



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS
SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES
NÚCLEO DE ESTUDOS DOS SINISTROS DE TRÂNSITO – NEST

**RELATÓRIO INSTITUCIONAL TRIMESTRAL DE AVALIAÇÃO DOS SINISTROS DE
TRÂNSITO SEM VÍTIMAS**

Período entre 1 de janeiro e 31 de março de 2026

**PATOS/PB
2026**

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. NÚMERO DE SINISTROS EM COMPARAÇÃO AO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2025.	4
3. ESPÉCIES DOS VEÍCULOS ENVOLVIDOS NOS SINISTROS.....	6
4. GÊNERO DOS CONDUTORES ENVOLVIDOS EM SINISTROS.....	6
5. TIPOLOGIA PREDOMINANTE DE SINISTROS.....	7
6. TURNO DE OCORRÊNCIA DOS SINISTROS	8
7. ZONAS DE MAIOR OCORRÊNCIA DOS SINISTROS	8
8. CONCLUSÃO	11

1. INTRODUÇÃO

Este relatório apresenta uma análise estatística dos sinistros de trânsito sem vítimas ocorridos no município de Patos/PB no primeiro trimestre de 2026. A presente análise foi elaborada a partir dos dados fornecidos pela Superintendência de Trânsito e Transportes de Patos - STTRANS.

A análise está fundamentada em critérios quantitativos, percentuais e comparativos, adotando métodos próprios da estatística descritiva, com o objetivo de identificar padrões, tendências e fatores predominantes relacionados aos sinistros de trânsito ocorridos no município no período em referência.

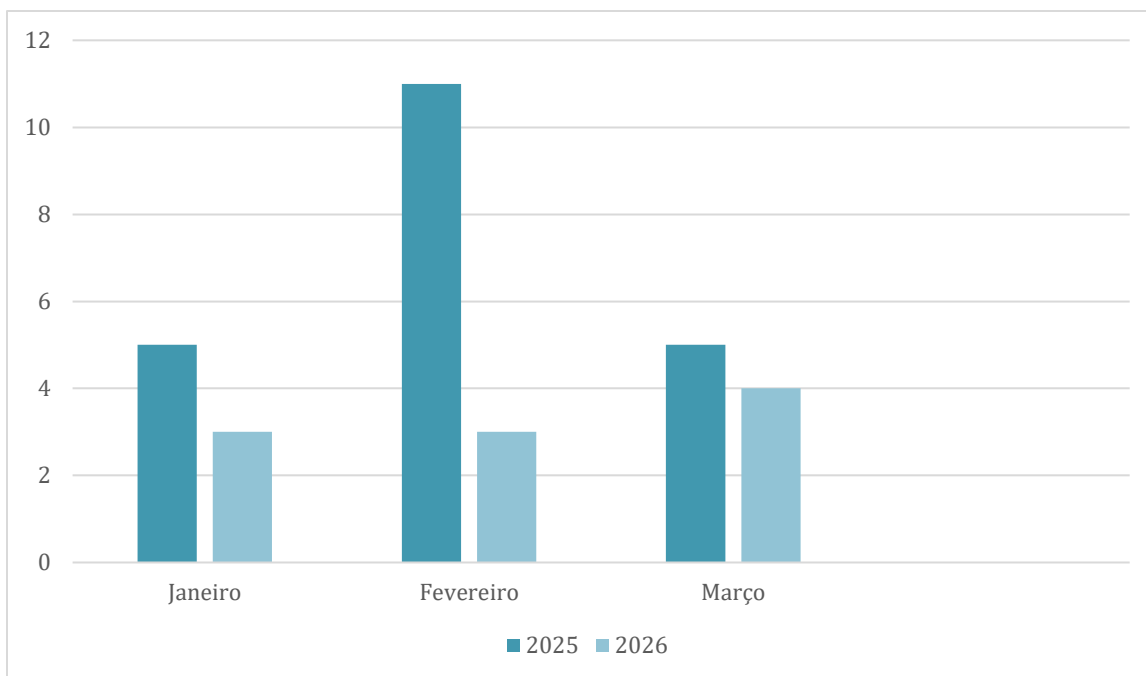
O estudo avaliou o total de sinistros registrados no primeiro trimestre de 2026, considerando as datas de 1 de janeiro a 31 de março e contemplou a avaliação das seguintes linhas analíticas: (i) o número de sinistros ocorridos no primeiro trimestre de 2026, com uma análise comparativa do mesmo período do ano anterior, apontando uma acentuada queda no percentual sinistros registrados; (ii) as espécies de veículos envolvidos; (iii) o gênero dos condutores envolvidos, com maior predominância do gênero masculino (iv) a tipologia dos sinistros, observada a maior incidência de colisões laterais; (v) o turno do dia em que ocorreram os sinistros, sendo o turno vespertino o de maior incidência, e, por fim, (vi) as zonas de ocorrência dos sinistros, com a zona central apresentando maior foco de sinistros de trânsito.

