



**DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO
Fatais, Com Vítimas e
Atropelamentos
2012**

**DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PROJETOS
GERÊNCIA DE PLANEJAMENTO DE MOBILIDADE
DEPARTAMENTO DE GEORREFERENCIAMENTO
E SISTEMATIZAÇÃO DE DADOS**

SET/2013

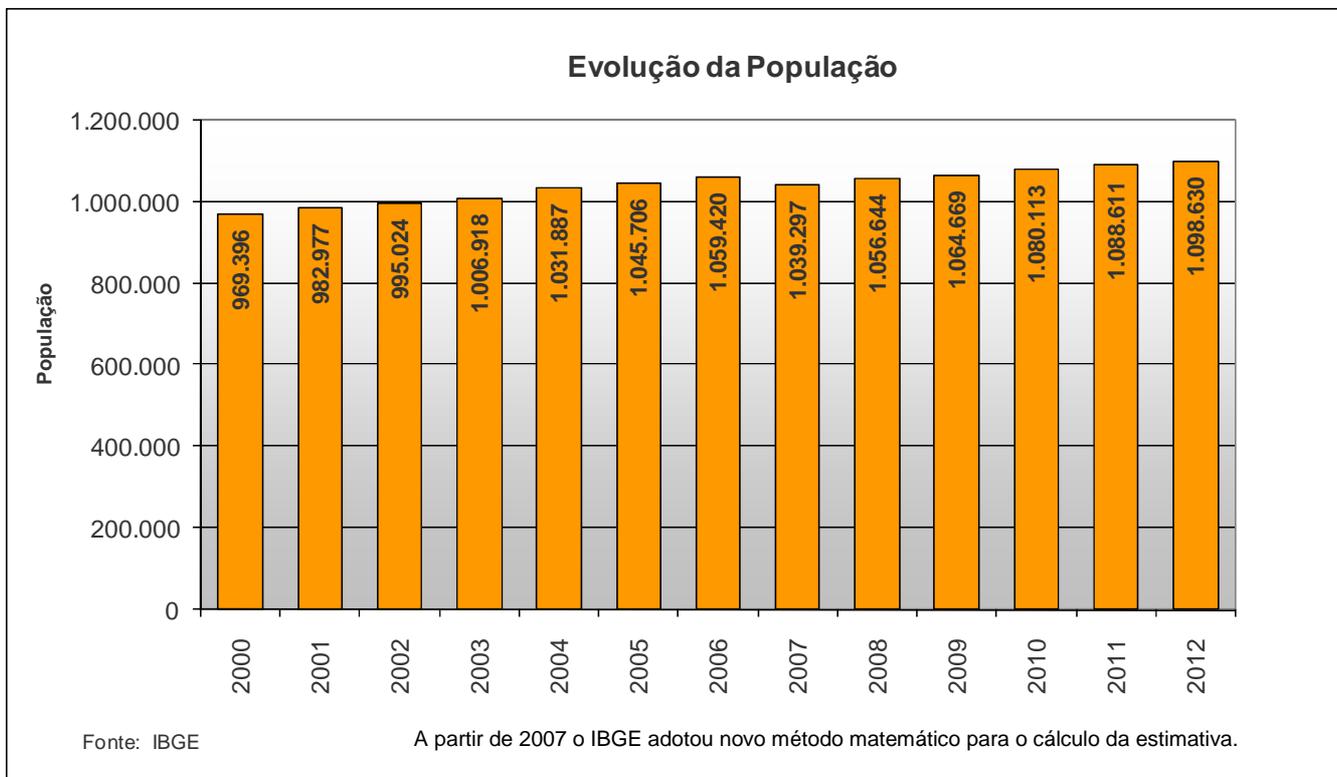
ÍNDICE

1. MOBILIDADE	03
1.1. População e a Frota	03
1.2. Taxa de Motorização	04
2. VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO	05
2.1. Índices de Mortalidade por 10 mil Veículos e por 100 mil Habitantes	05
2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais	06
2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais	07
2.4. Comparativo das Vítimas Fatais por Tipo e por Período	11
2.5. Comparativo da Participação das Vítimas Fatais por Tipo	13
2.6. Perfil das Vítimas Fatais	14
2.7. Vítimas Fatais por Tempo de Sobrevida	15
2.8. Mapa das Vítimas Fatais Georreferenciadas	16
3. ACIDENTES FATAIS	17
3.1. Natureza dos Acidentes Fatais	18
3.2. Acidentes Fatais por Dia da Semana e por Horário	19
3.3. Veículos Envolvidos nos Acidentes Fatais	20
4. MOTOCICLISTAS	21
4.1. Frota das Motocicletas	21
4.2. Índices de Mortalidade por 10 mil Motocicletas	22
4.3. Vítimas Fatais Envolvendo Motocicletas	23
4.4. Perfil dos Motociclistas	24
5. ALCOOLEMIA	25

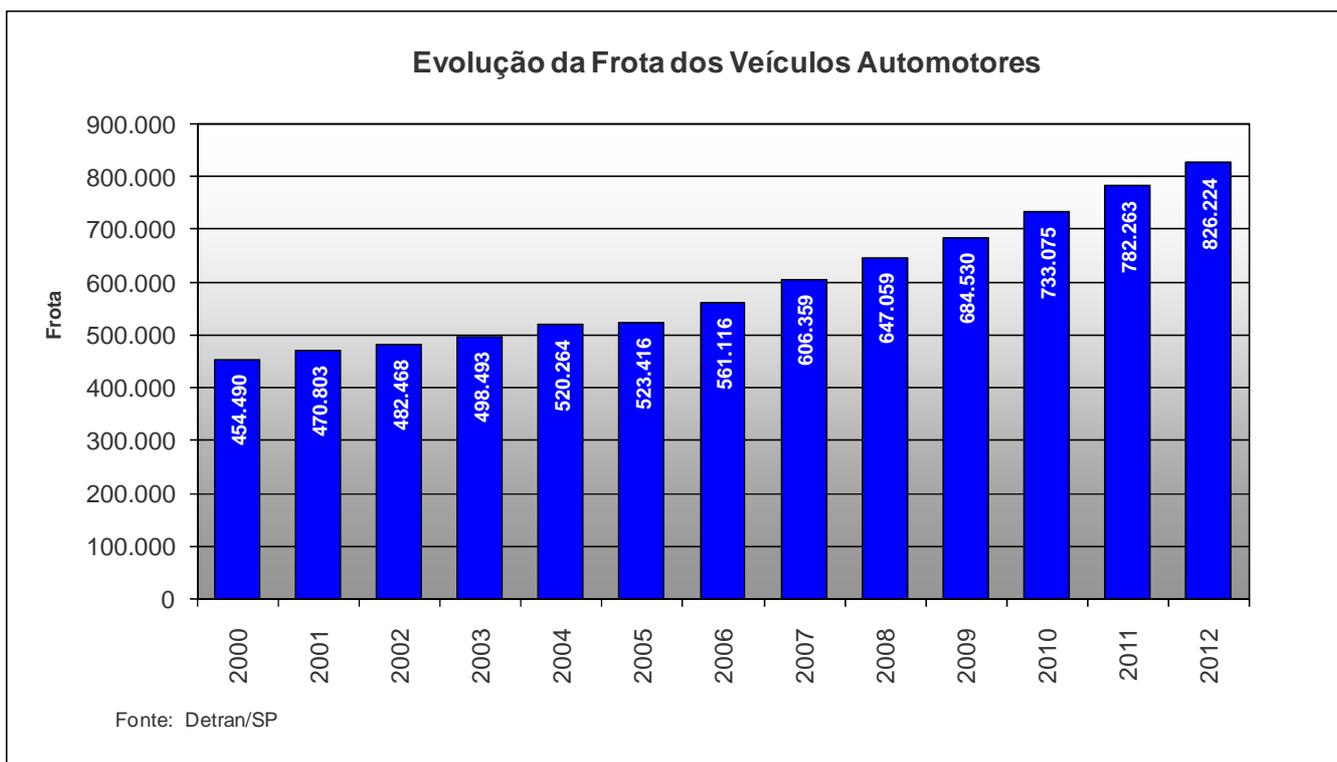
5.1.	Dosagem Alcoólica no Sangue 26	
5.2.	Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária 26	
5.3.	Alcoolemia Proibitiva por Dia da Semana e por Faixa Horária 27	
6.	ACIDENTES DE TRÂNSITO	28
6.1.	Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito 28	
6.2.	Comparativo Anual da Participação dos Acidentes de Trânsito 30	
7.	EQUIPE TÉCNICA	31

