



Universidade de Brasília (UnB)

**Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas
(FACE)**

Departamento de Administração (ADM)

Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA)

MBA em Gestão e Governança em Segurança Pública

**DESEMPENHO DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO NO ATENDIMENTO DE
SINISTROS NO TRÂNSITO NA REGIÃO DA CIPRV ITABUNA**

Cap PM José Arlindo de Jesus Junior

Brasília

2025

CAP PM JOSÉ ARLINDO DE JESUS JUNIOR

**DESEMPENHO DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO NO ATENDIMENTO DE
SINISTROS NO TRÂNSITO NA REGIÃO DA CIPRV ITABUNA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do
título de Pós-graduado no Curso de MBA em
Gestão e Governança em Segurança Pública
oferecido pela UNB/MJ.

Orientador: Dr. Andersson Pereira dos Santos

Brasília

2025

**Desempenho do Policiamento Rodoviário no Atendimento de Sinistros no Trânsito na
Região da Cíprv Itabuna**

[Júnior, José Arlindo de Jesus].

Nº Cutter [Desempenho do Policiamento Rodoviário no atendimento de sinistros no trânsito na região de Itabuna/BA] / [José Júnior]. — [2025]. [18] f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de MBA em Gestão e Governança em Segurança Pública) – [Universidade de Brasília], [Brasília], [2025]

1. [Segurança viária]. 2. [Desempenho Policial]. 3. [Desempenho do policiamento rodoviário]. Desempenho do Policiamento Rodoviário no atendimento de sinistros no trânsito na região da Civr Itabuna/BA

CDD [número da CDD].

**Desempenho do Policiamento Rodoviário no Atendimento de Sinistros no Trânsito na
Região da Ciprv Itabuna**

CAP PM José Arlindo de Jesus Junior

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do
título de Pós-graduado no Curso de MBA em
Gestão e Governança em Segurança Pública
oferecido pela UNB/MJ.

Orientador: Dr. Andersson Pereira dos Santos

Aprovado em ____/____/____

Orientador
Dr. Andersson Pereira dos Santos
UNB/POLÍCIA FEDERAL

Dr. Francisco Antônio coelho Junior
(PPGA/FACE/UNB)
UNB

Me. Nádia Zilotti Alencar
Ms.
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Dedico este TCC à minha esposa Mirthes da Silva de Jesus que me apoiou desde o primeiro instante e ao meu Comandante do CEPRV CEL PM Sampaio que endossou a minha inscrição no Curso me dando apoio Institucional.

AGRADECIMENTOS,

Quero agradecer ao meu Comandante Geral da PMBA, **CEL PM** Paulo José Reis de Azevedo **Coutinho**, por autorizar a minha participação neste MBA;

Quero agradecer ao **CEL PM** Antônio Souza **Sampaio** Junior, meu Comandante no CEPRv (Comando Especializado de Policiamento Rodoviário), que não mediu esforços para conseguir minha autorização para participar deste Curso;

Quero agradecer ao meu Comandante imediato o **MAJ PM** Itamar da **Encarnação** Ferreira, Comandante da CIPRv Itabuna, (Companhia Independente de Polícia Rodoviária – Itabuna) que sensível a minha condição discente flexibilizou horários do expediente e me apoiou no decorrer do Curso.

Quero agradecer ao **MAJ PM** **Adauto** Sena Oliveira, Coordenador do NUGAF do CEPRv pela paciência e atenção comigo na revisão do meu TCC.

Quero agradecer a meu auxiliar de Seção do **CB PM** **Wendell** Oliveira Vasconcelos, que me ajudou na com a inserção das fórmulas nas planilhas de Excel em que foram alimentados os dados de produtividade dos Postos do Policiamento Rodoviário da CIPRv Itabuna.

RESUMO

DESEMPENHO DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO NO ATENDIMENTO DE SINISTROS NO TRÂNSITO NA REGIÃO DA CIPRV ITABUNA

A segurança viária é um tema importante quando se quer prevenir sinistros no trânsito rodoviário e promover um trânsito mais seguro para todos. Este artigo tem como objetivo examinar o desempenho do Policiamento Rodoviário, focando especificamente nas ações do policiamento rodoviário estadual executado pela Companhia Independente de Polícia Rodoviária Itabuna (CIPRV Itabuna), examinando a confecção dos Boletins de Sinistro de Trânsito (BST). Para isso, foi utilizada uma análise estatística descritiva dos dados sobre sinistros nas rodovias em uma série temporal de oito meses, com a utilização do banco de dados da Seinfra-BA. Os resultados referentes ao tempo médio de resposta da guarnição ao atendimento do sinistro; ao tempo médio de conclusão do BST e à quantidade de BSTs produzidos pelos postos auxiliam na identificação de áreas que necessitam de melhorias. A pesquisa visa contribuir na melhoria contínua da atuação dos policiais que fazem o policiamento rodoviário na Bahia, a fim de que possam melhorar os serviços prestados aos cidadãos que transitam pelas rodovias.

Palavras-chave: segurança viária. desempenho policial. desempenho do policiamento rodoviário. boletim de sinistro de trânsito.

ABSTRACT

ROAD POLICE PERFORMANCE IN RESPONDING TO TRAFFIC ACCIDENTS IN THE CIPRV ITABUNA REGION

Road safety is an important topic when wanting to prevent accidents in road traffic and promote safer traffic for everyone. This article aims to examine the performance of Road Policing, focusing specifically on the actions of state road policing carried out by the Independent Company of Road Police Itabuna (CIPRV Itabuna), examining the preparation of Traffic Accident Reports (BST). For this, a descriptive statistical analysis of data on accidents on highways was used in a time series of eight months, using the Seinfra-BA database. The results regarding the average response time of the garrison to respond to the incident; the average BST completion time and the quantity of BSTs produced by stations help identify areas that require improvement. The research aims to contribute to the continuous improvement of the performance of police officers who carry out road policing in Bahia, so that they can improve the services provided to citizens who travel on the highways.

Keywords: road safety. police performance. road policing performance. traffic accident report.

Lista de Figuras e Tabelas

1. **Figura 1:** Mapa territorial da CIPRv Itabuna.
2. **Tabela 1:** Área dos Pelotões e relação entre a distância dos Postos à Sede.
3. **Tabela 2:** Quantidade de sinistros por posto durante a série histórica.
4. **Tabela 3:** Tempos de atendimentos e número de BSTs elaborados no período compreendido entre 1º janeiro a 31 de agosto de 2024 na área de atuação da CIPRv Itabuna.

SUMÁRIO

Introdução	12
1 – Referencial Teórico	13
1.1 – Segurança viária no Brasil e na Bahia	15
1.2 – Desempenho policial na segurança do trânsito rodoviário na Bahia	16
2– Métodos	18
2.1– Descrição geral da pesquisa	18
2.2 – Lócus de pesquisa	19
2.3 – Indicadores utilizados na pesquisa	20
3 – Resultados	21
3.1 Resultados dos extratos de registro de sinistros da Seinfra	22
3.2 Resultados descritivos e comparativos	24
3.3 Como esses indicadores podem auxiliar na gestão do trânsito?.....	26
3.4 Sugestões de melhoria	27
4. Conclusão	29
5- Referências	30

DESEMPENHO DO POLICIAMENTO RODOVIÁRIO NO ATENDIMENTO DE SINISTROS NO TRÂNSITO NA REGIÃO DA CIPRV ITABUNA

Introdução

Mortes e lesões no trânsito são consideradas grandes problemas de saúde no mundo. Ocorrem mais de 1,2 milhão de mortes em todo o mundo em sinistros no tráfego de veículos (SILVA *et al*, 2013; SOARES *et al*, 2018). No Brasil, nas últimas décadas, os sinistros no trânsito tiraram mais vidas de brasileiros do que homicídios e suicídios e do que muitas doenças (MINAYO, 2012). Por essa razão, há uma grande preocupação com a segurança viária, que tem um impacto social grande, uma vez que toda a sociedade está exposta, em diferentes graus, de riscos inerentes ao transporte (SANTOS *et al*, 2022).