Os resultados obtidos fornecem subsídios técnicos relevantes para o planejamento de políticas públicas de segurança viária, ações educativas, fiscalização orientada e estratégias interinstitucionais voltadas à redução de sinistros no trânsito urbano de Patos/PB.

2. NÚMERO DE SINISTROS EM COMPARAÇÃO AO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2025.

No período analisado, foram registrados 10 sinistros de trânsito. Por se tratar de análise de sinistros de trânsito sem vítimas, competência exclusiva da STTRANS, 100% dos sinistros não constam de registros de indivíduos acidentados.

Em termos comparativos, observa-se a redução de 53% no número de sinistros em relação ao primeiro trimestre de 2025. Nesse sentido, no ano passado ocorria um sinistro a cada 4 dias. Atualmente, o intervalo cresceu para um sinistro a cada 9 dias.



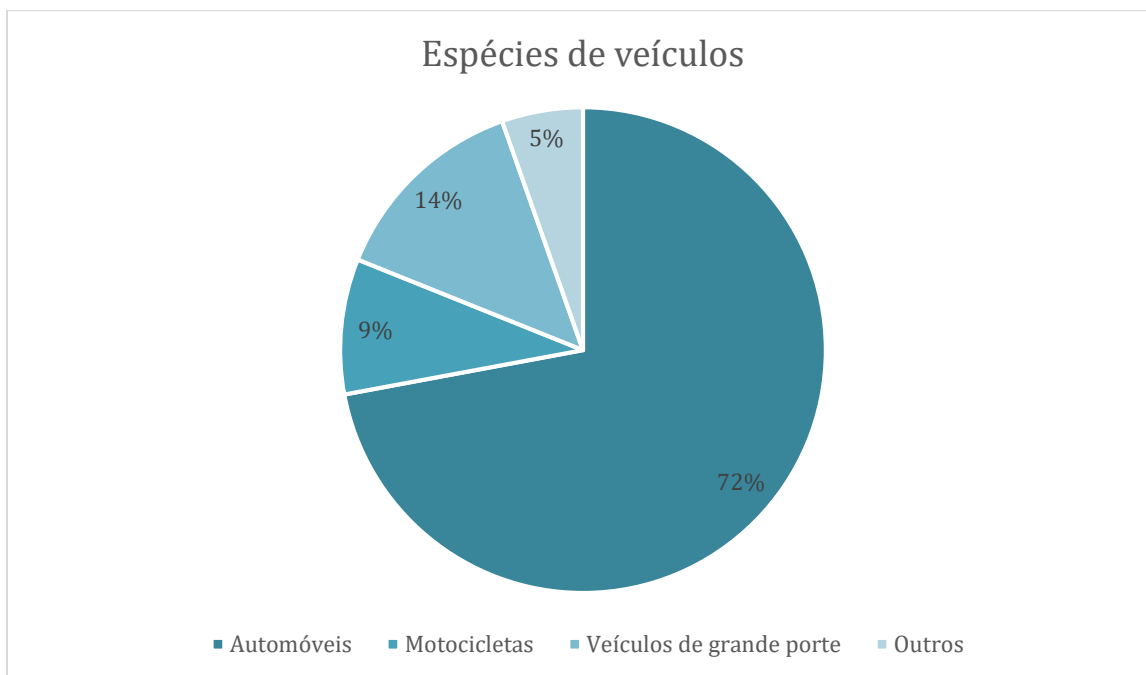
Com relação ao quantitativo mensal, o mês de fevereiro apresentou a queda mais acentuada do período analisado, apontando uma redução de 73% dos sinistros de trânsito. Em 2025 a média de ocorrências totalizava quase 1 ponto a cada dois dias, já em 2026, esse número caiu drasticamente para apenas três registros em todo o mês.

Por outro lado, no ano de 2026, março aparece como o mês de maior ocorrência de sinistros. Ainda assim, observamos uma redução de 20% no percentual de sinistros em relação ao mesmo período do ano anterior.

