec%C3%ADficos-de-res%C3%ADduos>
- Carapeto, C. & Fonseca, F. (2006). *Administração Pública: Modernização, Qualidade e Inovação*. 2ª Edição. Edições Sílabo.
- Caupers, J. (2002). *Introdução à Ciência da Administração Pública*. Âncora Editora.
- Carvalho, J. C. (2004). *A Lógica da Logística*. Edições Sílabo.
- Decreto-lei n.º 6/2009 do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (2009). Diário da República: I Série, n.º 3. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/6/2009/01/06/p/dre/pt/html>
- Decreto-lei n.º 25/2017 do Ministério das Finanças (2017). Diário da República: I Série, n.º 45. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/25/2017/03/03/p/dre/pt/html>
- Decreto-lei n.º 33/2018 da Presidência do Conselho de Ministros (2018). I Série, n.º 93. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/33/2018/05/15/p/dre/pt/html>
- Decreto-lei n.º 56/2012 do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (2012). Diário da República: I Série, 51. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/56/2012/03/12/p/dre/pt/html>
- Decreto-lei n.º 102-D/2020 da Presidência do Conselho de Ministros (2020). Diário da

República: I Série, n.º 239. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/102-d/2020/12/10/p/dre/pt/html>

Decreto-lei n.º 111/2001 do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território.

Diário da República: I Série, n.º 82. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/111/2001/04/06/p/dre/pt/html>

Decreto-lei n.º 152-D/2017 do Ministério do Ambiente (2017). Diário da República: I

Série, n.º 236. <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/152-d-2017-114337042>

Decreto-lei n.º 153/2003 do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e

Ambiente (2003). Diário da República: I Série, n.º 158. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/153/2003/07/11/p/dre/pt/html>

Decreto-lei n.º 170/2008 do Ministério das Finanças e da Administração Pública (2008).

Diário da República: I Série, n.º 164. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/170/2008/08/26/p/dre/pt/html>

Decreto-lei n.º 178/2006 da Presidência do Conselho de Ministros (2006). Diário da

República: I Série, n.º 171. <https://data.dre.pt/eli/dec-lei/178/2006/p/cons/20210506/pt/html>

Despacho n.º 11714/2010 da Direção Nacional da PSP (2010). Diário da República II

Série, n.º 139. <https://files.dre.pt/2s/2010/07/139000000/3882938842.pdf>

Instituto Nacional de Estatística. (2022). *Índice de preços do consumidor*.

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?PESQUISA\\_SIMPLES&frm\\_texto=%C3%ADndice+de+preços+no+consumidor](https://www.ine.pt/xportal/xmain?PESQUISA_SIMPLES&frm_texto=%C3%ADndice+de+preços+no+consumidor)

Lecaillon, J.-D. & Le Page, J.-M. (2019). *Economia Contemporânea: Análise e*

*Diagnósticos*. Edições Piaget.

Lei n.º 2/2020 da Assembleia da República (2020). Diário da República: I Série, n.º 64.

<https://data.dre.pt/eli/lei/2/2020/03/31/p/dre/pt/html>

Lei n.º 41/2019 da Assembleia da República (2019). Diário da república: I Série, n.º 117.

<https://data.dre.pt/eli/lei/41/2019/06/21/p/dre/pt/html>

Lei n.º 42/2016 da Assembleia da República (2016). Diário da República: I Série, n.º 248.

<https://data.dre.pt/eli/lei/42/2016/12/28/p/dre/pt/html>

Lei n.º 71/2018 da Assembleia da República (2018). Diário da República: I Série, n.º 251.

<https://data.dre.pt/eli/lei/71/2018/12/31/p/dre/pt/html>

Lei n.º 75-B/2021 da Assembleia da República (2020). Diário da República: I Série, n.º 253

<https://data.dre.pt/eli/lei/75-b/2020/12/31/p/dre/pt/html>

Lei n.º 114/2017 da Assembleia da República (2017). Diário da República: I Série, n.º 249.

<https://data.dre.pt/eli/lei/114/2017/12/29/p/dre/pt/html>

Martinez, S. (1991). *Economia Política*. 5ª Edição. Livraria Almedina.

Pereira, P. T., Afonso, A., Arcanjo, M. & Santos, J.C.G. (2016). *Economia e*

*Finanças Públicas*. 5ª Edição. Escolar Editora.

Sousa, M. J. & Baptista, C. S. (2014). *Como Fazer Investigação, Dissertações, Teses e*

*Relatórios: Segundo Bolonha*. 5ª Edição. Pactor – Edições de Ciências Sociais,

Forenses e da Educação.

Ribeiro, J. J. T. (2013). *Lições de Finanças Públicas*. 5ª Edição. Coimbra Editora.

Tzu, S. (2011). *A Arte da Guerra*. Texto Editores.