O Governo do Estado da Bahia desenvolve o Plano Estadual de Segurança Viária, adotando o protocolo da visão zero de mortes no trânsito, financiado pelo Banco Mundial. O protocolo foi instituído em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), que tem como meta a redução da mortalidade no trânsito até 2030 (SANTOS, *et al*, 2022).

Na Bahia o Policiamento Rodoviário Estadual atua mediante convênio com a Seinfra-BA (SEINFRA,2023) conforme rege o CTB, assim o agente de trânsito rodoviário da autoridade de trânsito rodoviário (SEINFRA-BA) é a Polícia Militar da Bahia, que desempenha as atividade de trânsito rodoviário através da modalidade do policiamento rodoviário, conforme o Art. 25 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB,1997)

Indicadores de desempenho compreendem ferramentas de gestão utilizadas para mensurar a performance, o desempenho de uma ou mais atividades a partir dos registros de dados (SILVA, 2008). No âmbito da gestão pública nas rodovias, a identificação das melhorias nesse serviço torna-se primordial, visto sua importância para o combate às variadas formas de criminalidade (SILVA, 2012), bem como à prevenção de sinistros fatais.

O Plano Estratégico 2017-2025 da PMBA, iniciou o monitoramento do desempenho e à avaliação dos resultados obtidos pelas ações policiais miliares no estado, tendo em vista os objetivos estratégicos almejados, tais como os que garantem o sucesso da organização, os que são conquistados a parti da garantia da excelência em processos estratégicos de negócios e os que descrevem como as pessoas, a logística, a tecnologia da informação e comunicação, as Tecnologias de Gestão e o Orçamento serão administrados para sustentarem os processos internos (SILVA, 2021) .

Sendo assim, por que avaliar o desempenho do policiamento rodoviário executado pela CIPRv Itabuna é importante? Tal verificação permitirá identificar a eficácia das ações policiais na prevenção de sinistros e na manutenção da ordem nas rodovias, contribuindo diretamente para a segurança dos usuários do sistema rodoviário baiano (PONTES, 2005).

O interesse da presente pesquisa, conforme será verificado, assenta-se no desempenho do policiamento rodoviário, como objeto de estudo e recurso teórico para a compreensão da relevância da avaliação de desempenho do policiamento rodoviário em um ambiente específico, a CIPRv Itabuna, a partir registros de sinistros ocorridos na área da CIPRv Itabuna, no sistema ACT da Seinfra, durante uma série histórica definida entre 01 de janeiro a 31 de agosto de 2024.

O estudo do desempenho do policiamento rodoviário se mostra de grande valia, fornecendo insumos relevantes acerca de sua atuação na sociedade e demonstrando toda sua importância à manutenção da ordem social (ALENCAR, 2022). Por fim, ao tratar do desempenho do policiamento rodoviário objetiva-se contribuir para a construção de uma cultura de segurança viária mais consciente e engajada, promovendo a colaboração entre a polícia rodoviária e a sociedade em prol de um trânsito mais seguro (MINAYO, 2012).

1 – Referencial Teórico

A transparência do que é feito pelo serviço público é útil para que a sociedade possa conhecer o seu desenvolvimento e progresso em determinadas áreas do desenvolvimento social e do serviço público, assim como acompanhar áreas estratégicas do Estado (SILVA, 2008). Tal publicidade implica em uma característica imprescindível para a sociedade. O fato de divulgar dados de produtividade policial implica em uma prestação de contas das instituições públicas a sociedade, que é a real financiadora dos serviços públicos. Desta mesma publicidade advém como consequência direta os outros princípios da administração uma vez que as ações do serviço público são levadas a conhecimento da sociedade (FREITAS, 2021).

A segurança viária é um conjunto de medidas e ações que visam garantir a proteção e a integridade das pessoas no trânsito (SILVA, 2010). As ações de segurança viária vão desde a infraestrutura das vias até o comportamento dos condutores e pedestres, passando pela fiscalização e pela educação no trânsito (SOARES *et al*, 2018). Nesse contexto, a atuação ostensiva da polícia rodoviária, por meio de campanhas educativas e de fiscalização, influencia diretamente a prevenção de sinistros. O policiamento rodoviário atua na redução de sinistros por meio da fiscalização ostensiva, educação para o trânsito, prevenção e rápida resposta às ocorrências de sinistros (SILVA, 2012)

Para se buscar a segurança viária faz necessário o trabalho harmônico dos seus três pilares: Engenharia (infraestrutura rodoviária do trânsito); Educação (educação para o trânsito com conscientização sobre o papel de todos no sistema viário) e o Esforço Legal, que inclui a legislação e a fiscalização (tanto as ações de criação de novas leis e normas para o trânsito quanto a fiscalização e policiamento de trânsito (rodoviário) como elementos coercitivos no processo de adesão as normas por parte dos condutores (NARDI *et al*, 2015; CTB, 1997).

A descrição do desempenho do policiamento rodoviário é essencial para a promoção da segurança viária e a eficácia das operações policiais rodoviárias (GOMES, 2020). Análise de conteúdo é necessária para interpretar as informações coletadas, proporcionando *insights* e *feedbacks* sobre a efetividade das ações do policiamento (SILVA, 2016). A literatura aponta a necessidade de se explorar a relação entre o desempenho do policiamento rodoviário e a segurança nas rodovias, focando em indicadores específicos para avaliar a eficiência operacional do policiamento rodoviário e sua possível correlação com a prevenção de sinistros nas rodovias (RAHIMI *et al*, 2017).

O indicador de desempenho é o resultado obtido de processos e de produtos que permitem avaliá-lo em relação às metas, aos padrões, aos resultados históricos e a outros processos e produtos (GOMES, 2020). A avaliação de indicadores de desempenho, conforme (MARTINS e NETO, 1998), é uma prática que pode auxiliar na gestão pela qualidade total das operações policiais, contribuindo para a identificação de lacunas e a implementação de melhorias. A pesquisa de (SANTOS *et al*, 2022) revela a importância de estabelecer metas claras para a redução de mortes no trânsito, alinhando-se ao objetivo de otimizar o desempenho do policiamento rodoviário.

Além disso, estudos como os de (MURPHY, 2009) e (SKOGAN, 2005) ressaltam a relação entre a satisfação dos cidadãos com o policiamento e a percepção de justiça nos encontros policiais, no contexto deste estudo a percepção de justiça se dá no atendimento a vítimas de sinistros de trânsito rodoviário, influenciando a eficácia das ações de segurança pública. Assim, a compreensão do desempenho do policiamento rodoviário, por meio de metodologias rigorosas e análises críticas, é crucial para o desenvolvimento de políticas públicas que visem à redução de sinistros e à promoção de um trânsito mais seguro (BARBOSA, 2022).

1.1 – Segurança viária no Brasil e na Bahia

Os sinistros de trânsito são passíveis de prevenção, por meio do emprego de medidas que aumentam a segurança viária, resultando na redução de fatalidades (LASSARRE, 2001). Visando a redução de sinistros fatais ou com lesões graves o governo federal através do CTB, Art. 5º da Lei nº 13.715, de 24 de setembro de 2018, instituiu os pilares da segurança viária no Brasil (PAZETTI, 2023), quais sejam:

- a) **A Engenharia**, asfaltamento de vias e rodovias, criação pontes e viadutos, a sinalização horizontal e vertical, a manutenção e conservação das vias e rodovias, bem com a colocação equipamentos tecnológicos para controle de peso e de velocidade são variantes que influenciam positivamente na redução do número de mortes e lesões no trânsito (NARDI, 2015).
- b) **A educação para o trânsito** é imprescindível para a mudança do cenário atual de mortes violentas no trânsito brasileiro. (Soares *et al*, 2018). A formação sobre o bom comportamento no trânsito deve ser iniciada na escola primária indo até a formação de condutores, nos CFCs (Centro de Formação Condutores), para que se tenham melhores resultados. A Educação para o trânsito é de responsabilidade do Governo Federal, dos Estados e dos Municípios. Art. 6º §1º da Lei nº 13.715, de 24 de setembro de 2018. (PAZETTI, 2023)
- c) **O esforço legal** é entendido como sendo mais amplo que apenas a fiscalização de trânsito, é todo o esforço do poder público na criação de leis, normas de circulação, regulamentações e na fiscalização do agente de trânsito ou do policiamento de trânsito (rodoviário) (PAZETTI, 2023).