A retração do percentual de infrações e sinistros observada em relação ao ano anterior pode ser atribuída aos seguintes fatores determinantes: **a)** Educação e Conscientização: intensificação de campanhas educativas realizadas pela Escola Pública de Trânsito voltadas à formação de uma consciência cidadã no trânsito; **b)** Engenharia de Tráfego: implementação de medidas de segurança viária que reorganizam a infraestrutura urbana e reduzem gargalos críticos de acidentes; **c)** Fiscalização Integrada: Atuação ostensiva da STTRANS e órgãos parceiros no monitoramento e fiscalização viária; **c)** Viés de Subnotificação: possível declínio no registro formal de sinistros sem vítimas, indicando que uma parcela das ocorrências pode não estar sendo contabilizada pelos órgãos de controle.

3. ESPÉCIES DOS VEÍCULOS ENVOLVIDOS NOS SINISTROS

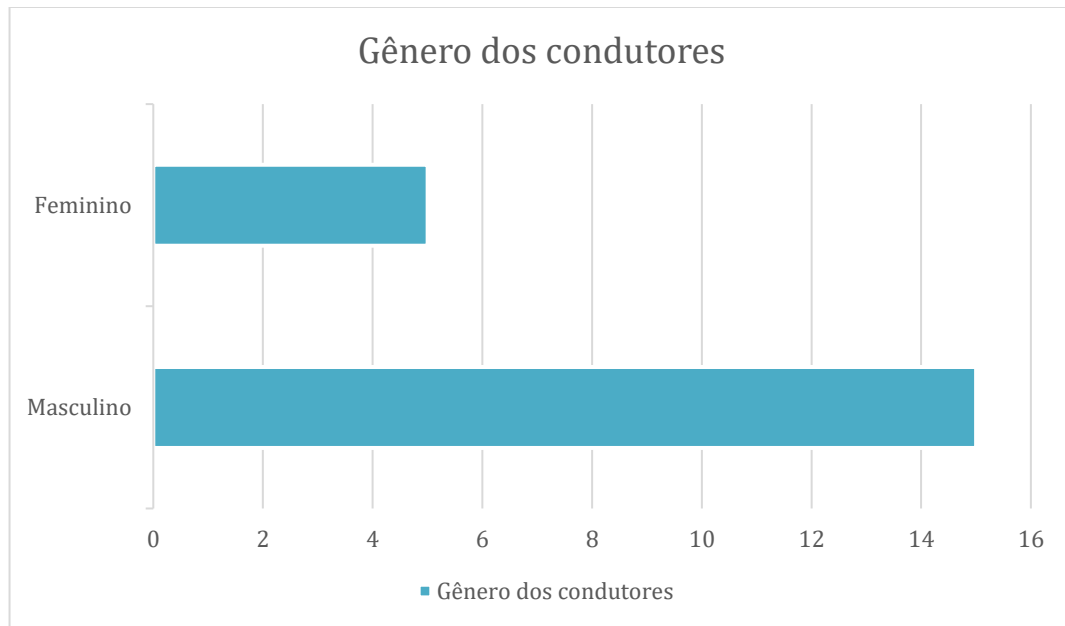
No que tange a espécie veículos envolvidos em sinistros no primeiro trimestre de 2026, A maioria são automóveis de pequeno porte e uso cotidiano. Este cenário pode estar relacionado à própria dinâmica e tipo de sinistro, uma vez que acidentes com vítimas tendem a envolver, com maior frequência, motociclistas, o que pode influenciar a distribuição das tipologias registradas.



O eixo “outros” relaciona veículos com baixo ou nenhum percentual de envolvimento em sinistros, geralmente são veículos de tração animal, veículos de tração humana e veículos especiais.