## Apêndice I

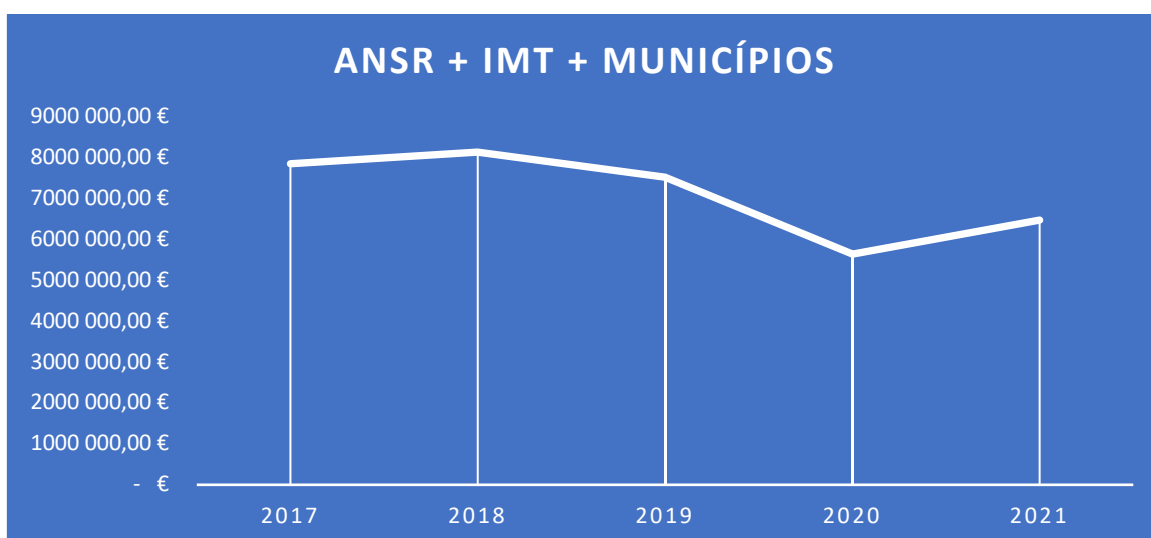
**Tabela 14**

*Receita Anual Oriunda de Multas e Coimas por Infrações ao Código da Estrada*

1	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	7 849 595,3	
2018	8 137 455,08	
2019	7 523 150,97	7 219 192,156
2020	5 664 457,36	
2021	6 921 302,07	

**Figura 9**

*Evolução Anual da Receita Oriunda de Multas e Coimas por Infrações ao Código da Estrada*



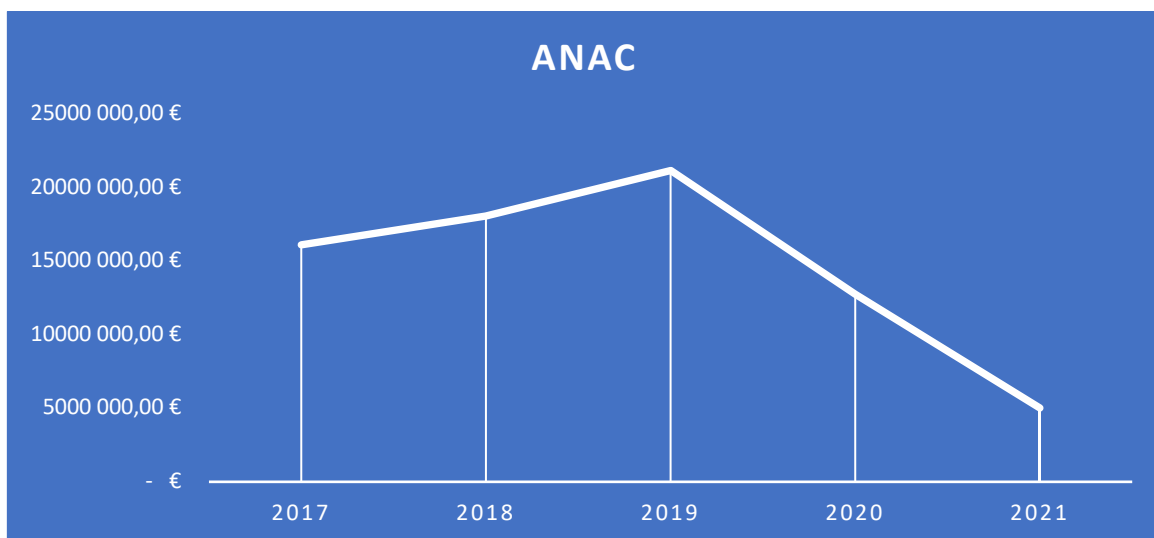
**Tabela 15**

*Receita Anual Oriunda da Autoridade Nacional da Aviação Civil*

2	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	16 095 516,27	
2018	18 065 852,31	
2019	21 152 892,28	14 614 529, 946
2020	12 742 228,35	
2021	5 016 160,49	

**Figura 10**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Autoridade Nacional da Aviação Civil*



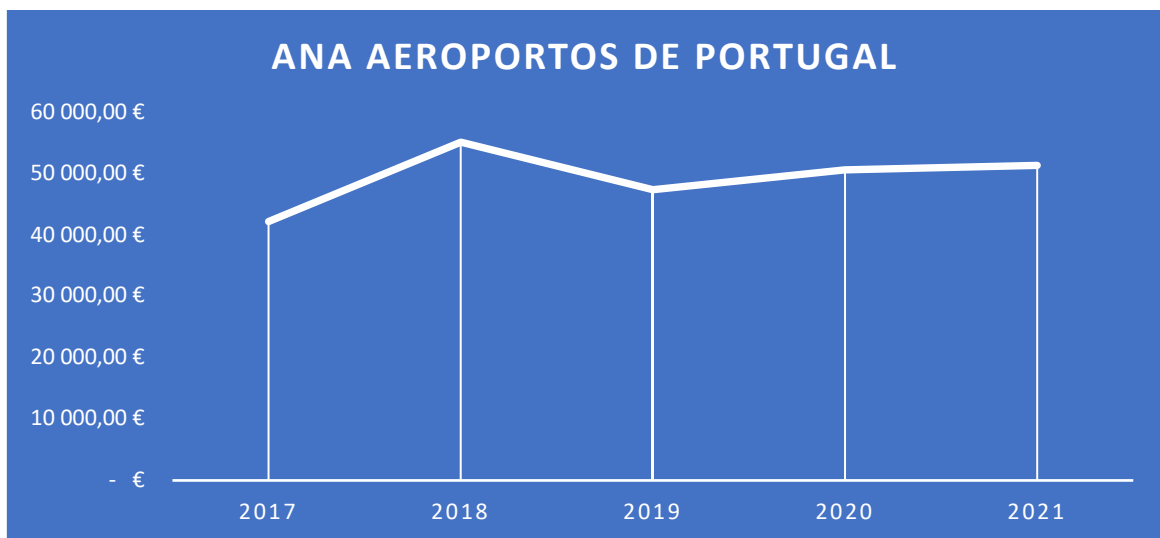
**Tabela 16**

*Receita Anual Oriunda da ANA Aeroportos de Portugal*

3	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	42 214,46	
2018	55 160,36	
2019	47 372,34	49 342,446
2020	50 628,11	
2021	51 336,96	