No plano estratégico das políticas públicas de trânsito no país, observamos esforços tanto do Governo Federal quanto do Governo do Estado da Bahia para a redução de sinistros com ferimentos graves e fatalidades.

Na 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, realizada em Brasília no ano de 2015, com a participação Ministros e Secretários do Governo Federal, foi verificado que as medidas para a prevenção de sinistros e mortes relacionadas ao trânsito têm sido insuficiente apesar dos avanços (NARDI *et al*, 2015). O Governo brasileiro se comprometeu a desenvolver políticas de segurança viária com o objetivo de enfrentar a grave situação dos sinistros de trânsito por meio de ações nacionais, estaduais e municipais, buscando aprimorar estratégias de segurança no trânsito (SILVA *et al.*, 2013). Através do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS) do Governo Federal (BRASIL, 2024) tem por objetivo reduzir a proporção de veículos que trafegam acima do limite de

velocidade, além de diminuir o número de mortes e lesões por cem mil habitantes até 2030 (SOARES *et al*, 2018).

A Seinfra da Bahia realizou o 9º Workshop de Segurança Viária da Secretaria de Infraestrutura da Bahia em 26 de outubro de 2024, com transmissão ao vivo pelo YouTube. O tema do evento foi “Política Pública x Plano Estratégico: Como mudar o cenário da Segurança Viária na Bahia”. O evento foi realizado em parceria com o Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN) e o Comando Especializado de Policiamento Rodoviário, tendo como espectadores membros do Detran, do CETTRAN, membros de Jaris, agentes de trânsito e policiais militares que atua no trânsito urbano e rodoviário no Estado (SEINFRA, 2024). Dessa forma a Seinfra busca tornar pública as discussões sobre trânsito chamando outros interlocutores para a construção de um Plano de Segurança Viária para o Estado da Bahia.

Acredita-se que a redução por sinistros fatais ou com lesões graves seja responsabilidade de todos, tanto dos agentes públicos, através da fiscalização, educação para o trânsito, sinalização correta e adequada das vias, quanto comportamento dos condutores e pedestres que são os usuários do sistema viário (LASSARRE, 2001). Neste contexto o desempenho do policiamento rodoviário torna-se peça-chave nas ações de prevenção de fatalidades e sinistros graves no trânsito. (SOARES *et al*, 2018).

1.2 – Desempenho policial na segurança do trânsito rodoviário na Bahia

O desempenho do Policiamento Rodoviário tem sua importância na garantia da segurança e fluidez do tráfego nas rodovias. O policiamento rodoviário atua em duas esferas principais: na prevenção e no enfrentamento de crimes em rodovias (polícia de segurança) e no policiamento ostensivo e na fiscalização do trânsito nas rodovias estaduais (polícia de trânsito) (SILVA, 2012).

As principais atividades do Policiamento Rodoviário para a Seinfra são: na prevenção de crimes no trânsito e de trânsito, como o combate ao tráfico de drogas, roubo e furto de veículos, roubo de animais, embriaguez ao volante, entre outros; na fiscalização do trânsito: verificação de documentos dos condutores, dos veículos e ocupantes dos veículos, fiscalização de velocidade, fiscalização de transporte irregular de passageiros e na fiscalização de itens de segurança dos veículos. Além do atendimento de sinistros e emergências, no registro do BST (Boletim de Sinistro de Trânsito) e no socorro em casos de sinistros e incidentes nas rodovias estaduais. (SILVA, 2012)

A importância do policiamento rodoviário é reconhecida como uma política pública de segurança, conforme estabelecido na Constituição Federal de 1988 (SILVA, 2012). O bom

desempenho do Policiamento Rodoviário é importante para que se garanta a segurança e fluidez do tráfego nas rodovias, e requer investimentos contínuos em treinamento e capacitação, em novas tecnologias e na integração com outras forças de segurança, como outras unidades da PMBA, Corpo de Bombeiros, Polícia Civil, DPT e PRF (PONTES, 2005).

Entende-se que para garantir um bom desempenho do policiamento rodoviário deva existir um conjunto de fatores favoráveis ao serviço prestado, tais como: Recursos humanos e materiais adequados; Treinamento e capacitação constante dos policiais; Tecnologia e equipamentos modernos; Coordenação com outras forças de segurança; e Participação da comunidade (RAHIMI *et al*, 2017). Como condicionantes da performance do Policiamento rodoviário foi identificado o tamanho da área geográfica, a quantidade de PMs por guarnição, o nível de motivação da tropa para com o serviço de policiamento rodoviário, o nível de engajamento com o trabalho especializado em trânsito rodoviário

O desempenho do policiamento rodoviário está diretamente influenciado pelo tamanho da área geográfica sob sua responsabilidade. Regiões extensas demandam maior efetivo, infraestrutura adequada e estratégias operacionais bem definidas para garantir a presença ostensiva e a pronta resposta aos sinistros de trânsito. Além disso, distribuição das viaturas e a quantidade de policiais por guarnição impactam a capacidade de fiscalização e atendimento, exigindo um planejamento criterioso para otimizar os recursos disponíveis e manter a segurança viária de forma eficaz.

Outro fator determinante é o nível de motivação e engajamento da tropa no serviço especializado em trânsito rodoviário. Policiais que recebem treinamento contínuos, possuem boas condições de trabalho e são reconhecidos pelo bom desempenho tendem a atuar com maior eficiência e proatividade. Além disso, o comportamento com as diretrizes da unidade e o alinhamento com as políticas institucionais da PMBA são imprescindíveis para garantir a qualidade do policiamento, refletindo diretamente na redução de sinistros e na promoção de um trânsito mais seguro.

Assim, como reflexo do bom desempenho do policiamento rodoviário pode-se elencar: a redução de sinistros e mortes no trânsito rodoviário, o combate ao crime e a violência no trânsito, a quantidade de atendimento prestados aos condutores, o menor tempo resposta em caso de sinistros, o menor tempo gasto entre o sinistro e a entrega do BST ao condutor ou responsável, melhoria dos serviços prestados aos condutores, a melhoria da mobilidade e fluidez de trânsito rodoviário, proteção de direitos dos cidadãos e manutenção da ordem pública (NARDI *et al*, 2015).

2 – Método

A pesquisa analisou o desempenho do policiamento rodoviário na Bahia, com enfoque na Companhia Independente de Polícia Rodoviária de Itabuna (CIPRv Itabuna), por meio de uma abordagem documental e análise longitudinal estatística de sinistros de trânsito (RICHARDSON, 2012). Durante oito meses, foram examinados 726 Boletins de Sinistro de Trânsito (BST), com dados fornecidos pelo sistema ACT/ Seinfra, permitindo avaliar a eficiência operacional da Unidade. (SILVA, 2012).

A CIPRv Itabuna cobre 88 municípios, com a extensão de malha rodoviária de aproximadamente 4.800 kms, desempenhando funções importantes para a gestão do trânsito rodoviário desses municípios, tais como patrulhamento ostensivo, fiscalização e atendimento a sinistros (SEINFRA, 2023). A Unidade opera com diferentes tipos de guarnições e jornadas de trabalho, que impactam diretamente em seu desempenho. Para mensurar sua eficiência, a pesquisa adotou três indicadores: Tempo médio de resposta ao sinistro, Tempo médio de atendimento e Quantidade de BST produzidos por Posto. Esses parâmetros servem como referência para o monitoramento e aperfeiçoamento das ações de policiamento rodoviário.