1. MOBILIDADE

1.1. População e Frota

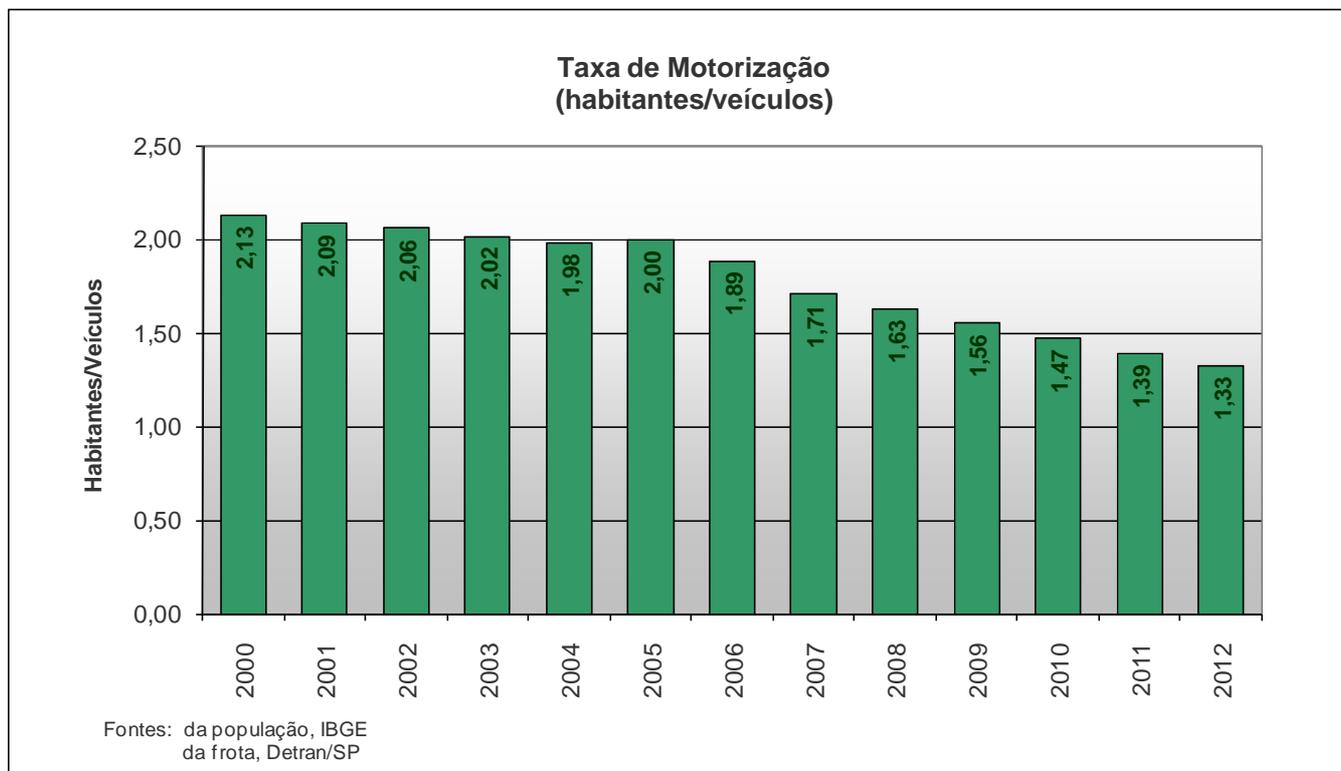


A taxa média de crescimento da população é de 1,1%.



A taxa média de crescimento da frota é de 5,1% (cerca de 4 vezes a taxa de crescimento populacional). A frota de 2012 cresceu 5,6% em relação ao ano anterior.

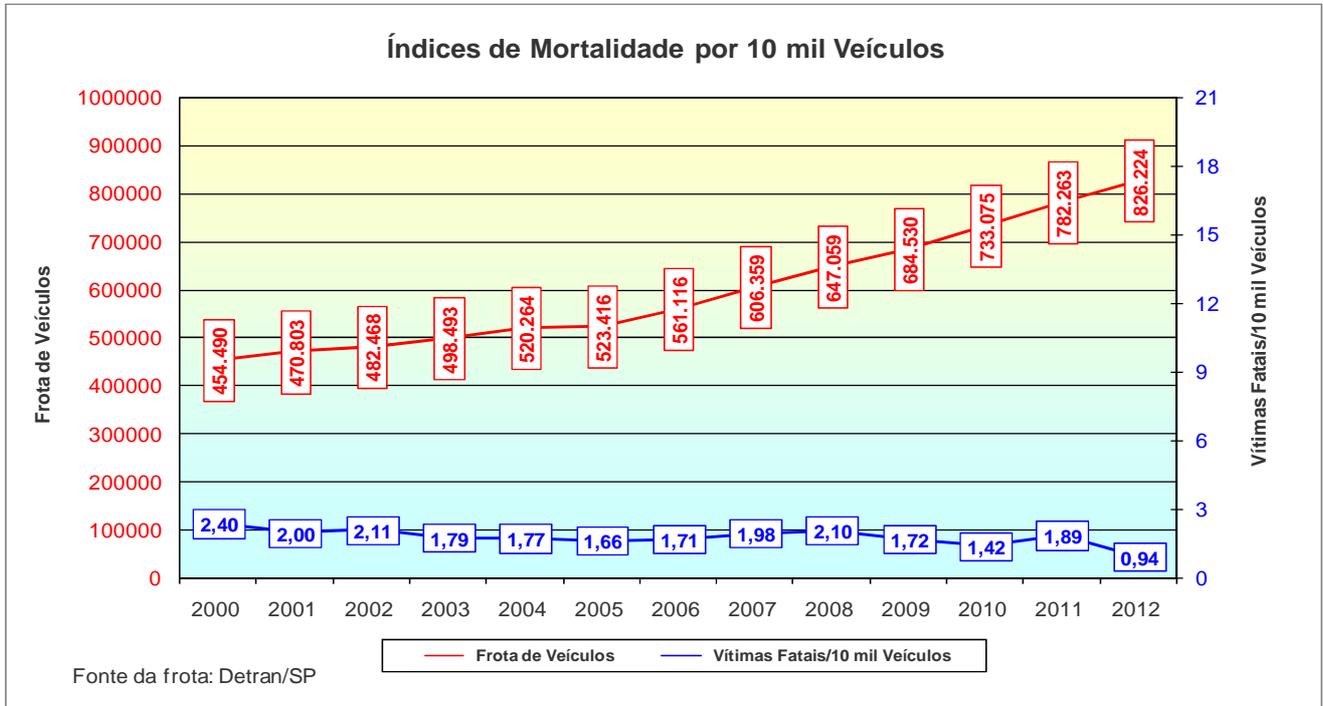
1.2. Taxa de Motorização



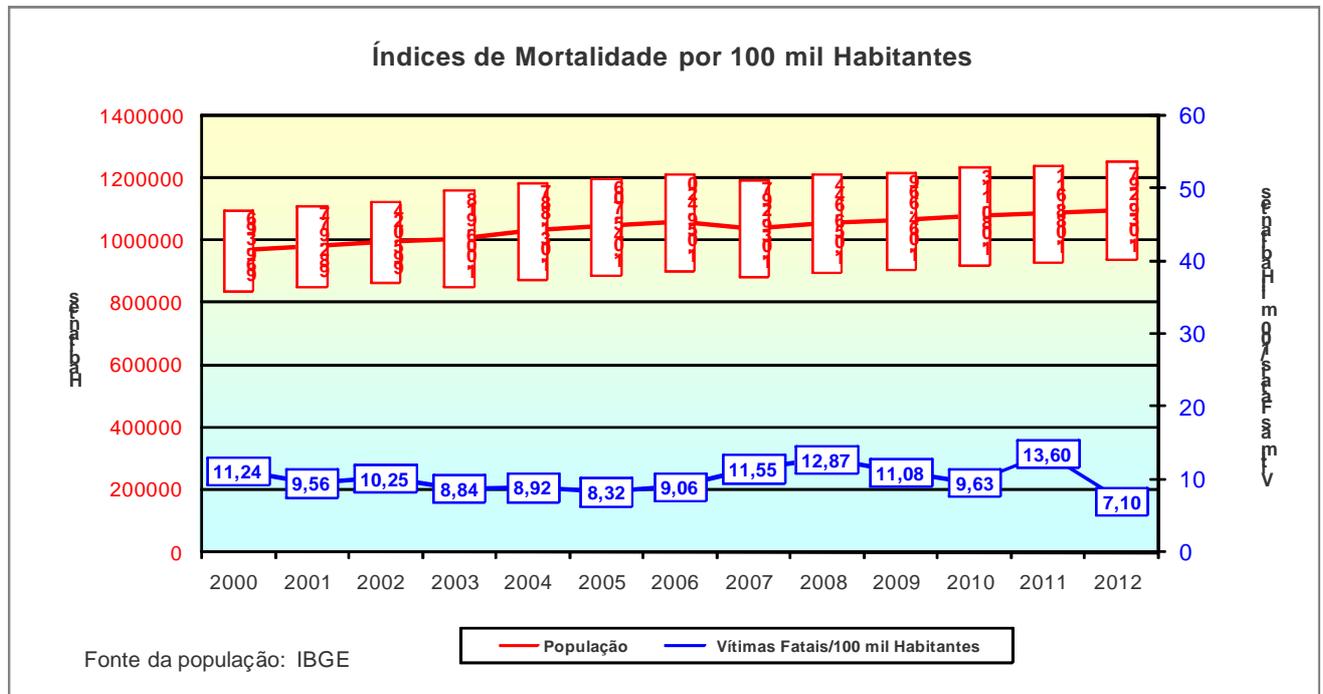
Em relação aos dados apresentados com base no IBGE e Detran/SP, observamos que a circulação de Campinas através da taxa de motorização é elevada, estabelece 1 veículo para cada 1,33 habitantes. É uma das cidades brasileiras com mais alta taxa de motorização.