**Figura 11**

*Evolução Anual da Receita oOriunda da ANA Aeroportos de Portugal*



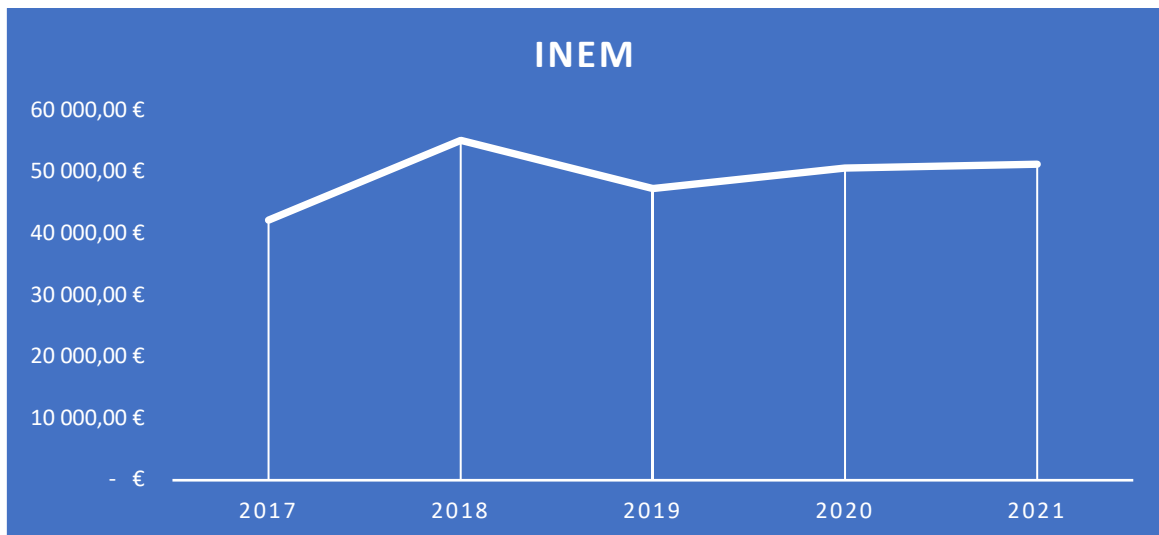
**Tabela 17**

*Receita Anual Oriunda do Instituto Nacional de Emergência Médica*

4	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	228 475,58	
2018	152 644,00	
2019	113 378,40	161 163,596
2020	159 135,20	
2021	152 184,80	

**Figura 12**

*Evolução Anual da Receita Oriunda do Instituto Nacional de Emergência Médica*



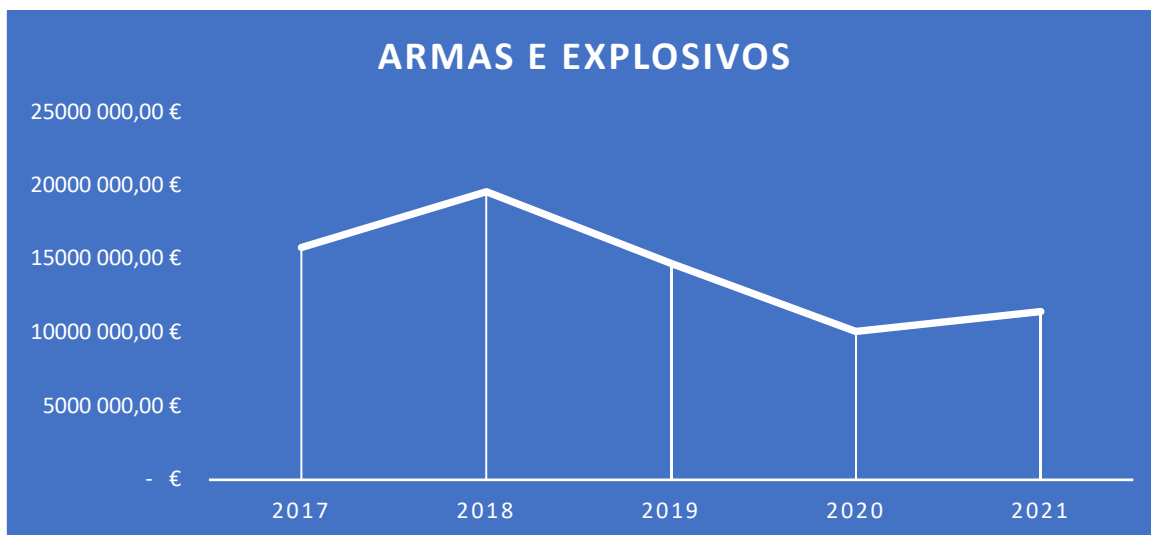
**Tabela 18**

*Receita Anual Oriunda da Área das Armas e Explosivos*

5	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	15 819 564,19	
2018	19 610 474,53	
2019	14 713 365,93	14 341 937,37
2020	10 099 502,48	
2021	11 466 779,73	