2.1 – Descrição geral da pesquisa

Nesse estudo foi avaliado o desempenho do policiamento rodoviário na segurança viária do estado da Bahia, com foco nas atividades da Companhia Independente de Polícia Rodoviária/Itabuna (CIPRv Itabuna) da Polícia Militar da Bahia (PMBA). A pesquisa documental foi desenvolvida através de uma análise longitudinal descritiva de dados estatísticos (RICHARDSON, 2012), dentro do período de oito meses, fornecidos pela Seinfra-BA através do sistema ACT/Seinfra, durante a série histórica de dados de sinistros de 1º de janeiro a 31 de agosto de 2024. O sistema ACT/Seinfra é uma base de dados atualizada diariamente com estatísticas de sinistros no trânsito no território do estado da Bahia.

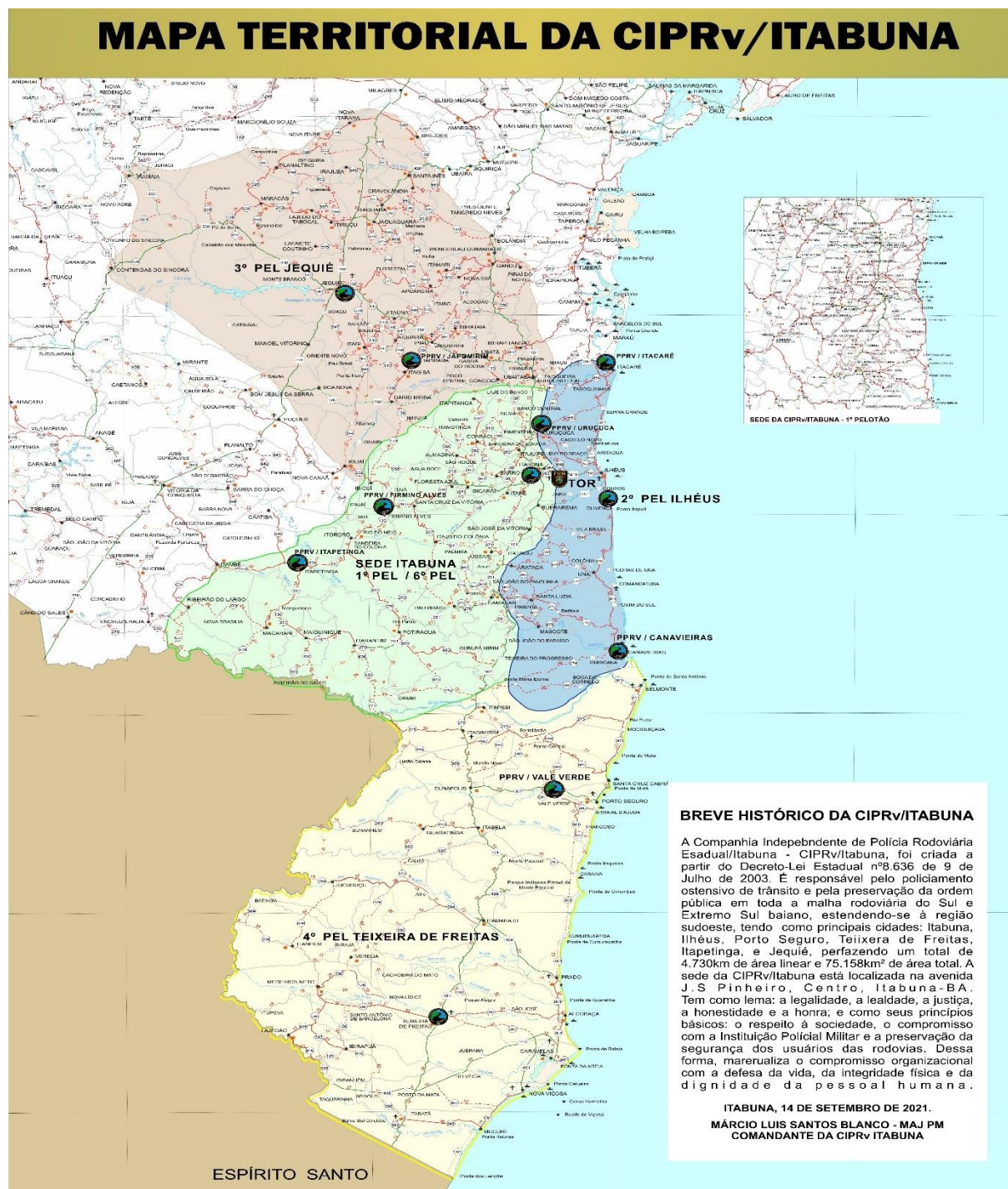
O período de 08 (oito meses) foi definido com base na capacidade interpretativas dos dados colhidos do sistema ACT/Seinfra por este pesquisador, devido ao tempo de pesquisa e a forma demorada de coleta de dados do sistema a partir da criação de tabelas alimentadas manualmente, uma vez que o sistema não contempla o extrato de dados objeto desta pesquisa.

Foram contabilizados os dados constantes em 726 (setecentos e vinte e seis) Boletins de Sinistro de Trânsito (BSTs) dos primeiros 08 meses de 2024 (de janeiro a agosto). Os indicadores centrais incluíram o tempo médio de resposta das guarnições e a produção de BSTs (SILVA, 2012). Esses dados foram descritos visando fornecer subsídios para aprimorar as práticas de segurança viária na Bahia.

2.2 – Locus de pesquisa

A Ciprv Itabuna é responsável pelo policiamento rodoviário de uma área total de aproximadamente 4.915 kms com 88 municípios em sua circunscrição.

Figura 1: Mapa Territorial da CIPRv Itabuna



Fonte: SRE 2023

O desempenho do Policiamento Rodoviário Estadual na Bahia, realizado pela CIPRv Itabuna/PMBA, deve garantir a segurança nas estradas e rodovias do sul e sudoeste do estado. A CIPRv Itabuna é uma unidade especializada em trânsito rodoviário da PMBA que tem sua sede na cidade de Itabuna, por força do convênio de 2023 com a Seinfra, sua área de atuação abrange 88 municípios. (SEINFRA, 2023), tendo as seguintes funções como agente delegado do órgão de trânsito rodoviário estadual:

- a) Policiamento Ostensivo de Trânsito: A CIPRv Itabuna realiza patrulhamento ostensivo ordinário e qualificado nas rodovias, prevenindo crimes, infrações de trânsito e sinistros.
- b) Fiscalização de Trânsito: A unidade também fiscaliza o trânsito rodoviário, autuando infratores de trânsito e garantindo a segurança dos usuários das rodovias.
- c) Atendimento a emergências: A CIPRv Itabuna presta assistência em casos de sinistros, manifestações na rodovia e incidentes nas rodovias estaduais.

A CIPRv Itabuna desempenha suas atividades de policiamento ostensivo de trânsito rodoviário, na normalidade dos seus dez Postos de serviço, com guarnições do tipo A (com dois componentes), com jornada de trabalho de 24h por 72h de folga. Já o Tático Ostensivo Rodoviário (TOR), no seu serviço diário conta com guarnições do tipo B e C (com três ou quatro componentes), com jornada de trabalho de 96h por 288h de folga.

2.3 – Indicadores utilizados na pesquisa

Para que se tenha uma melhor compreensão desses indicadores com relação a dimensão da Unidade em malha rodoviária e tempo, segue a Tabela 1, com descrição áreas e distâncias entre os Postos de Serviço e a Sede da CIPRv Itabuna.