2. VÍTIMAS FATAIS

2.1. Índice de Mortalidade por 10 mil Veículos e por 100 mil Habitantes



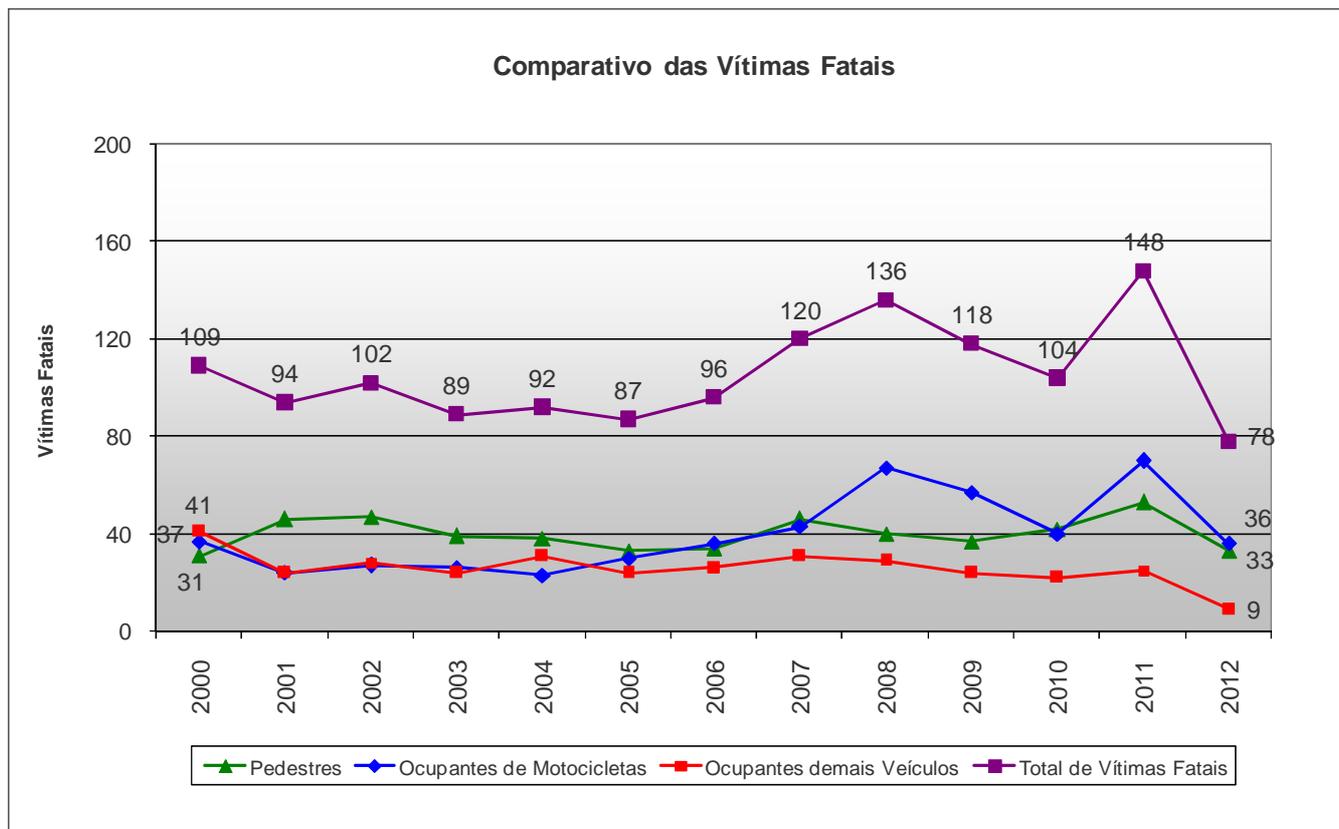
Em relação aos índices de mortalidade por 10 mil veículos, comparando o ano de 2012 com o ano de 2000, observa-se uma redução de 60,8%. Entre os anos de 2011 e 2012, ocorreu redução de 50,0%.



Em relação aos índices de mortalidade por 100 mil habitantes, comparando o ano de 2012 com o ano de 2000, observa-se uma redução de 36,8%. Entre os anos de 2011 e 2012, houve uma redução de 47,8%.

A partir de 2007 o IBGE adotou novo método matemático para o cálculo da estimativa da população, por isso percebe-se a diminuição da mesma.

2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais

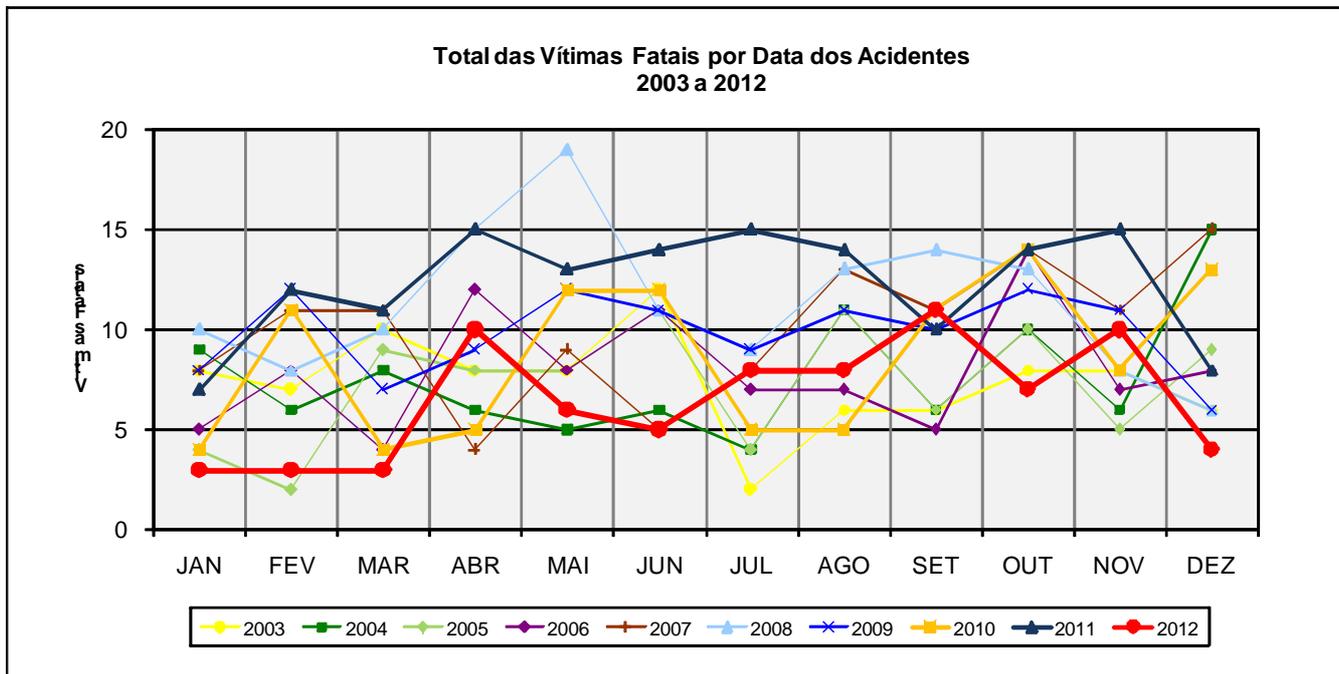


No período de 2000 a 2012, houve uma redução de 28,4% no número total de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito na malha urbana do município. A variação percentual neste período, por tipo de vítimas, foi de acréscimo de 6,5% no caso de pedestres, diminuição de 2,7% para ocupantes de motocicletas e o decréscimo de 78,0% para os ocupantes dos demais veículos.

Já entre o período de 2011 e 2012, apontam respectivamente, decréscimos de 47,3% (total), 37,7% (pedestres), 48,6 (ocupantes de motocicletas) e 64,0% (ocupantes dos demais veículos).