**Figura 13**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Área das Armas e Explosivos*



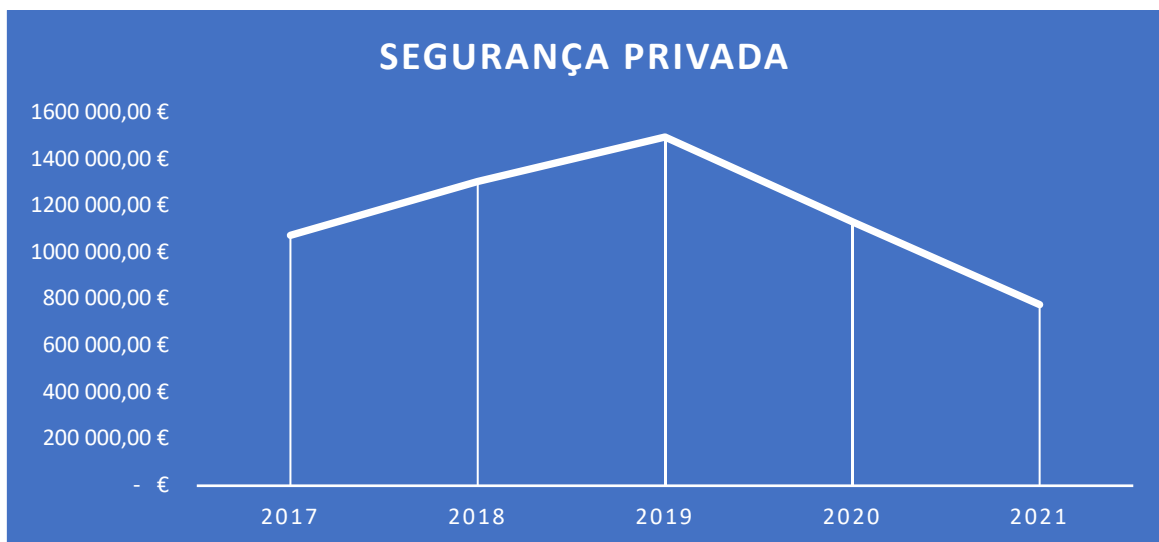
**Tabela 19**

*Receita Anual Oriunda da Área da Segurança Privada*

6	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	1 072 893,25	
2018	1 303 444,21	
2019	1 495 219,95	1 156 035,78
2020	1 132 097,75	
2021	776 523,73	

**Figura 14**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Área da Segurança Privada*



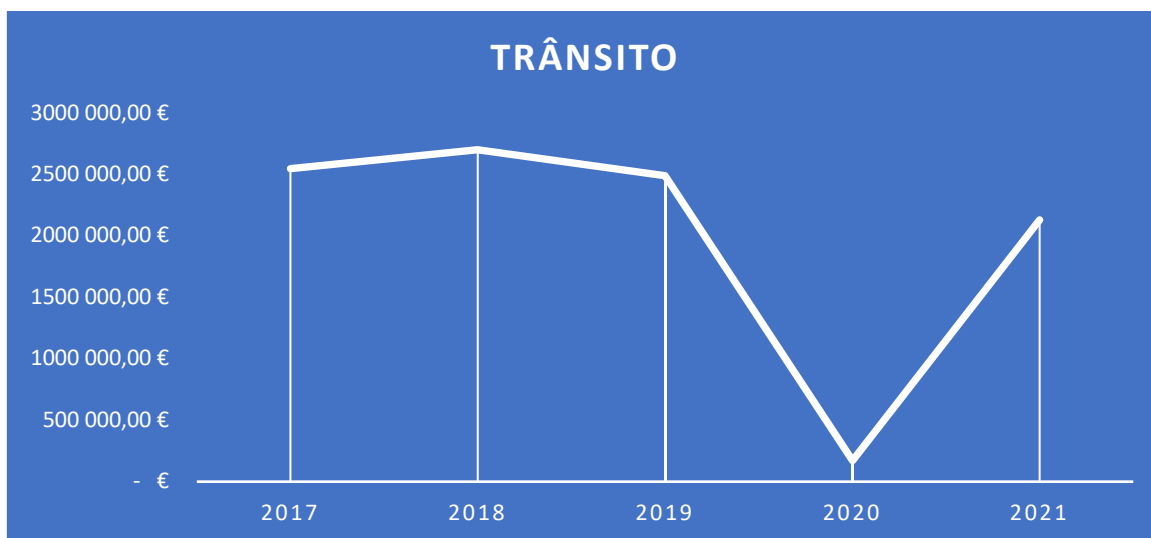
**Tabela 20**

*Receita Anual Oriunda da Área de Operações (Trânsito)*

7	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	2 552 562,20	
2018	2 706 333,00	
2019	2 493 852,04	2 011 612,49
2020	171 982,23	
2021	2 133 333,00	

**Figura 15**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Área de Operações (Trânsito)*



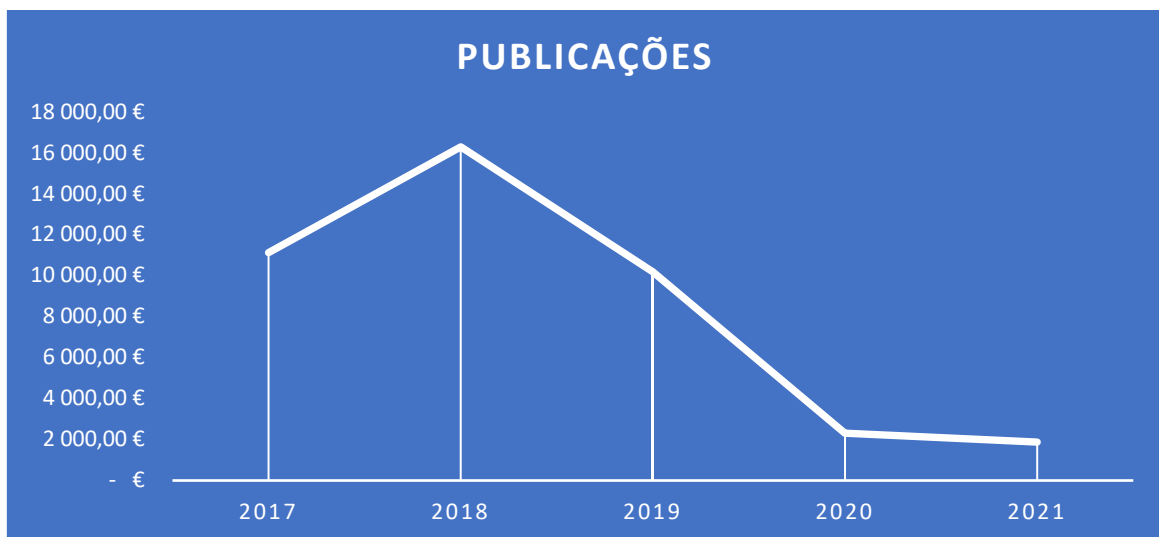
**Tabela 21**

*Receita Anual Oriunda da Venda de Publicações e Revistas*

8	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	11 139,38	
2018	16 321,78	
2019	10 196,40	8 368,35
2020	2 304,72	
2021	1 879,49	