Tabela 1: Área dos Pelotões e relação entre a distância dos Postos à Sede

Posto	Área do Pelotão (rodovias pavimentadas)	Distância em relação a Sede	Tempo entre a Sede e os Postos
	Qtde. em km	Qtde. em km	Qtde. em horas
(CIA Itabuna -TOR) BR415 Rodovia Itabuna X Ilhéus	4.915	7	0h20
(CIA Itabuna) Canavieiras	445	163	2h22
(CIA Itabuna) Firmino Alves	487	84,9	1h15
(CIA Itabuna) Ilhéus x Uruçuca - BA262	479	37,9	0h37
(CIA Itabuna) Itacaré	463	106,5	1h57
(CIA Itabuna) Itapetinga	654	141,6	2h00
(CIA Itabuna) Jequié	733	174,3	2h38
(CIA Itabuna) Pelotão - Teixeira de Freitas	712	375,1	5h39
(CIA Itabuna) Porto Seguro	515	276,8	4h05
(CIA Itabuna) Sede da Companhia - Parque do DERBA	427	-	-
Total	4.915	-	-

Fonte: Elaborado pelo autor.

Importante ressaltar que o TOR, o Tático Ostensivo Rodoviário, apesar de sediado na Rodovia Jorge Amado, Ilhéus-Itabuna, atende toda a área da CIPRv Itabuna. Sendo que todos os outros Pelotões têm suas sedes distantes da Sede Administrativa da CIPRv Itabuna. Esta

média de horas até a sede não leva em conta passagem por trechos urbanos e o trânsito, podendo demorar um pouco mais o deslocamento dos Pelotões com destino a Sede da Unidade.

Foram examinados 03 (três) indicadores de desempenho da atividade de policiamento rodoviário, sugeridos nesta pesquisa. Foram eles: (1) tempo médio de resposta da guarnição ao atendimento do sinistro; (2) tempo médio de conclusão do BST e a (3) quantidade de BSTs produzidos pelos Postos da Unidade.

1) Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço:

Cálculo da subtração entre o horário de início da diligência e o horário em que houve a comunicação do sinistro $M = (ID - CS)$. Refere-se ao tempo médio que leva desde a comunicação do sinistro até o início da diligência pela guarnição. Esta média é mensal, servindo como parâmetro para sua avaliação numa determinada série histórica a partir de três, seis meses ou anos.

2) Tempo Médio de Atendimento a Sinistros por Posto de Serviço:

Cálculo da subtração entre o horário de término da diligência e o horário em que houve a comunicação do sinistro $M = (TD - CS)$. Indica o tempo que leva desde a coleta de dados, início da diligência, até o retorno da guarnição ao Posto de origem, término da diligência. Esta média é mensal, servindo como parâmetro para sua avaliação numa determinada série histórica a partir de três, seis meses ou anos.

3) Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço por Mês:

Mede a quantidade de BST elaborados pela Guarnições em um mês de serviço, somatório dos BSTs produzidos por um Posto de serviço, assim calcula-se a média dividindo a quantidade total produzida por mês nos Postos pelo número de meses da série histórica pretendida, servindo como parâmetro para a avaliação da produtividade do Posto de serviço, $M = n^{\circ} \text{ BSTs } T / n^{\circ} \text{ de meses}$, numa determinada série histórica a partir de seis meses ou anos.

3 – Resultados

Observando do indicador de “tempo médio de resposta por Posto”, por exemplo, nota-se que há uma grande variação em minutos (a configuração das médias é em hora/minuto). O que pode refletir uma falta de padronização nos procedimentos de atendimento a sinistros ou mesmo pelas dimensões da CIPRV Itabuna. Alguns fatores podem influenciar no atendimento ágil de uma ocorrência de sinistro de trânsito, o que resultará na variação no tempo dos atendimentos descritos na tabela, que vão desde o treinamento e capacitação, distância do posto, condições impostas pelas condições de acesso ao sinistro, bem como do próprio cenário do sinistro encontrado pela guarnição (LASSARI, 2001).

3.1 Resultados dos extratos de registro de sinistros da Seinfra

Foram contabilizados os dados coletados durante a pesquisa no site ACT da Seinfra-BA, visando identificar os tempos médios nos deslocamentos para o atendimento e o tempo médio no atendimento de uma ocorrência de sinistro de trânsito gasto por guarnições da CIPRV Itabuna, além da produtividade média de cada Posto desta Unidade Especializada de Policiamento Rodoviário.

A Tabela 2, a seguir, apresenta os dados de sinistros de trânsito do período compreendido entre 1º janeiro a 31 de agosto de 2024, que é o período desse estudo. Os dados estatísticos são separados por postos de serviço. No período ocorreu um elevado número de sinistros no total da série histórica, 726 (setecentos e vinte e seis), sendo destes 67 (sessenta e sete com vítimas fatais) (SEINFRA,2025).

Tabela 2: Quantidade de sinistros por posto durante a série histórica.

Posto	Acidentes		Veículos envolvidos		C/ Ferimento Grave		Fatais		Relação Mortes/Acidentes
	Qtde.	%	Qtde.	%	Qtde.	%	Qtde.	%	
(CIA Itabuna -TOR) BR415 Rodovia Itabuna X Ilhéus	18	2,5	28	2,6	3	2,7	2	3,0	0,1
(CIA Itabuna) Canavieiras	5	0,7	7	0,6	2	1,8	2	3,0	0,4
(CIA Itabuna) Firmino Alves	62	8,5	87	8,0	15	13,3	4	6,0	0,1
(CIA Itabuna) Ilhéus x Uruçuca - BA262	39	5,4	62	5,7	9	8,0	6	9,0	0,2
(CIA Itabuna) Itacaré	41	5,6	61	5,6	7	6,2	-	-	-
(CIA Itabuna) Itapetinga	135	18,6	191	17,6	29	25,7	16	23,9	0,1
(CIA Itabuna) Jequié	93	12,8	121	11,1	18	15,9	16	23,9	0,2
(CIA Itabuna) Pelotão - Teixeira de Freitas	91	12,5	138	12,7	19	16,8	6	9,0	0,1
(CIA Itabuna) Porto Seguro	49	6,7	76	7,0	6	5,3	2	3,0	-
(CIA Itabuna) Sede da Companhia - Parque do DERBA	193	26,6	315	29,0	5	4,4	13	19,4	0,1
Total	726	100,0	1.086	100,0	113	100,0	67	100,0	1,4

Fonte: ACT Seinfra (2025)

Observa-se um total de 726 (setecentos e vinte e seis) registros de sinistros, dos quais 113 (cento e treze) com ferimentos graves e 67 (sessenta e sete) registros de fatalidades. Partindo do princípio de que toda vida é importante, esses números refletem algum problema estrutural da fiscalização de trânsito rodoviário, bem como da ausência de esforços para uma política eficaz de educação do trânsito junto aos condutores do Estado. (SILVA, 2028).

A ideia inicial de formulação de indicadores de desempenho para o Policiamento Rodoviário surgiu da necessidade de se dar uma aplicação práticas aos dados coletados em sinistros durante a atividade ordinária de Policiamento Rodoviário, buscando entender até que ponto o policiamento rodoviário é empregado corretamente, diminuir o tempo de resposta ao atendimento de sinistros de trânsito (PIMENTEL, 2001).

Tabela 3: Tempos de atendimentos e número de BSTs elaborados no período compreendido entre 1º janeiro a 31 de agosto de 2024 na área de atuação da CIPRv Itabuna.