A quantidade total de vítimas fatais registradas em 2012 é de 78 vítimas, sendo que 33 (42,3%) eram pedestres, 36 (46,2%) eram ocupantes de motocicletas e 9 (11,5%) eram ocupantes dos demais. Ver quadro na página 13.

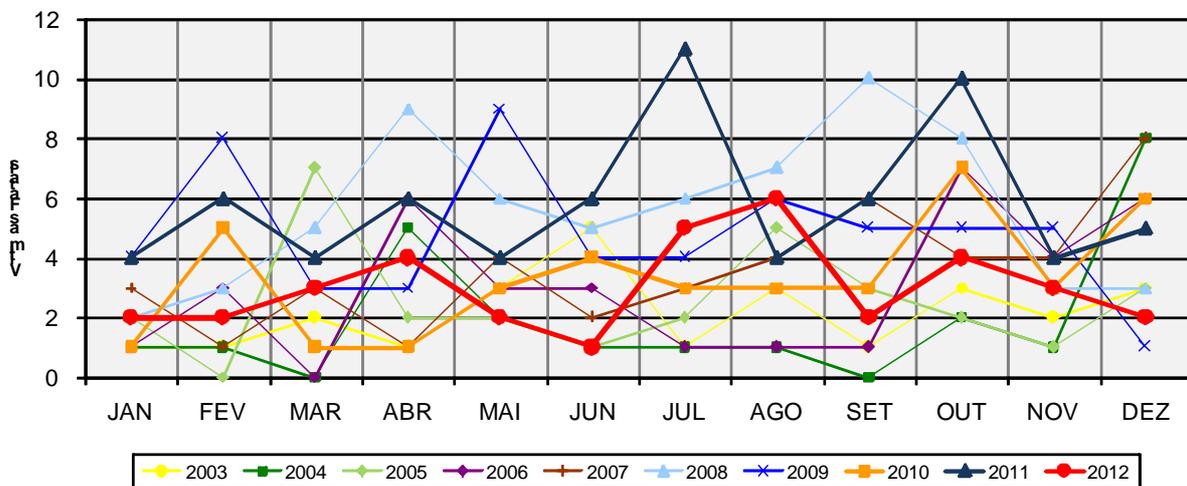
2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais



ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	8	7	10	8	8	12	2	6	6	8	8	6	89	-
2004	9	6	8	6	5	6	4	11	6	10	6	15	92	3,4
2005	4	2	9	8	8	11	4	11	6	10	5	9	87	-5,4
2006	5	8	4	12	8	11	7	7	5	14	7	8	96	10,3
2007	8	11	11	4	9	5	8	13	11	14	11	15	120	25,0
2008	10	8	10	15	19	11	9	13	14	13	8	6	136	13,3
2009	8	12	7	9	12	11	9	11	10	12	11	6	118	-13,2
2010	4	11	4	5	12	12	5	5	11	14	8	13	104	-11,9
2011	7	12	11	15	13	14	15	14	10	14	15	8	148	42,3
2012	3	3	3	10	6	5	8	8	11	7	10	4	78	-47,3

O total das vítimas fatais do ano de 2012 teve um decréscimo de **47,3%** em relação ao ano de 2011. Os meses demarcados na tabela acima em amarelo apresentam ocorrências que geraram mais de uma vítima.

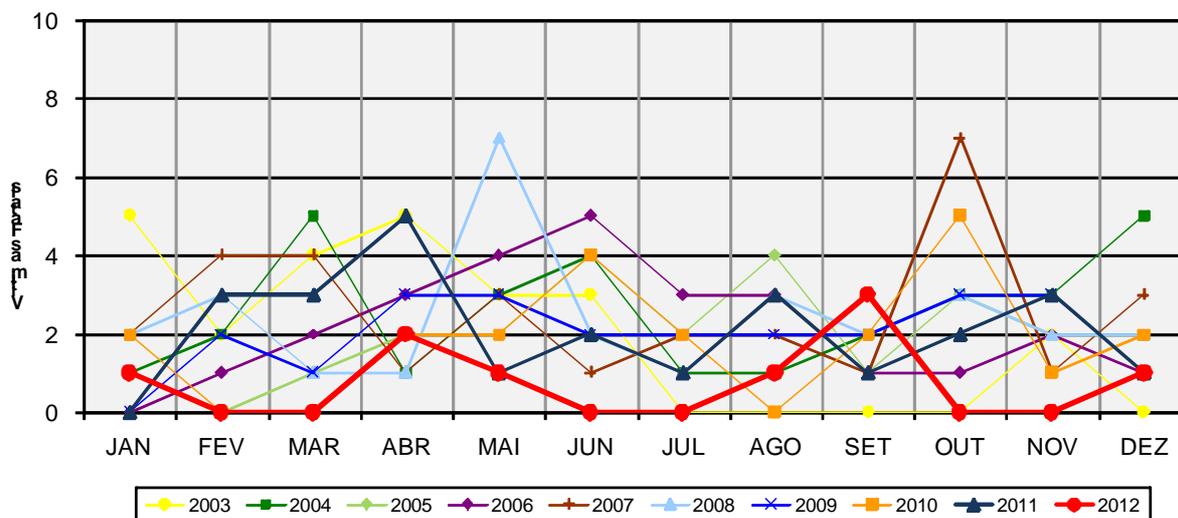
Vítimas Fatais Ocupantes de Motocicletas por Data dos Acidentes
2003 a 2012



ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	1	1	2	1	3	5	1	3	1	3	2	3	26	-
2004	1	1	0	5	2	1	1	1	0	2	1	8	23	-11,5
2005	2	0	7	2	2	1	2	5	3	2	1	3	30	30,4
2006	1	3	0	6	3	3	1	1	1	7	4	6	36	20,0
2007	3	1	3	1	4	2	3	4	6	4	4	8	43	19,4
2008	2	3	5	9	6	5	6	7	10	8	3	3	67	55,8
2009	4	8	3	3	9	4	4	6	5	5	5	1	57	-14,9
2010	1	5	1	1	3	4	3	3	3	7	3	6	40	-29,8
2011	4	6	4	6	4	6	11	4	6	10	4	5	70	75,0
2012	2	2	3	4	2	1	5	6	2	4	3	2	36	-48,6

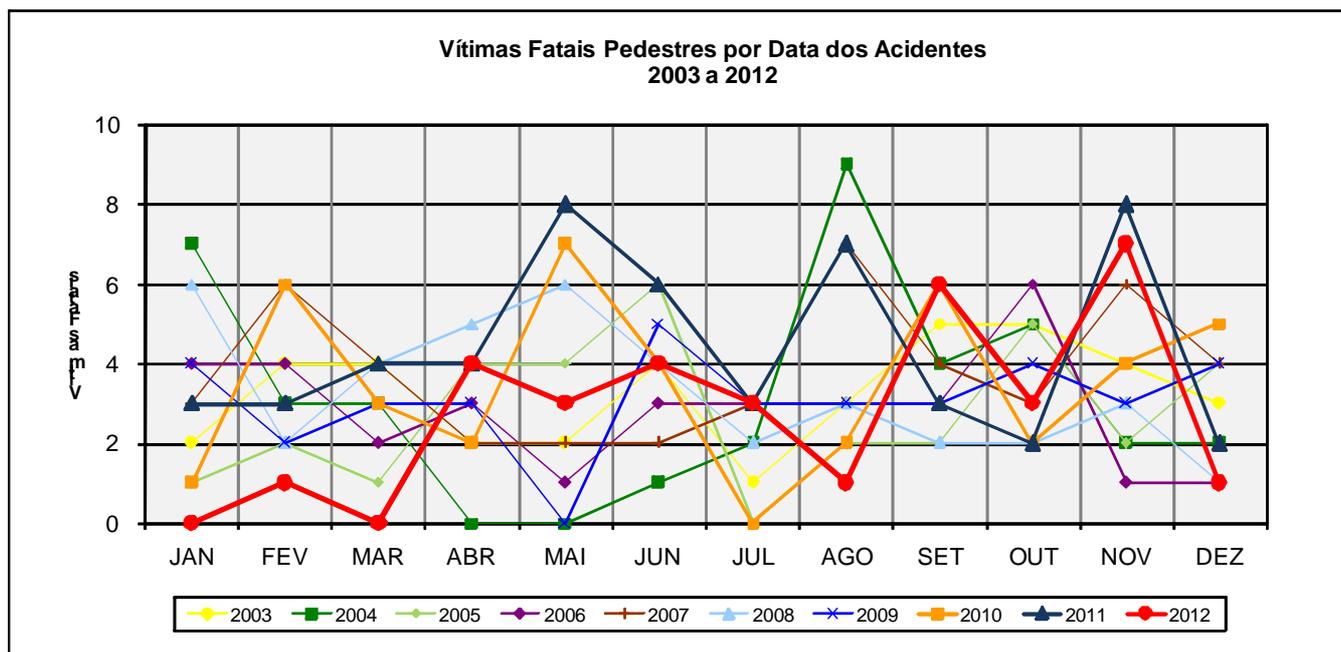
No ano de 2012 houve decréscimo de 48,6% das vítimas fatais ocupantes de motocicletas, em comparação com o ano de 2011.