**Figura 16**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Venda de Publicações e Revistas*



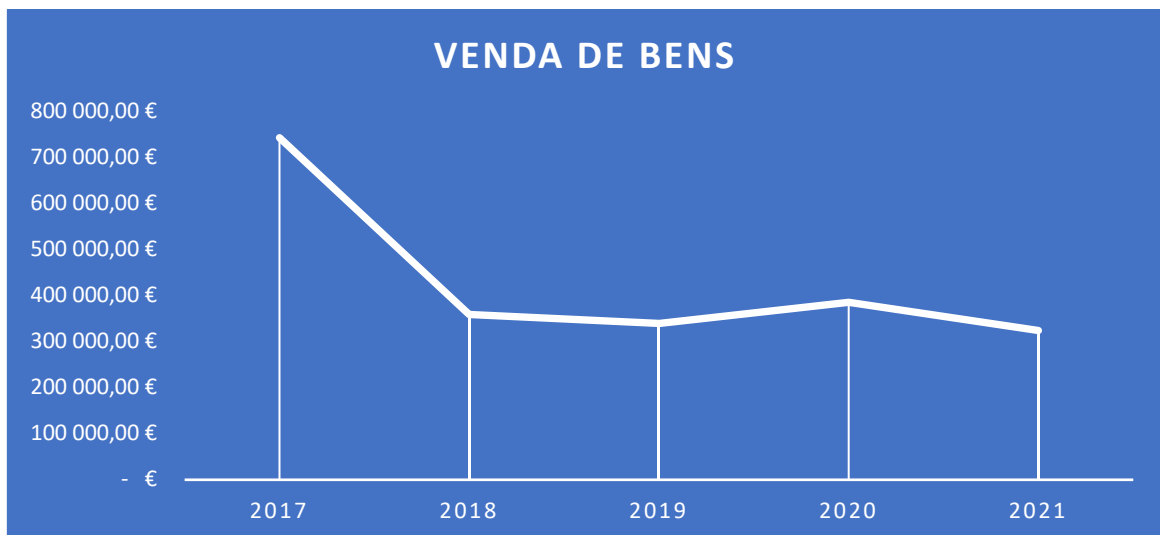
**Tabela 22**

*Receita Anual Oriunda da Venda de Bens*

9	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	743 713,19	
2018	359 733,38	
2019	340 514,83	430 789,66
2020	385 474,06	
2021	324 512,84	

**Figura 17**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Venda de Bens*



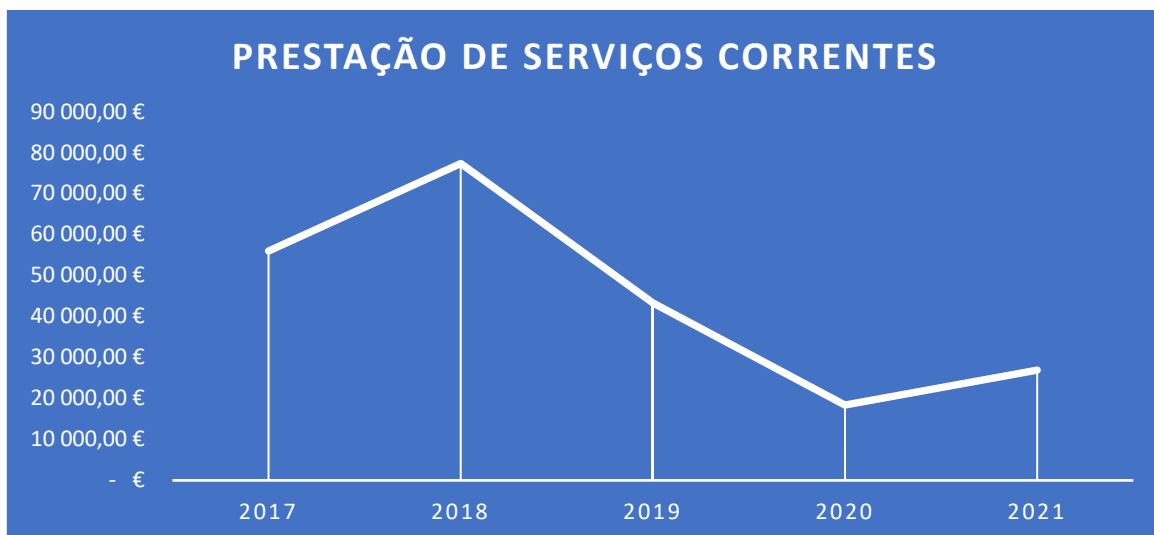
**Tabela 23**

*Receita Anual Oriunda da Prestação de Serviços Correntes*

10	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	56 093,86	€
2018	77 503,74	
2019	43 481,35	44 484,81
2020	18 424,17	
2021	26 920,92	

**Figura 18**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Prestação de Serviços Correntes*



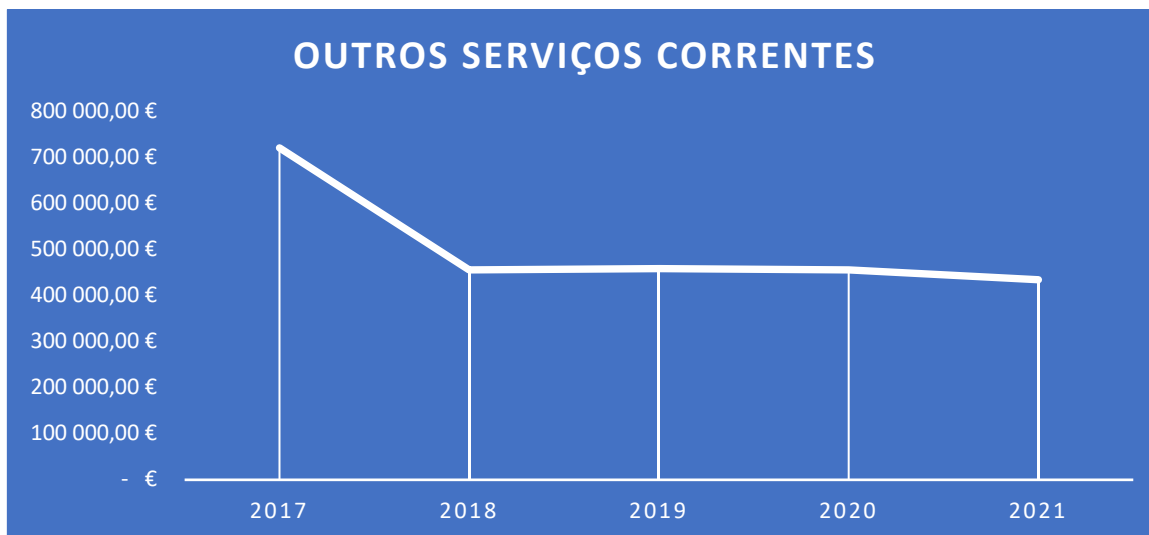
**Tabela 24**

*Receita Anual Oriunda da Prestação de Outros Serviços Correntes*

11	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	721 720,82	
2018	456 243,45	
2019	459 051,17	505 826,44
2020	457 106,45	
2021	435 010,33	