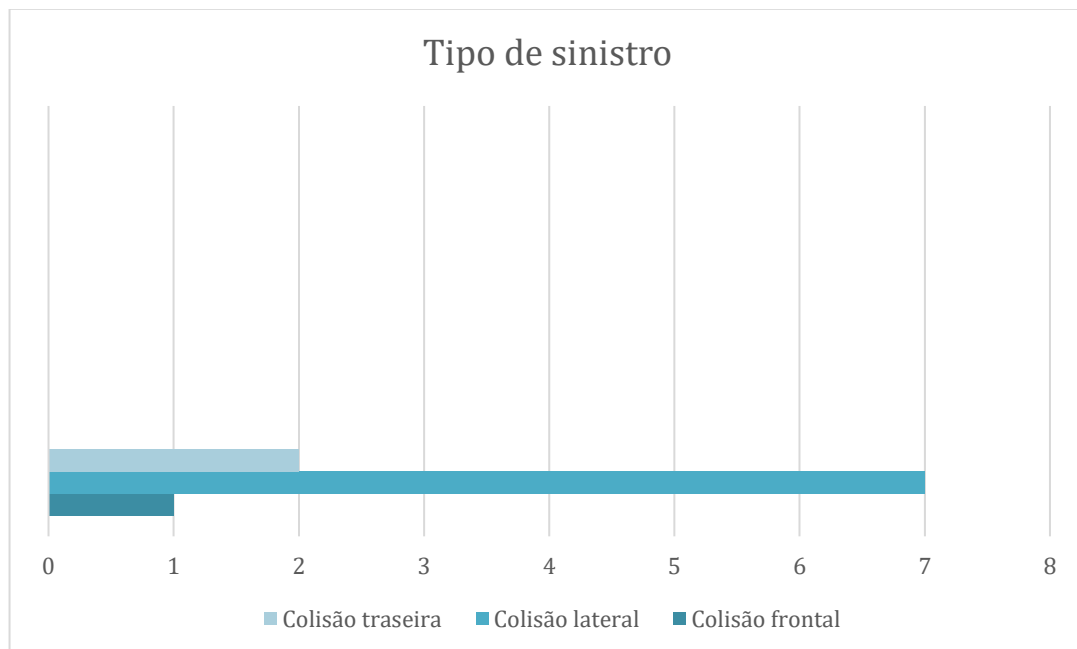
4. GÊNERO DOS CONDUTORES ENVOLVIDOS EM SINISTROS

Os dados do primeiro trimestre de 2026 revelam uma acentuada disparidade de gênero na condução de veículos envolvidos em sinistros. Observa-se que o gênero masculino protagonizou aproximadamente 75% das ocorrências, em contraposição, as mulheres configuram apenas um quarto das estatísticas do período.



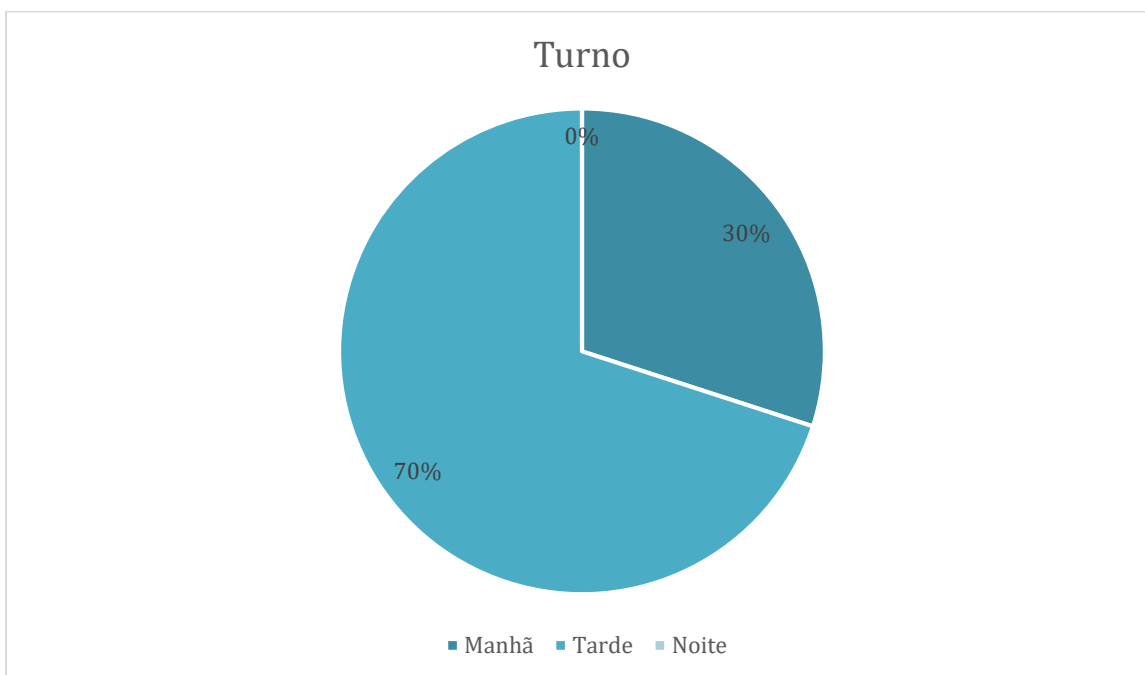
5. TIPOLOGIA PREDOMINANTE DE SINISTROS

No âmbito dos sinistros registrados em 2026, o tipo de sinistro de maior incidência foi a **colisão lateral**, que totaliza sete dos dez sinistros analisados.