**Vítimas Fatais Ocupantes demais Veículos por Data dos Acidentes
2003 a 2012**



ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	5	2	4	5	3	3	0	0	0	0	2	0	24	-
2004	1	2	5	1	3	4	1	1	2	3	3	5	31	29,2
2005	1	0	1	2	2	4	2	4	1	3	2	2	24	-22,6
2006	0	1	2	3	4	5	3	3	1	1	2	1	26	8,3
2007	2	4	4	1	3	1	2	2	1	7	1	3	31	19,2
2008	2	3	1	1	7	2	1	3	2	3	2	2	29	-6,5
2009	0	2	1	3	3	2	2	2	2	3	3	1	24	-17,2
2010	2	0	0	2	2	4	2	0	2	5	1	2	22	-8,3
2011	0	3	3	5	1	2	1	3	1	2	3	1	25	13,6
2012	1	0	0	2	1	0	0	1	3	0	0	1	9	-64,0

No ano de 2012 houve decréscimo de 64,0 % das vítimas fatais ocupantes de veículos (exceto ocupantes de motos), em comparação ao ano de 2011.

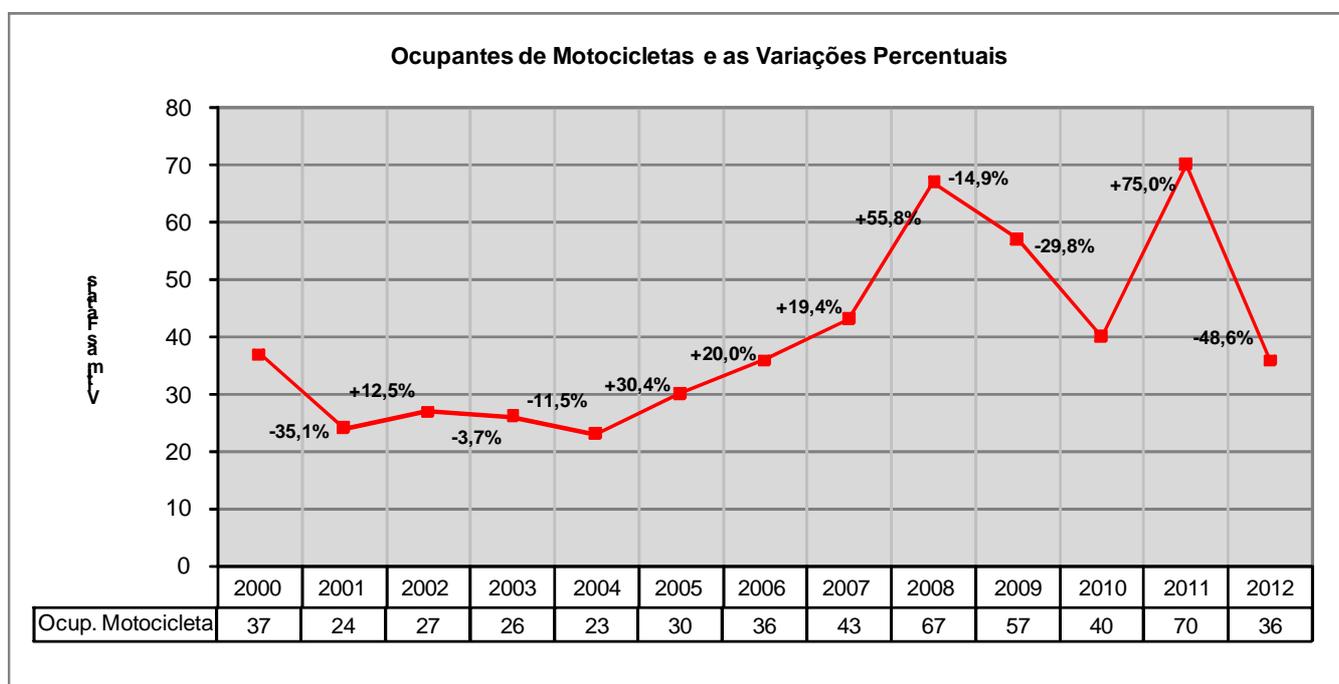
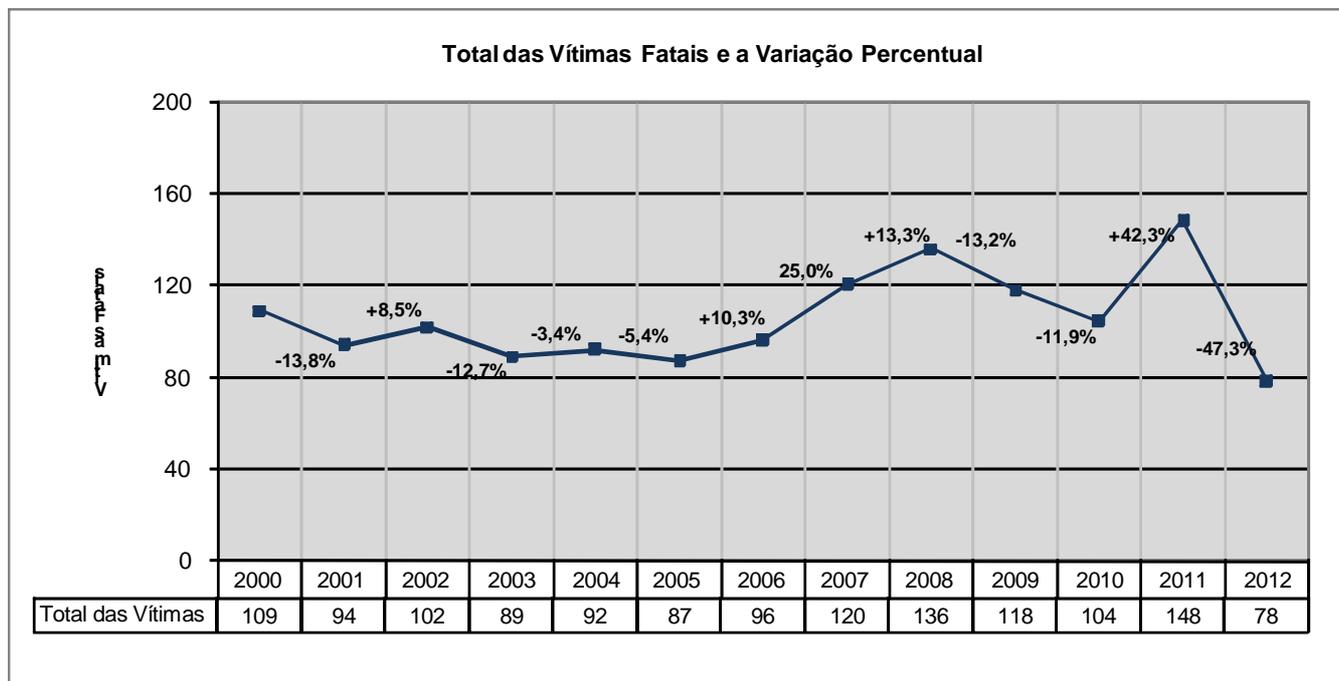


ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	2	4	4	2	2	4	1	3	5	5	4	3	39	-
2004	7	3	3	0	0	1	2	9	4	5	2	2	38	-2,6
2005	1	2	1	4	4	6	0	2	2	5	2	4	33	-13,2
2006	4	4	2	3	1	3	3	3	3	6	1	1	34	3,0
2007	3	6	4	2	2	2	3	7	4	3	6	4	46	35,3
2008	6	2	4	5	6	4	2	3	2	2	3	1	40	-13,0
2009	4	2	3	3	0	5	3	3	3	4	3	4	37	-7,5
2010	1	6	3	2	7	4	0	2	6	2	4	5	42	13,5
2011	3	3	4	4	8	6	3	7	3	2	8	2	53	26,2
2012	0	1	0	4	3	4	3	1	6	3	7	1	33	-37,7

Na quantidade de pedestres fatais do ano de 2012 houve um decréscimo de 37,7% em relação a 2011.

A participação de cada tipo de veículo nos atropelamentos destes pedestres está representada no gráfico 3 da página 20.

2.4. Comparativo das Vítimas Fatais por Tipo e por Período



Comparando o total das vítimas fatais do ano de 2012 com o mesmo período de 2011, houve um decréscimo de 47,3%. Os ocupantes de motocicletas vitimados diminuíram 48,6%.