**Figura 19**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Prestação de Outros Serviços Correntes*



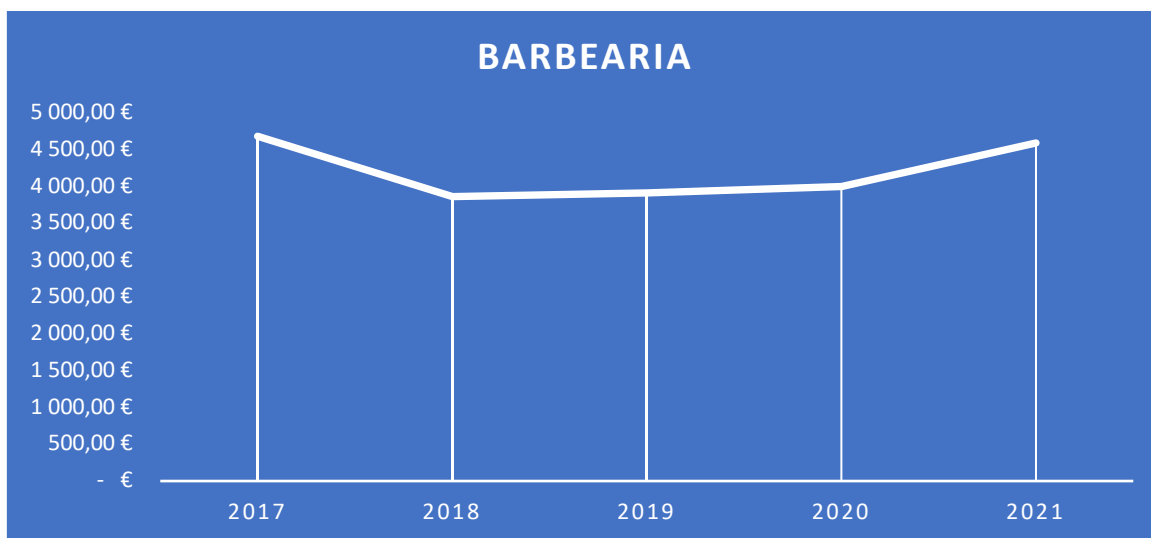
**Tabela 25**

*Receita Anual Oriunda da Prestação de Serviços de Barbearia*

12	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	4 685,00	
2018	3 865,00	
2019	3 911,00	4 211,20
2020	4 003,00	
2021	4 592,00	

**Figura 20**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Prestação de Serviços de Barbearia*



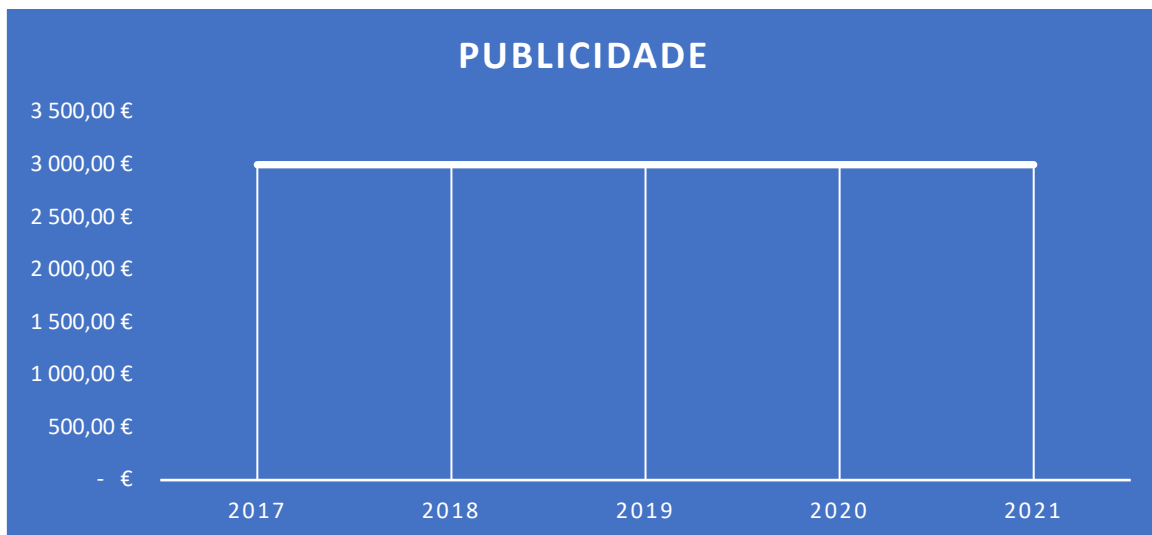
**Tabela 26**

*Receita Anual Oriunda da Publicidade e Propaganda*

13	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	3 000,00	
2018	3 000,00	
2019	3 000,00	3 000,00
2020	3 000,00	
2021	3 000,00	