	POSTO POLICIAL RODOVIÁRIO DA CIPRv ITABUNA	INDICADORES DE DESEMPENHO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	Médias e Acumulado Total da Série Hist.
24	(CIA Itabuna) Sede da Companhia - Parque do DERBA	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:28	00:36	00:18	00:26	00:28	00:24	00:15	00:20	00:24
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	04:37	04:18	05:11	04:23	04:40	04:09	04:04	04:31	04:29
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	34	28	22	28	18	17	32	16	24,375
25	(CIA Itabuna -TOR) BR415 Rodovia Itabuna X Ilhéus	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	0	00:21	00:10	00:40	00:06	00:30	00:00	00:51	00:20
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	0	06:51	02:40	03:13	03:23	02:46	03:44	02:34	03:09
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	0	3	2	4	3	2	3	3	2,5
27	(CIA Itabuna) Itacaré	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:24	00:15	00:14	00:18	00:06	00:11	00:05	00:15	00:14
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	05:11	03:05	18:28	03:44	06:09	03:21	02:16	03:19	05:41
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	5	5	12	8	2	1	5	4	5,25
28	(CIA Itabuna) Canavieiras	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:15	00:10	0	0	00:20	00:17	0	0	00:07
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	04:50	08:30	0	0	03:00	07:17	0	0	02:57
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	1	1	0	0	1	1	0	0	0,5
29	(CIA Itabuna) Firmino Alves	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:32	00:20	00:42	00:19	00:15	00:17	00:22	00:13	00:22
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	05:33	04:03	03:55	04:02	04:46	04:31	04:24	11:26	05:20
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	10	5	3	13	7	7	6	12	7,875
30	(CIA Itabuna) Itapetinga	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:22	00:17	00:14	00:15	00:11	00:12	00:14	00:14	00:15
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	04:13	04:38	05:28	04:55	05:50	02:05	04:35	04:30	04:32
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	19	18	17	12	20	14	24	9	16,625
31	(CIA Itabuna) Jequié	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:32	00:25	00:24	00:49	00:16	00:29	01:08	00:26	00:34
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	05:47	06:17	06:16	05:09	05:12	05:16	04:11	03:10	05:10
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	6	9	15	20	12	15	9	10	12
32	(CIA Itabuna) Porto Seguro	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:32	00:07	00:14	00:06	00:10	00:07	00:09	00:11	00:12
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	04:11	05:24	04:49	04:37	02:10	02:41	04:49	03:14	03:59
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	4	5	7	8	5	7	10	3	6,125
33	(CIA Itabuna) Pelotão - Teixeira de Freitas	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:11	00:16	00:11	00:20	00:26	00:33	00:15	00:10	00:18
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	05:22	04:35	05:50	06:00	07:16	05:20	04:28	05:12	05:30
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	14	11	11	5	14	17	13	10	11,875
58	(CIA Itabuna) Ilhéus x Uruçuca - BA262	Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço	00:59	00:35	01:00	00:38	00:59	02:09	00:39	00:22	00:55
		Tempo Médio de atendimento a sinistros por Posto de Serviço	04:48	04:47	04:08	05:58	04:41	04:04	05:20	05:38	04:55
		Quantidade de BST Produzidos por Posto Serviço	5	4	7	4	4	2	7	5	4,75

Fonte: ACT Seinfra (2025)

Com os dados de desempenho do Policiamento Rodoviário, busca-se a otimização de processos a partir da análise desses indicadores, para identificar gargalos e oportunidades de melhoria nos processos de atendimento e registro de ocorrências. Também é possível avaliar a alocação eficiente de recursos humanos e materiais, visando otimizar o atendimento (FREITAS, 2021). Os indicadores podem ser utilizados para avaliar o impacto de políticas públicas relacionadas ao trânsito e à segurança, bem como aumentar a transparência das ações das forças de segurança e promover a *accountability* das suas atividades para a sociedade (MARTINS, 1998).

3.2 Resultados descritivos e comparativos

O estudo dos indicadores de desempenho da CIPRv Itabuna, com os dados extraídos do ACT/Seinfra, permitiu uma compreensão detalhada sobre a eficiência operacional dos Postos Rodoviários no atendimento de sinistros de trânsito. Ressalta-se que há uma diferença entre os deslocamentos em zona urbana, trânsito mais lento, com passagens de pessoas e trânsito mais congestionado, e na zona rural, nas rodovias que interligam os municípios, o trânsito flui com velocidade média de 80km/h, o que dá mais agilidade aos atendimentos.

Outrossim, nota-se uma maior necessidade de tempo no atendimento das guarnições quando se trata de sinistro com vítima fatal e com ferimentos graves em que há a necessidade de registro na Delegacia local, conforme orientação da Secretaria de Segurança Pública da Bahia, assim a cadeia de custódia dos vestígios de crime começa com a preservação do local do crime. A Lei nº 13.964 de 2019, sendo necessário à espera do Departamento de Polícia Técnica, que pode levar várias horas até a chegada no local, no caso de fatalidades nas rodovias, e de registro na Delegacia de Polícia local, tornando mais demorado o atendimento.

Os indicadores considerados foram o “tempo médio de resposta por Posto” o tempo médio de atendimento a sinistros” e a “quantidade de Boletins de Sinistro de Trânsito (BST) produzidos, assim segue o estudo dos indicadores:

a) Tempo Médio de Resposta por Posto de Serviço

A média considerada razoável para o tempo resposta de um Posto Rodoviário, levando em consideração a prontidão, para o serviço no ciclo de 24h, é de 10 a 20 minutos, para caso haja a necessidade de se equipara ou conferir algo antes do deslocamento do Posto Rodoviário. Nota-se, que no extrato da pesquisa, muitas guarnições deslocaram com 05 minutos do recebimento da comunicação do sinistro. Entende-se que por se tratar de uma média, existirão oscilações de tempo pelos mais variados motivos, mas ao final será estabelecido um padrão de tempo gasto para o início dos deslocamentos, que servirá com referência do Posto de serviço.

Os dados revelam variações consideráveis entre os postos. O tempo médio mais baixo foi registrado no Posto de Porto Seguro (00:12 min), enquanto o maior tempo de resposta foi registrado no Posto de Ilhéus x Uruçuca- BA262 (00:55 min). Vale salientar que o posto de Porto Seguro, 09 PMs, tem um efetivo menor que o Posto de Uruçuca, 12 PMs. Para o cidadão vítima de um sinistro esperar por quase uma hora pelo atendimento não é bom. Acredita-se que esta grande variação de tempo pode estar relacionada a fatores como localização geográfica, infraestrutura das rodovias, disponibilidade de guarnições e de viaturas para o atendimento.

Outros Postos, com de Itacaré (00:14 min) e Itapetinga (00:15 min), apresentam tempos resposta bem reduzidos, o que sugere uma boa logística operacional nesses locais. Já Postos

como o de Jequié (00:34 min) e Firmino Alves (00:25 min) demonstram tempos superiores à média geral (00:24 min), indicando possíveis dificuldades operacionais.

b) Tempo Médio de Atendimento a Sinistros

A média considerada razoável para o tempo médio de atendimento a sinistros por Posto Rodoviário, levando em consideração a geografia dos Pelotões, condições das rodovias e dificuldades envolvendo sinistros complexos, para o serviço no ciclo de 24h, é de 2h00 a 5h00, os sinistro de danos em veículo, são bem mais rápidos de registrar, a demora nesses casos fica por conta do acionamento e chegada do guincho para fazer a remoção dos veículos, mas quando o sinistro é com vítima grave ou fatal, os procedimentos que se seguem são mais demorados pois se o sinistro for fatal há a necessidade de acionar a perícia para ir ao local além de ter que fazer o registro na Delegacia de Polícia local. Nota-se, que no extrato da pesquisa, muitas guarnições levaram mais de 5h para efetuar o registro na DP e retornar ao Posto. Entende-se que por se tratar de uma média, existirão oscilações de tempo pelos mais variados motivos, mas ao final será estabelecido um padrão de tempo gasto para o atendimento, que servirá com referência do Posto de serviço.