Ocupantes dos demais Veículos e as Variações Percentuais

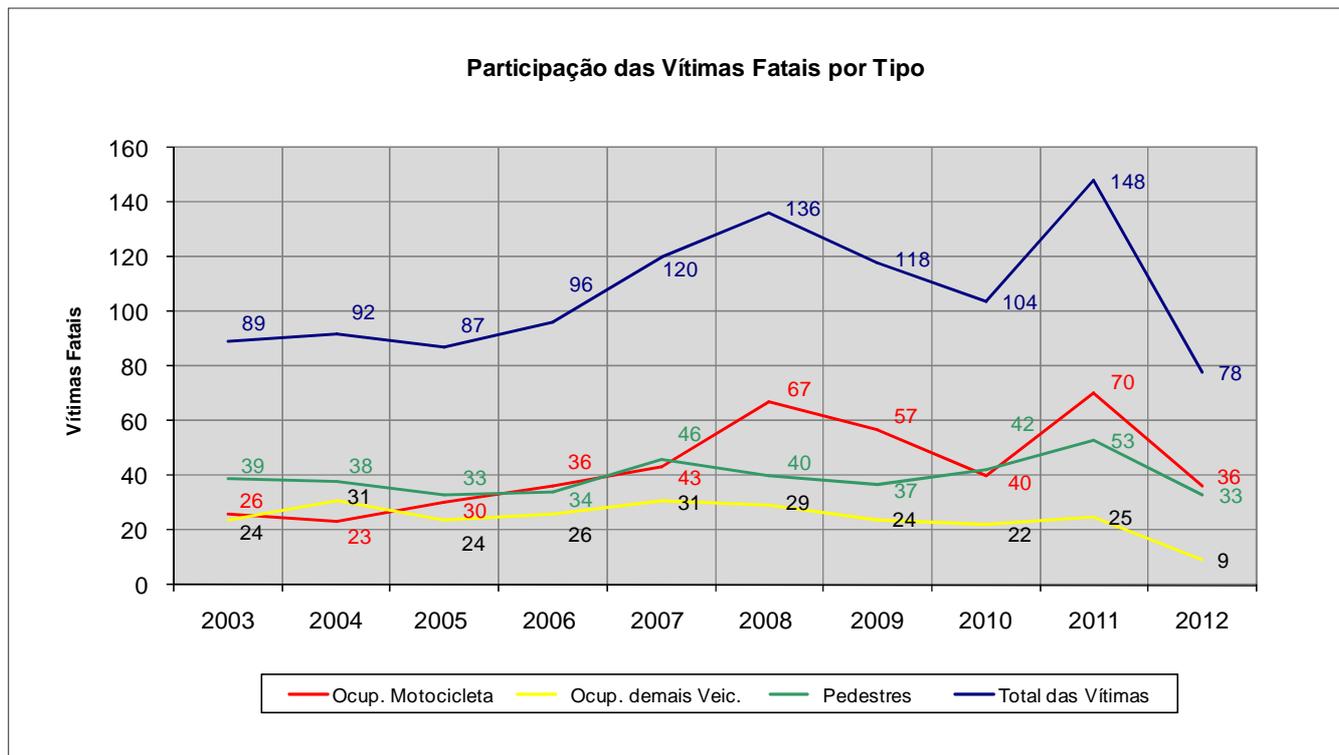


Pedestres e as Variações Percentuais



Comparando as vítimas ocupantes de veículos (com exceção dos motociclistas) do ano 2012 com o mesmo período de 2011, houve um acréscimo de 64,0 %, e nas vítimas pedestres, 37,7%.

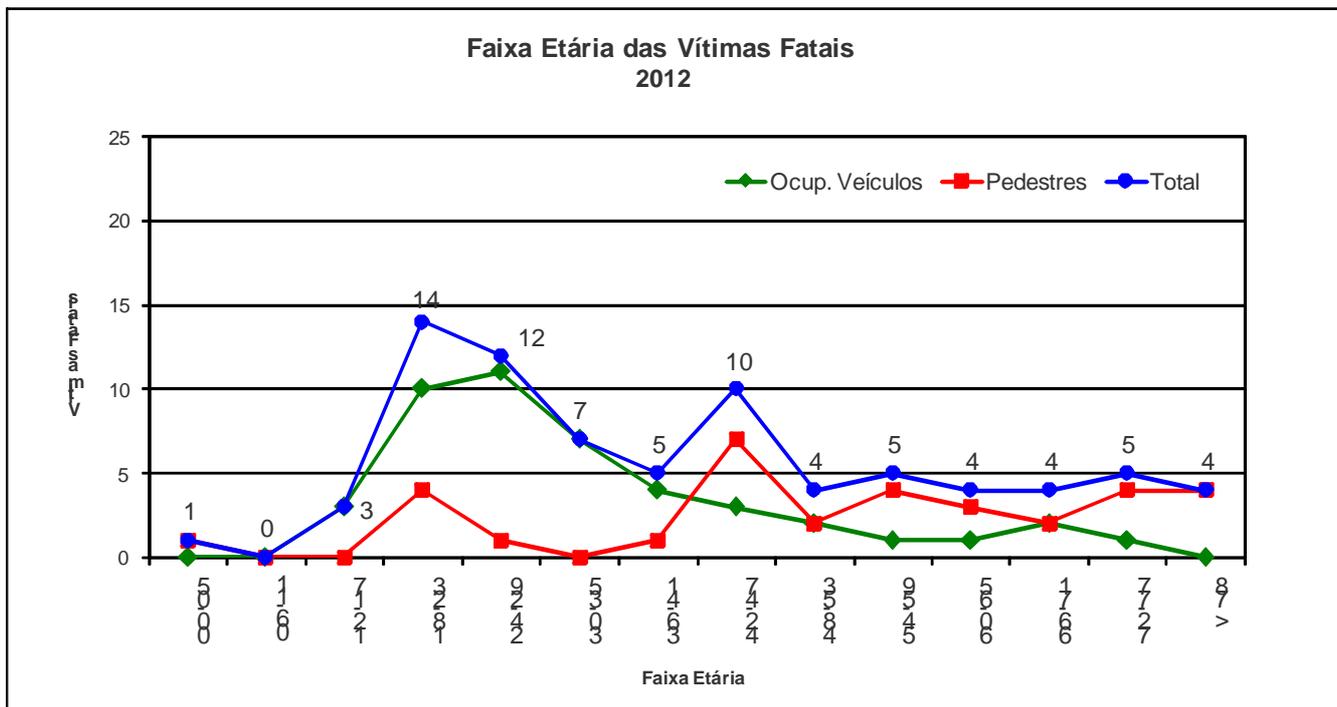
2.5. Comparativo da Participação das Vítimas Fatais por Tipo



Tipo das Vítimas	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%												
Ocupante de Motocicletas	26	29,2	23	25,0	30	34,5	36	37,5	43	35,8	67	49,3	57	48,3	40	38,5	70	47,3	36	46,2
Ocupantes demais Veículos	24	27,0	31	33,7	24	27,6	26	27,1	31	25,8	29	21,3	24	20,3	22	21,2	25	16,9	9	11,5
Pedestres	39	43,8	38	41,3	33	37,9	34	35,4	46	38,3	40	29,4	37	31,4	42	40,4	53	35,8	33	42,3
Total das Vítimas	89	100,0	92	100,0	87	100,0	96	100,0	120	100,0	136	100,0	118	100,0	104	100,0	148	100,0	78	100,0

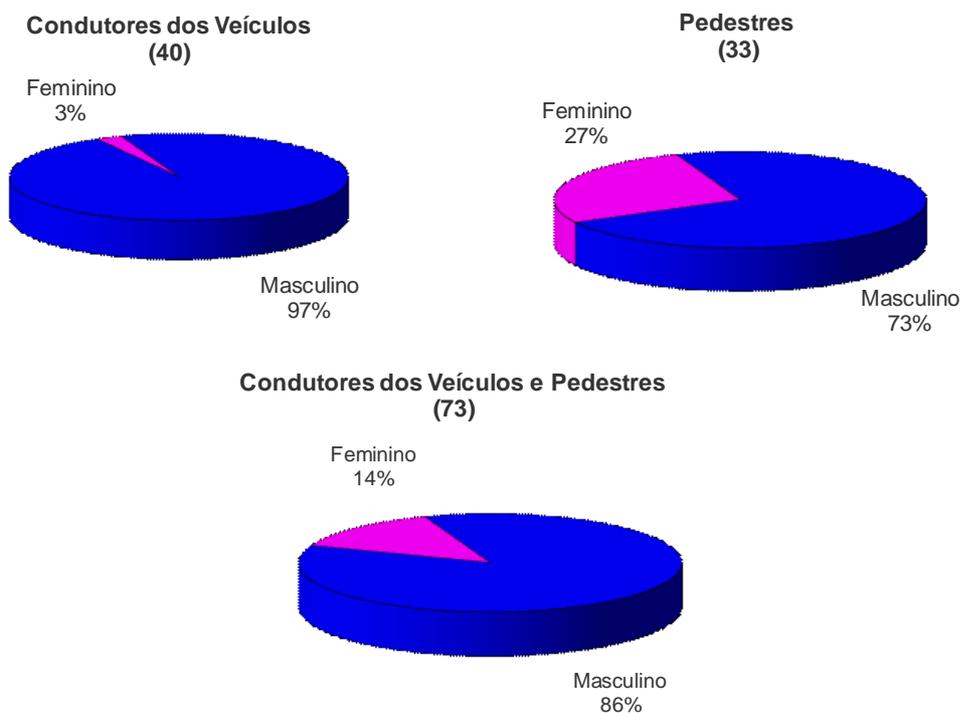
Observa-se significativo aumento na participação dos motociclistas, atingindo 46,2% no total das vítimas fatais do ano de 2012, que no ano de 2011, no mesmo período, atingiu 47,3%.