**Figura 21**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Publicidade e Propaganda*



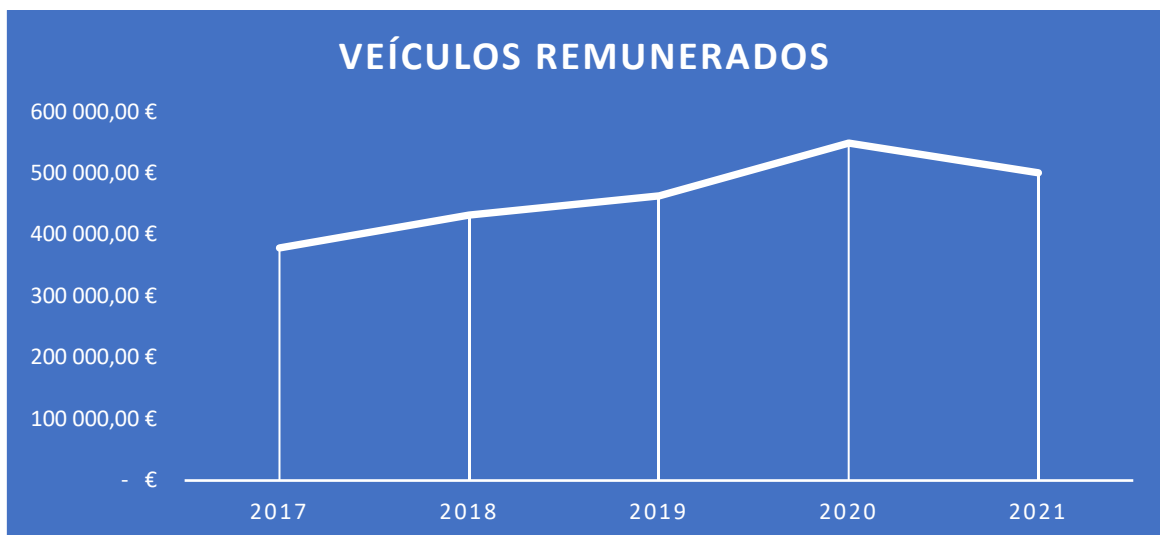
**Tabela 27**

*Receita Anual Oriunda da Utilização de Veículos Policiais em Serviços Remunerados*

14	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	379 245,56	
2018	432 558,73	
2019	463 741,47	465 604,10
2020	550 213,67	
2021	502 261,06	

**Figura 22**

*Evolução Anual da Receita Oriunda da Utilização de Veículos Policiais em Serviços Remunerados*



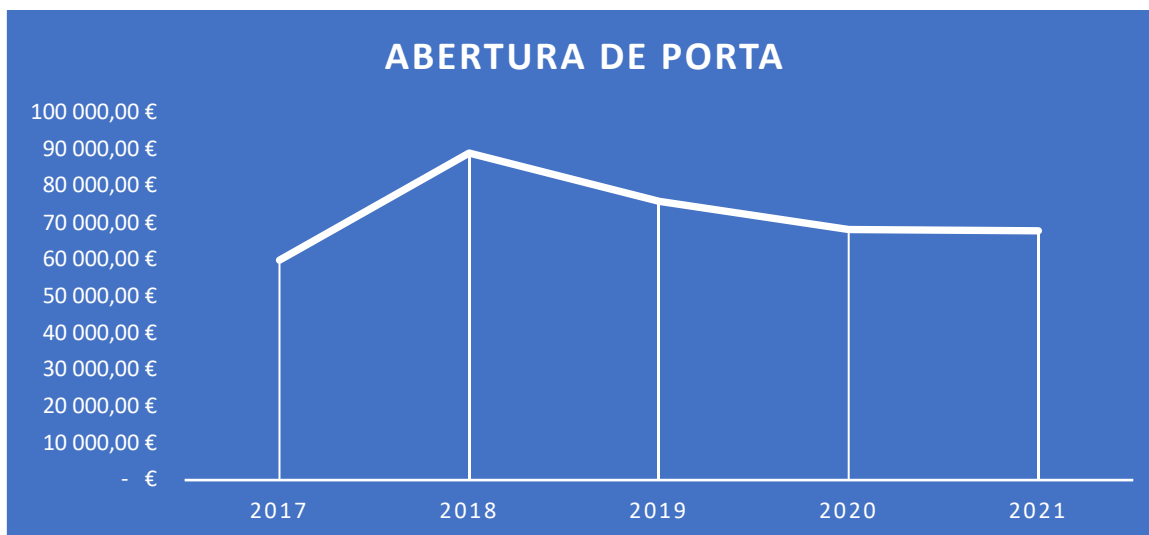
**Tabela 28**

*Receita Anual Oriunda de Participações de Abertura de Porta*

15	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	59 880,00	
2018	89 044,77	
2019	75 916,63	72 185,92
2020	68 234,56	
2021	67 853,66	

**Figura 23**

*Evolução Anual da Receita Oriunda de Participações de Abertura de Porta*



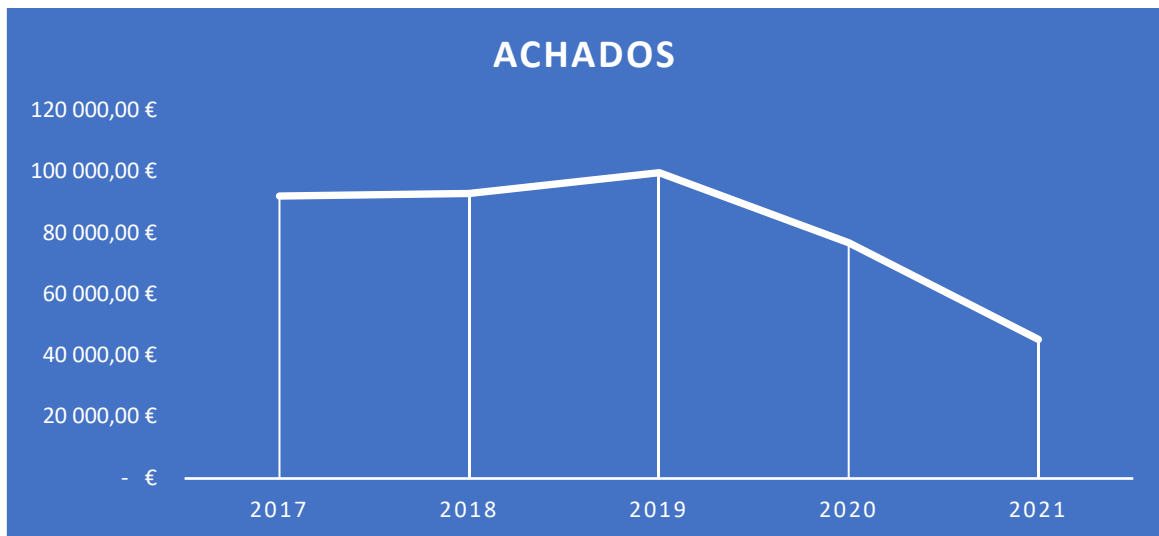
**Tabela 29**

*Receita Anual Oriunda de Achados*

16	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	92 128,58	
2018	92 849,68	
2019	99 729,71	81 388,27
2020	76 883,05	
2021	45 350,33	