O tempo médio de atendimento também apresenta variações. A menor média de tempo médio de atendimento, no acumulado da série histórica, foi registrado pelo Posto de Porto Seguro (03:59), enquanto a maior média, no acumulado da série histórica, foi no Posto de Itacaré (05:41), este tempo elevado de atendimento de Itacaré pode estar relacionado ao fato do Posto de Canavieiras estar fechado boa parte do ano sendo as ocorrências da sua área direcionadas ao Posto de Itacaré, passando pela zona urbana de Ilhéus sentido a região do Posto de Canavieiras que dista cerca 188 km, com 07(sete), somente o deslocamento de ida fica por volta de 3h00, registros de sinistros como gravidade, que necessitam de apresentação da Delegacia de Polícia, tornam mais demorado o atendimento.

O Posto de Canavieiras, em alguns meses, apresentou tempo de atendimento zerado, pois estava fechado, não tendo sido efetuados registros de sinistro, prejudicando a contagem as médias de desempenho do Posto. Os Postos de Jequié (05:10) e Teixeira de Freitas (5:30) também apresentaram tempos médios elevados, sugerindo necessidade de melhorias nos processos de atendimento e deslocamento para o local do sinistro, deve-se destacar que são os maiores Pelotões em área da Unidade, abarcando atendimentos em extremos a mais de 160 kms a partir de suas sedes, passando inclusive por zonas urbanas para acessar o destino.

c) Quantidade de BST Produzidos por Posto de Serviço

A quantidade de BSTs produzidos variou significativamente entre os postos. O maior número médio de boletins foi registrado no Posto do Parque do Derba (24,37 BSTs/mês), seguido por Jequié (12 BSTs/mês) e Teixeira de Freitas (11,87 BSTs/mês). Em contrapartida, o Posto de Ilhéus x Uruçuca – BA262 (4,75 BST/mês) e o Posto Canavieiras (0,5 BSTs/mês) apresentam registros bem inferiores. Essa discrepância, no volume de registros, pode indicar diferentes níveis de sinistralidade em cada região, mas também pode refletir variações na qualidade do registro de ocorrências e na disponibilidade de efetivo para a realização dos registros dos BSTs. Importante registrar que, no caso do Posto de Canavieiras, houve um período em que o posto esteve fechado, o que pode ter causado impacto nos dados registrados.

3.3 Como esses indicadores podem auxiliar na gestão do trânsito?

Pode-se reduzir o tempo médio de resposta para identificar gargalos nos deslocamentos, bem como permitir ajustes operacionais, como a realocação de postos para regiões mais críticas ou melhoria na comunicação entre as guarnições. Na alocação estratégica de recursos, com a análise dos tempos de resposta e atendimento, pode-se redistribuir o efetivo e viaturas conforme demanda por postos de serviço, otimizando, assim, a cobertura das rodovias. Sobre a quantidade de BSTs gerados por posto, também, ajuda a compreender a carga de trabalho de cada guarnição, facilitando ajustes na distribuição de efetivo, de turnos e de recursos.

No Planejamento de treinamentos, os Postos que apresentam tempo elevado de resposta ou baixo tempo de resposta, assim como baixa produtividade de elaboração de BSTs, pode ser alvo de capacitação específica para a guarnição, em técnicas de confecção e registro de ocorrências, no atendimento técnico a sinistros e na operação de sistema de dados, caso se verifique algum *gap* de competências.

A transparência dos dados facilita a avaliação das ações do Policiamento Rodoviário visando a redução de sinistros de trânsito, bem como as análises podem fundamentar propostas para novas políticas de segurança viária, como reforço na fiscalização em áreas com maior incidência de sinistros ou a promoção de campanhas educativas.

Com a identificação de padrões recorrentes nos deslocamentos de atendimentos de sinistros, pode-se adotar medidas preventivas, como intensificação do policiamento em horários e locais estratégicos. Além da coleta e estudo dos dados permitir um monitoramento contínuo das condições das rodovias, possibilitando intervenções na infraestrutura, sinalização e fiscalização para reduzir a ocorrência e a letalidade de sinistros de trânsito. Desta forma, esses indicadores, se bem aplicados, podem transformar a gestão do trânsito rodoviário ao promover

maior eficiência operacional e um policiamento mais estratégico e preventivo. (MARTINS, 1998)

3.4 Sugestões de melhoria

Com base na verificação dos indicadores, algumas sugestões de melhoria incluem:

- a) Redução do tempo resposta: Postos com tempos elevados, como Ilhéus x Uruçuca, poderia ser feita a revisão de protocolos operacionais de primeiras respostas a sinistros na rodovia e avaliar o porquê da demora no deslocamento da guarnição.
- b) Otimização do tempo de atendimento: Postos como o de Itacaré e Jequié, que apresentam altos tempos de atendimento, podem revisar seus protocolos operacionais de primeiras respostas a sinistro na rodovia, avaliar a necessidade de treinamentos específicos para o atendimento a sinistros e elaborar estudos para a criação de Postos avançados que permitam um tempo resposta menor no atendimento a sinistros.
- c) Melhoria na distribuição de BSTs: Postos com baixa produção de BSTs devem ser avaliados quanto à ampliação da capacidade de registro e à necessidade de capacitação dos PMs do Posto.
- d) Aprimoramento da infraestrutura e tecnologia: o uso de tecnologias como GPS, utilização de tablets para a confecção dos BSTs, sistemas integrados podem contribuir para a melhoria do tempo de resposta e atendimento dos sinistros.
- e) Capacitação Contínua: Treinamentos frequente sobre os procedimentos operacionais e a utilização do ACT/Seinfra podem minimizar inconsistências de preenchimento no registro de BSTs, e falhas de procedimento que interfiram no tempo resposta ao atendimento de sinistros.
- f) Como sugestão de melhoria a Seinfra, seria a melhoria do *layout* na visualização dos dados alimentados pelo policiamento rodoviário no seu sistema ACT, para auxiliar os gestores do policiamento rodoviário em leituras do desempenho da tropa, de incidência de sinistros em sua área de atuação e nas tomadas de decisão, tais como:
 - 1 Ao abrir o sistema, na tela inicial apareça um mapa de calor com indicações dos locais no Estado da Bahia com incidência de sinistros fatais no mês e curso ou nas últimas 72h, por exemplo, para visualização rápida e simples dos gestores e operadores do sistema
 - 2 Sobre a aba “Painéis”, dentro do menu “Módulo do Sistema – ACT – Acidentes de Trânsito” que ela seja renomeada com o título “Desempenho Operacional” e que nela sejam inclusas além dos indicadores propostos neste artigo, outros para

visualização rápida, a partir de dados que já constam no sistema, no *Microsoft Power BI*, com visão geral de todas as Unidades pelo CEPRv (Comando de Policiamento Rodoviário), tais como:

Produtividade policial, quadros demonstrativos de visualização rápida com a quantidade de Boletins de Sinistro de Transito produzidos no mês por Unidade operacional, por Pelotão, por Posto de Serviço e por matrícula dos policiais, com a opção de “fazer *drill down*”, para escolhendo a unidade desejada o gestor poder ir abrindo abas mais específicas com relação a sua unidade; da mesma forma a quantidade de AITs (Autos de Infração) lavrados por Unidade, com a opção de “fazer *drill down*”, para escolher o Companhia ou Pelotão, Posto de serviço e por matrícula dos policiais, visualizar a quantidade de AITs produzidos, além dos artigos mais recorrentes por Companhia ou Pelotão ou Posto de serviço.

Atendimento de sinistros, além dos indicadores sugeridos neste artigo, a partir das informações alimentadas sobre sinistros de trânsito pelo policiamento rodoviário, demonstrativo por Unidade Operacional da quantidade de sinistros registrados no mês, podendo aplicar a função de “fazer *drill down*” para especificar a Companhia ou Pelotão ou Posto desejado; Quantidade de incidência de tipos mais comuns, causas prováveis de registro de sinistro por Unidade operacional dados gerais, podendo aplicar a função de “fazer *drill down*” para especificar a Companhia ou Pelotão ou Posto desejado.