6. TURNO DE OCORRÊNCIA DOS SINISTROS

A análise dos dados coletados revela uma concentração crítica de sinistros durante o período vespertino, que detém 70% das estatísticas registradas. O turno da manhã apresenta uma incidência menor em comparação ao turno da tarde, correspondendo a menos da metade do percentual total do segundo turno do dia. A ausência de registros durante o período noturno pode refletir a natural diminuição do fluxo de veículos após o horário comercial, porém não se descarta a hipótese de subnotificação.



7. ZONAS DE MAIOR OCORRÊNCIA DOS SINISTROS

A análise espacial dos sinistros de trânsito no município de Patos/PB, por meio de mapa de calor instituído no item 7.1 deste relatório, evidencia a região central do município como o principal polo de sinistralidade viária, fenômeno que pode ser diretamente atribuído à densidade do fluxo de veículos e à convergência de modais no perímetro urbano. As vias situadas no entorno do **Mercado Público** apresentam a maior concentração de ocorrências. Essa criticidade decorre não apenas do volume de tráfego, mas também da intensa dinâmica de carga e descarga e da alta circulação de pedestres, características correlatas às zonas comerciais de grande porte.

A map of Belo Horizonte, Brazil, showing various neighborhoods (bairros). A red pin is placed in the 'Centro' neighborhood. The map includes a scale bar at the bottom left (0 to 3 km) and a legend at the bottom right indicating 'Bairros de Patos'.

Legenda

■ Bairros de Patos

Disponível em: [Anais XVIII ENANPUR 2019](#)

7.1. Mapeamento de ocorrência de sinistros por zona

Conforme evidenciado no mapa de calor, verifica-se predominância de intensidade baixa a moderada de sinistros na zona central do município. A Tabela 1 demonstra o quantitativo de ocorrências por zona, além de detalhar as vias em que os sinistros foram registrados.

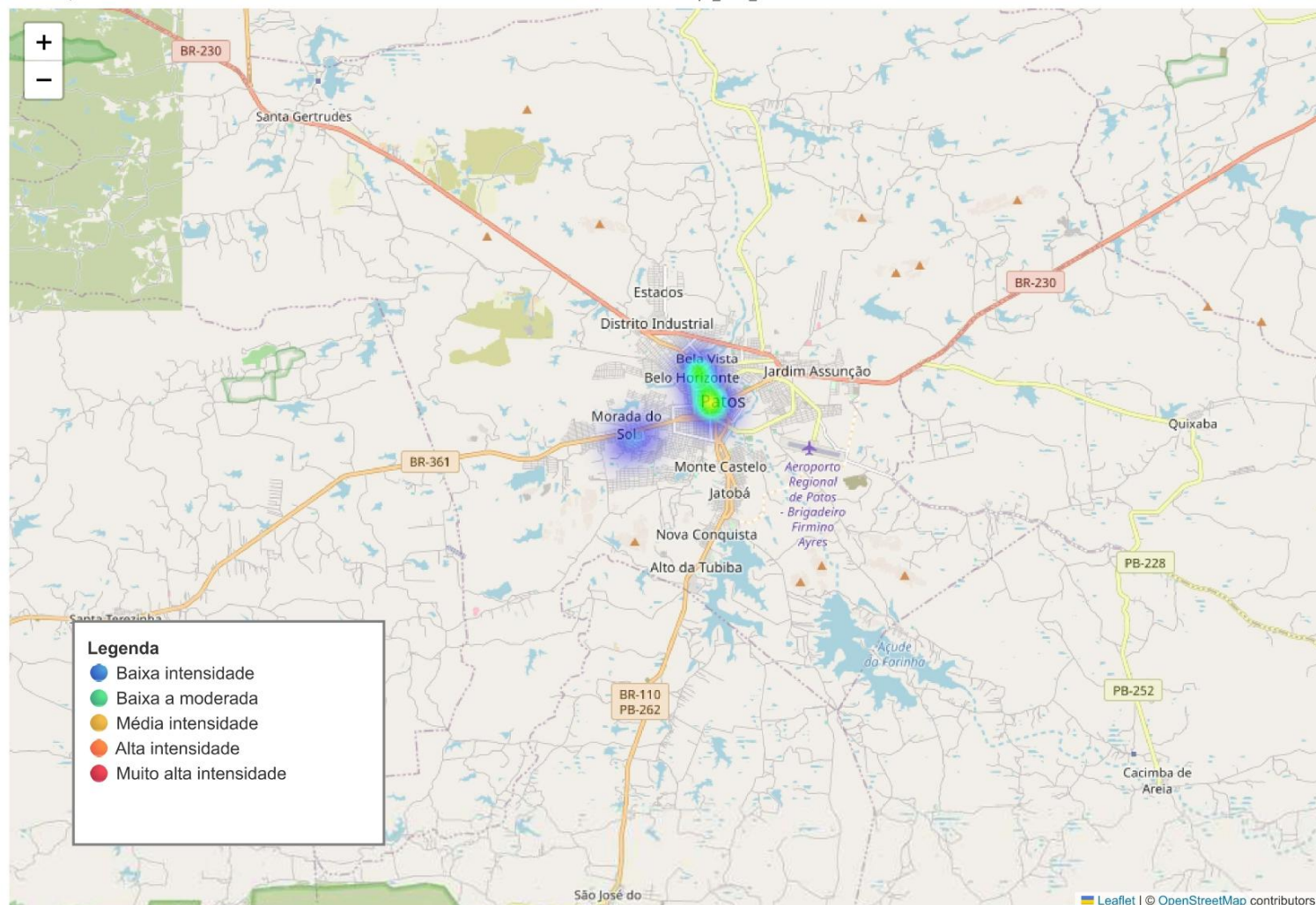
Rua	Zona	Quantidade de sinistros
Rua Dr. Pedro Firmino	Central	2
Rua Leôncio Wanderley, nº 170	Central	1
Rua Dom Pedro II	Central	2
Rua Horácio Nóbrega, nº 303	Central	2
Avenida Paraíba. Bairro Dos Estados.	Norte	1
Rua Joaquim Dedé X Rua Zózimo Gurgel	Oeste	1
Rua José Germano de Araújo	Sul	1