**Figura 24**

*Evolução Anual da Receita Oriunda de Achados*



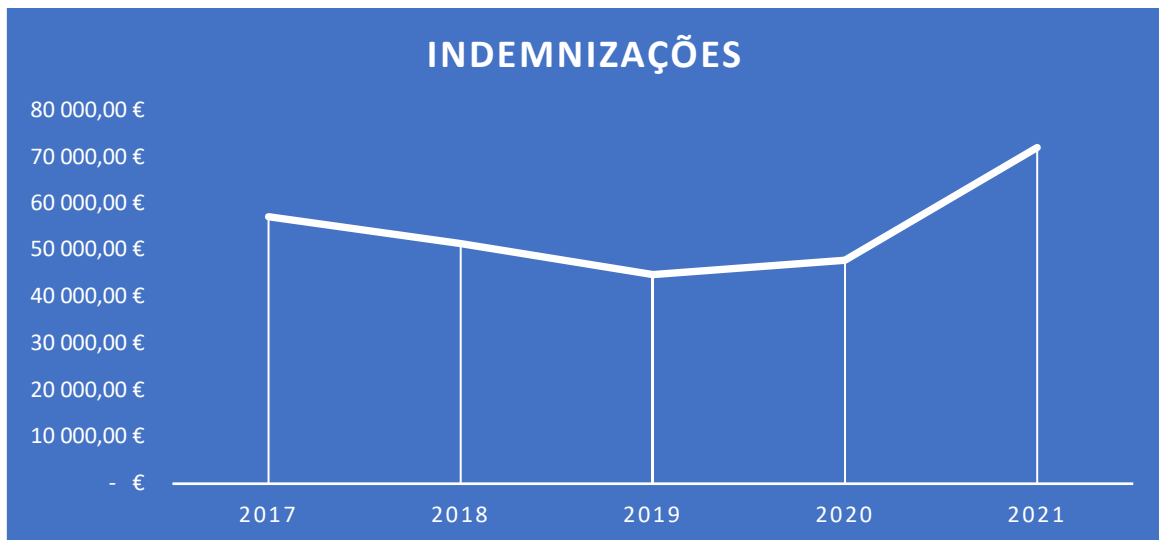
**Tabela 30**

*Receita Anual Oriunda de Indemnizações*

17	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	57 207,56	
2018	51 417,54	
2019	44 831,39	54 688,70
2020	47 918,88	
2021	72 068,15	

**Figura 25**

*Evolução Anual da Receita Oriunda de Indemnizações*



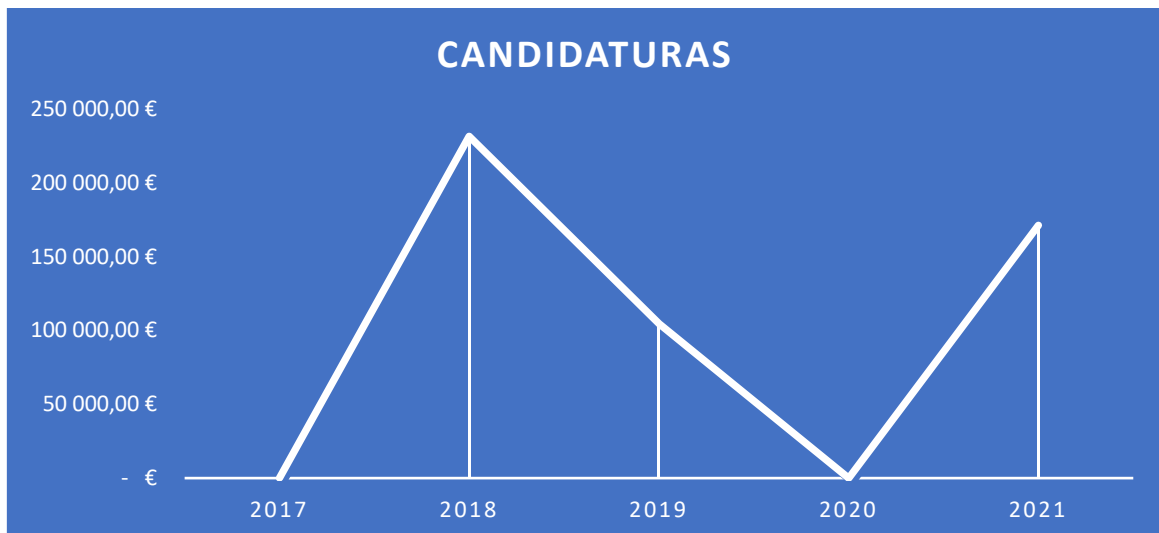
**Tabela 31**

*Receita Anual Oriunda de Candidaturas para Frequência da Escola Prática de Polícia*

18	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	80	
2018	232 228,52	
2019	104 970,16	101 814,38
2020	81,88	
2021	171 711,36	

**Figura 26**

*Evolução Anual da Receita Oriunda de Candidaturas Para Frequência da Escola Prática de Polícia*



**Tabela 32**

*Receita Anual Gerada pelo Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna*

19	Receita consolidada, em Euro	Média a 5 anos, em Euro
2017	182 882,08	
2018	187 235,33	
2019	171 461,20	197 865,774
2020	258 891,22	
2021	188 859,04	

**Figura 27**

*Evolução Anual da Receita Gerada pelo Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna*