2.6. Perfil das Vítimas Fatais



Das pessoas vitimadas no trânsito, 42,3% (33) tinham entre 18 e 35 anos. A quantidade das vítimas do tipo ocupantes de veículos na mesma faixa etária também é expressiva (62,2%), e vai decrescendo à medida que aumenta a idade. Em relação aos pedestres, as vítimas fatais aumentam nas faixas etárias dos 18 a 23, 42 a 47 anos, 54 a 59 anos, 72 a 77 anos e na faixa etária maiores de 78 anos.

Composição das Vítimas Fatais por Sexo - 2012



Do total dos condutores em acidentes fatais, 97% são do sexo masculino e 3% do sexo feminino. Em relação aos pedestres, os do sexo masculino participam com percentual de 73% e os do sexo feminino com percentual de 27%.

2.7. Vítimas Fatais por Tempo de Sobrevida

Em Campinas, a partir do ano de 2002, considera-se vítima fatal quem falece em razão das lesões decorrentes de acidentes de trânsito, do momento ou até 180 dias após a ocorrência.

Os dados das vítimas fatais são processados pela **data da ocorrência do acidente de trânsito**.

Na tabela abaixo pode-se visualizar a quantidade e o percentual das vítimas fatais por tempo de sobrevida, referente ao período de 2002 a 2012.

Tempo de Sobrevida ⁽¹⁾	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		Total (2002 a 2012)	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
No local da ocorrência ⁽²⁾	24	23,5	27	30,3	19	20,7	15	17,2	29	30,2	32	26,7	37	27,2	30	25,4	36	34,6	58	39,2	36	46,2	343	29,3
No mesmo dia ⁽³⁾	33	32,4	35	39,3	36	39,1	40	46,0	40	41,7	36	30,0	41	30,1	47	39,8	19	18,3	31	20,9	17	21,8	375	32,1
De 1 a 7 dias ⁽⁴⁾	36	35,3	17	19,1	31	33,7	26	29,9	18	18,8	34	28,3	39	28,7	22	18,6	29	27,9	35	23,6	15	19,2	302	25,8
De 8 a 30 dias ⁽⁴⁾	9	8,8	9	10,1	5	5,4	5	5,7	5	5,2	14	11,7	12	8,8	12	10,2	9	8,7	15	10,1	8	10,3	103	8,8
De 31 a 60 dias ⁽⁴⁾	0	0,0	1	1,1	1	1,1	0	0,0	4	4,2	2	1,7	1	0,7	3	2,5	5	4,8	5	3,4	1	1,3	23	2,0
De 61 a 90 dias ⁽⁴⁾	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,1	0	0,0	2	1,7	2	1,5	2	1,7	0	0,0	3	2,0	0	0,0	10	0,9
De 91 a 180 dias ⁽⁴⁾	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	2,9	2	1,7	6	5,8	1	0,7	1	1,3	14	1,2
TOTAL	102	100,0	89	100,0	92	100,0	87	100,00	96	100,0	120	100,0	136	100,0	118	100,0	104	100,0	148	100,0	78	100,0	1.170	100,0

(1) É compreendido entre a data da ocorrência do acidente de trânsito e a data do falecimento.

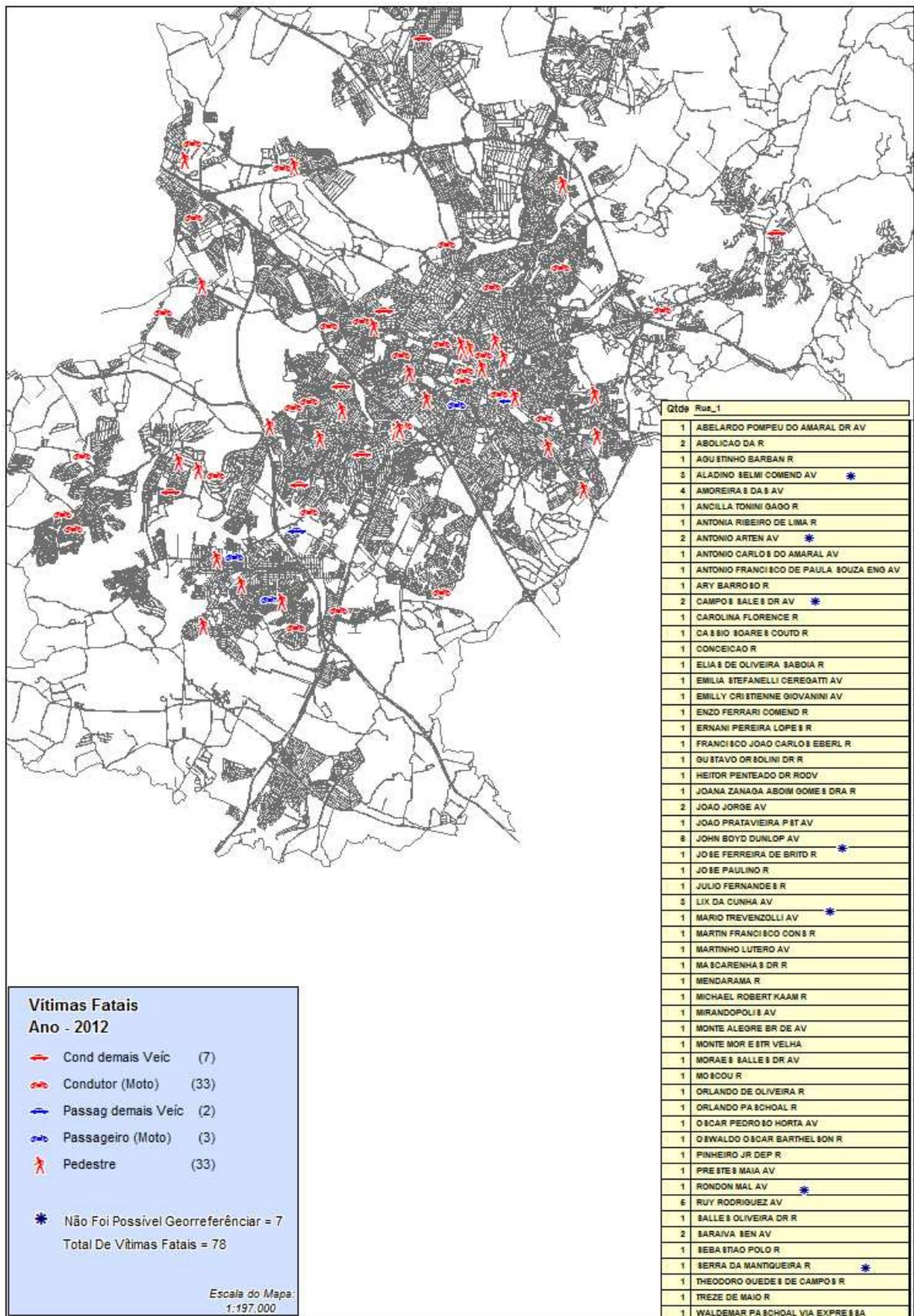
(2) São as vítimas do acidente de trânsito que falecem **no local** da ocorrência.

(3) São as vítimas do acidente de trânsito que não falecem no local, porém, **no mesmo dia** da ocorrência (a caminho do hospital ou no hospital).

(4) São as vítimas do acidente de trânsito que não falecem no local, porém, falecem no prazo de **01 a 180 dias** após a ocorrência.

Em 2012, 2,6% das vítimas fatais (2) foram constatados a morte entre 31 dias e 180 dias após o fato da ocorrência e no período de 2002 a 2012, 4,0% (47 vítimas fatais).