- g) Como sugestão de melhoria, as estatísticas do CEPRv, seria divulgação semestral do *ranking* de produtividade das unidades do orgânico, levando em consideração indicadores como a quantidade de quantidade de armas prendidas, quantidade de drogas apreendidas nas rodovias, quantidade de veículos recuperados, quantidade de conduções a DP por unidade, quantidades de apreensões nas rodovias e quantidade de autos de infração de trânsito – AIT emitidos por unidade.

4. CONCLUSÃO

O presente trabalho teve o objetivo de examinar o desempenho do Policiamento Rodoviário, focando especificamente nas ações do policiamento rodoviário estadual executado CIPRv Itabuna. Os indicadores de desempenho examinados demonstram que há oportunidades para a otimização dos processos (BARBOSA, 2022) de atendimento a sinistros na CIPRv Itabuna.

A variação nos tempos médios e na produção de BSTs aponta para a necessidade de ações estratégicas e operacionais, como a redistribuição de recursos, abertura de novos Postos de Policiamento Rodoviário, capacitação das guarnições do policiamento rodoviário e aprimoramento dos processos operacionais em rodovia (SILVA, 2008). Com a análise dos dados pelo gestor, podem ser implementadas melhorias nos procedimentos de atendimento de sinistros.

A implementação dessas sugestões de melhorias pode contribuir para um policiamento rodoviário mais eficiente e para a redução de sinistralidade com fatalidade nas rodovias sob a responsabilidade dessa unidade especializada em policiamento de trânsito rodoviário, trazendo benefícios a toda a sociedade (SANTOS *et al*, 2022). Tanto a avaliação do ambiente organizacional do policiamento rodoviário estadual, quanto a avaliação do grau de satisfação dos usuários do sistema rodoviário não foram alvo desta pesquisa, ficando como sugestão de pesquisas futuras sobre tema.

Assim para superar a limitação da pesquisa, pode-se apontar a falta de identificação dos fatores internos e externos que impactam no desempenho da CIPRv Itabuna, que foi identificado ao longo do estudo realizado. Assim, como agenda de pesquisa, se propõe a realização de pesquisa que identifique e teste possíveis variáveis que afetem o tempo médio de resposta da guarnição ao atendimento do sinistro; o tempo médio de conclusão do BST e a quantidade de BSTs produzidos pelos Postos da Unidade, para que seja possível a implementação de medidas de aprimoramento mais específicas para melhorar o desempenho e a qualidade dos serviços de organizações que atuem no policiamento de trânsito rodoviário.

5- REFERÊNCIAS:

Alencar, N. Z. **O Desempenho Organizacional da Polícia Rodoviária Federal, No Período de 2014 A 2021: Um Diagnóstico À Luz do *People Analytics***. 2022. Dissertação (Mestrado Profissional em Administração Pública – MP) – Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas – FACE. Universidade de Brasília. Brasília. 2022. Disponível em: <https://icts.unb.br/jspui/handle/10482/43713>, Acesso em 11 de mar de 2025.

Barbosa, C. S. **Políticas Públicas de Educação para o Trânsito: Uma Análise das Demandas dos Conselhos Comunitários de Segurança Pública do Distrito Federal, Brasil**. 2022. Dissertação de Mestrado. Universidade Católica Portuguesa. Braga, 2022

Brasil, Presidência da República. **PNATRANS (Plano Nacional de Redução por Mortes e Leões no Trânsito)**. Brasília, 2024. *E-book* Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/revisao-pnatrans>. Acesso ao site em 16. out. 24.

CTB. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei 9.503.1997. Brasília, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 19. out. 24

Freitas, O. J. S. **Administração pública**. [produção didática]. Gama, DF: UNICEPLAC, 2021. Disponível em: <https://dspace.uniceplac.edu.br/bitstream/123456789/1302/1/Administra%C3%A7%C3%A3o%20p%C3%BAblica.pdf> Acesso em 19. out. 24.

Gomes, W. A. O.; Carvalho, R. M.; Freitas, R. R. Indicadores de desempenho para o serviço público policial rodoviário: análise bibliométrica e sistêmica. **Revista Brasileira de Engenharia de Produção**, v. 6, n. 2, p. 178-187, 2020.

Lassarre, S. Analysis of progress in road safety in ten European countries. **Accident Analysis & Prevention**, v. 33, n. 6, p. 743-751, 2001.

Lakatos, E. M.; Marconi, M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. - São Paulo: Atlas, 2003.

Martins, R. A.; Costa Neto, P. L. O. Indicadores de desempenho para a gestão pela qualidade total: uma proposta de sistematização. **Gestão & Produção**, v. 5, n. 3, 298-311, 1998.

Minayo, M. C. D. S. Morre menos quem morre no trânsito? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 17, 2237-2238, 2012

Nardi, A. C. F.; Malta, D. C.; Duarte, E.; Garcia, L. P. Segurança no trânsito: tempo de resultados. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 24, p. 593-594, 2015.

Pazetti, A. L. T. **Código de Trânsito: comentado e Anotado**. São Paulo- São Paulo, 2023.

Pimentel, A. O método da análise documental: seu uso numa pesquisa historiográfica. **Cadernos de pesquisa**, n. 114, 179-195, 2001.

Pontes, B. R. **Avaliação de desempenho: nova abordagem**. 9ª ed. São Paulo: LTR, 2005

Rahimi, H.; Nazari, S. S. H; Soori, H.; Motevalian, S. A.; Momeni, E.; Azar, A. Traffic police effectiveness and efficiency evaluations, an overview of methodological considerations. **Archives of trauma research**, v. 6, n. 1, p. 1-12, 2017.

Richardson, R. J. **Pesquisa Social: Métodos e Técnicas**. 3ª Ed. rev. e amp. Atlas. São Paulo-SP, 2012.

Santos, P. A. B.; Igarashi, A. V.; Garonce, F. V.; Júnior, P. R. G.; Bastos, J. T. Estabelecimento de metas de redução de mortes no trânsito nos municípios brasileiros. **TRANSPORTES**, v. 30, n. 3, p. 2704-2704, 2022.

Seinfra-BA. **Inscrições já estão abertas para 9º Workshop de Segurança Viária**, 2024. Site Disponível em: <https://www.ba.gov.br/infraestrutura/noticias/2024-09/12122/bahia-inscicoes-ja-estao-abertas-para-9o-workshop-de-seguranca-viaria> Acesso em 08 out. 2024.

Seinfra-BA, **Convênio firmado entre a Seinfra e SSP com a participação da PMBA** (para regulamentar a atividade do policiamento rodoviário no estado publicado no DOE de 05 de maio de 2023, nº 23.655), 2023.

Silva, J. M. M. da. (Cord.). **Plano Estratégico 2017-2025: A PMBA rumo ao seu bicentenário**. 2ª ed. ver. e atualizada. Salvador. 2021.

Silva, J. A. **Indicadores Estatísticos de Atividade Policial Militar**. Fapesb/Egba. Salvador-BA. P. 87, 2008

Silva, J. A. Sistema de Indicadores de Atividade Policial Militar. **Revista Segurança, Justiça e Cidadania: Pesquisas Aplicadas em Segurança Pública**, p. 87-138, 2016.

Silva, M. M. A.; Moraes Neto, O. L. D.; Lima, C. M. D.; Malta, D. C.; Silva Jr, J. B. D. Projeto Vida no Trânsito-2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 22, n. 3, p. 531-536, 2013.

Silva, R. M. O policiamento ostensivo de trânsito como ferramenta para prevenção e redução da criminalidade. **Revista Ordem Pública**, v. 3, n. 1, p. 77-105, 2010.

Soares, L. C.; Prado, H. A.; Balaniuk, R.; Ferneda, E.; Bortoli, A. **Caracterização de sinistros rodoviários e as ações governamentais para a redução de mortes e lesões no trânsito**. Revista Transporte y Território, v. 19, p. 182-220, 2018.