Tabela 1

Mapa 2: mapa de calor¹ que demonstra a intensidade de sinistros na zona central.

09/04/2026, 21:04

mapa_calor_real.html



file:///C:/Users/Paula/OneDrive/Desktop/mapa_sinistros/mapa_calor_real.html

Leaflet | © OpenStreetMap contributors

1/1

¹ Mapa interativo disponível em: <https://pldelira-coder.github.io/mapa-sinistros/index.html>

8. CONCLUSÃO

A análise dos dados referentes ao primeiro trimestre de 2026 evidencia uma redução significativa no percentual de sinistros de trânsito quando comparado ao mesmo período de 2025, registrando uma queda de 53%. De forma ainda mais expressiva, ao se comparar especificamente o mês de fevereiro de 2025 — que apresentou o maior índice de ocorrências — com fevereiro de 2026, observa-se uma diminuição de 73%. Em 2026, o mês de maior incidência passou a ser março, indicando uma alteração no comportamento temporal dos sinistros.

Essa retração pode estar associada a diversos fatores, como o fortalecimento de campanhas de educação no trânsito, intensificação da fiscalização e intervenções promovidas pela engenharia de tráfego. Contudo, não se pode descartar a possibilidade de subnotificação, o que demanda atenção e aperfeiçoamento contínuo dos mecanismos de registro e monitoramento.

No que se refere ao perfil dos sinistros, verifica-se que os automóveis de pequeno porte continuam sendo os veículos mais frequentemente envolvidos. Quanto à tipologia, as colisões laterais permanecem como o tipo de ocorrência mais recorrente. Em relação ao perfil dos condutores, observa-se a predominância do gênero masculino, um padrão que se repete ao longo dos anos.

A análise temporal indica que o turno da tarde concentra o maior número de ocorrências, com destaque para o intervalo entre 16h e 17h, o que pode estar relacionado ao aumento do fluxo viário nesse período. Já no aspecto espacial, a zona central se mantém como a área de maior incidência, especialmente nas imediações do mercado público, possivelmente em razão da intensa dinâmica urbana e concentração de atividades comerciais.

Diante desse cenário, reforça-se que os dados estatísticos aqui apresentados constituem importante ferramenta para subsidiar ações estratégicas nas áreas de engenharia de tráfego e educação para o trânsito. Entretanto, para a efetiva redução da sinistralidade, mostra-se imprescindível o fortalecimento técnico das intervenções, aliado ao monitoramento contínuo e à integração entre os diversos setores responsáveis pela segurança viária.