2.8. Mapa das Vítimas Fatais Georreferenciadas

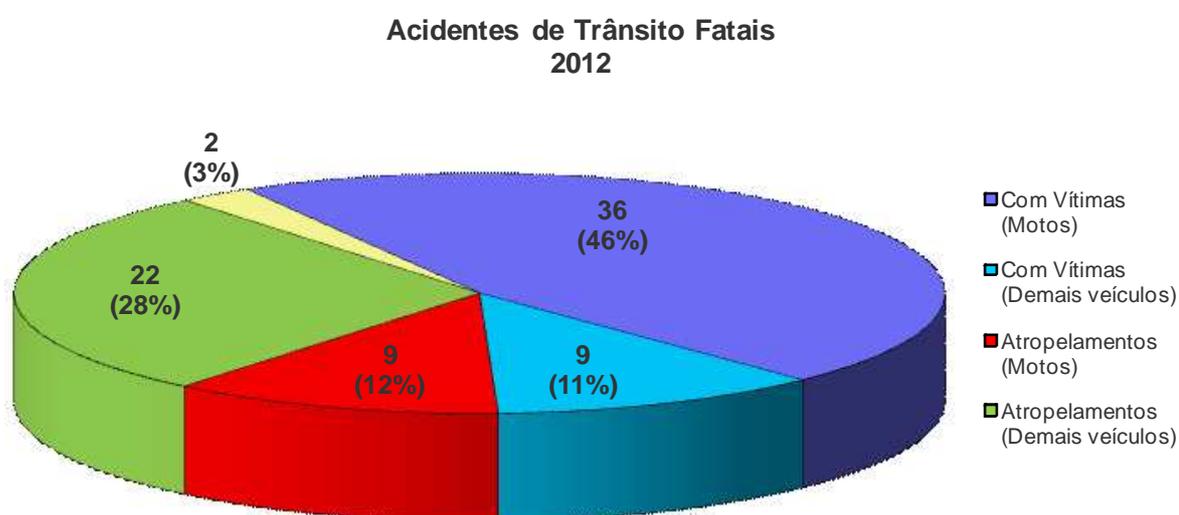


3. Acidentes Fatais

São os acidentes de trânsito que resultam em falecimento de uma ou mais vítimas **do momento** ou até **180 dias** após a ocorrência.

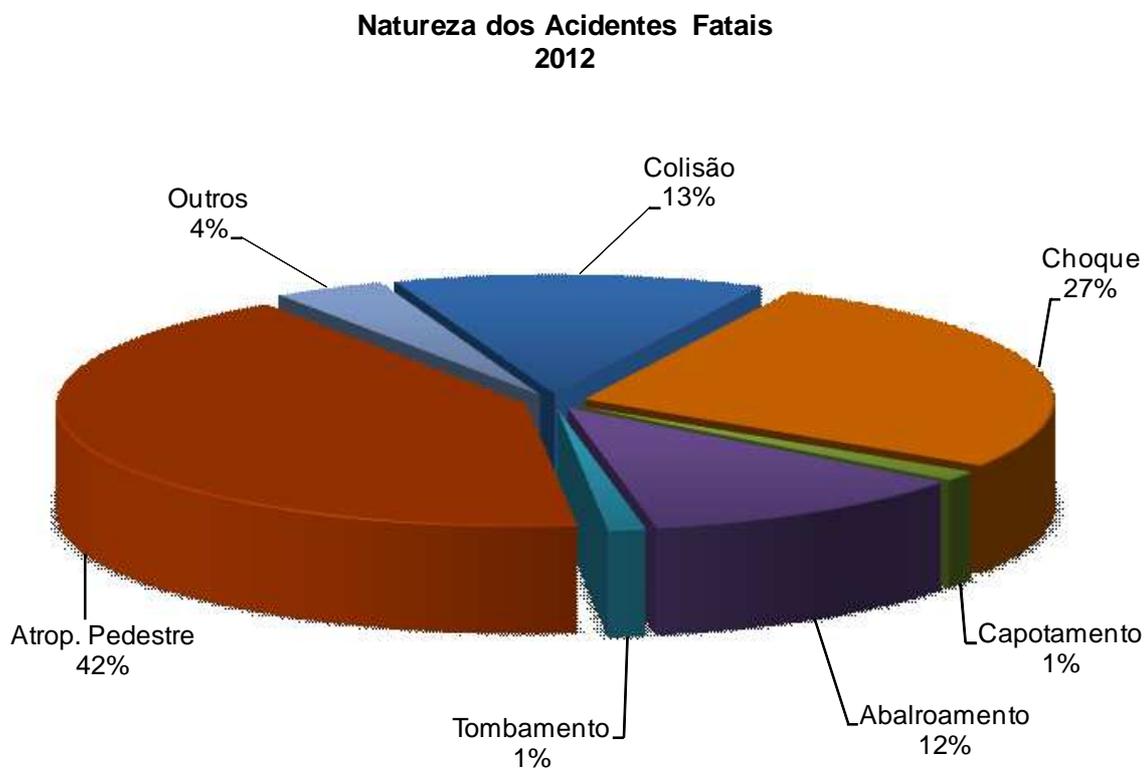
Em decorrência do acompanhamento dos dados das vítimas fatais **até 180 dias** após a data da ocorrência do acidente, **a quantidade dos acidentes fatais é passível de alteração.**

Em 2012 ocorreram **78 acidentes fatais**, resultando também em **78 mortes**; 36 acidentes foram envolvendo motos, vitimando 36 ocupantes de motocicletas (33 condutores e 3 passageiros); 9 foram acidentes com vítimas entre os demais veículos, resultando em 9 vítimas ocupantes de veículos (7 condutores e 2 passageiros); e 33 atropelamentos, que geraram 33 vítimas pedestres.



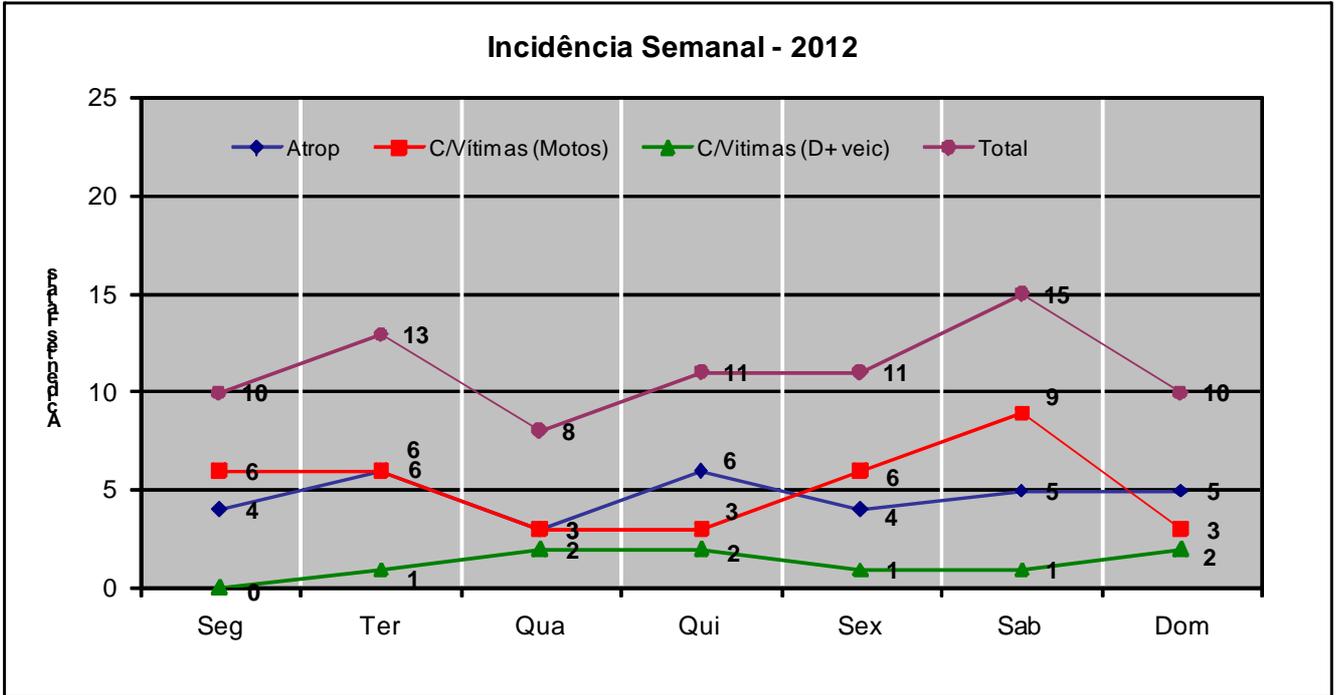
A motocicleta possui influência em mais da metade dos acidentes fatais. Estão envolvidos em 58%, sendo 46% nos acidentes com vítimas e 12% nos atropelamentos.

3.1. Natureza dos Acidentes Fatais

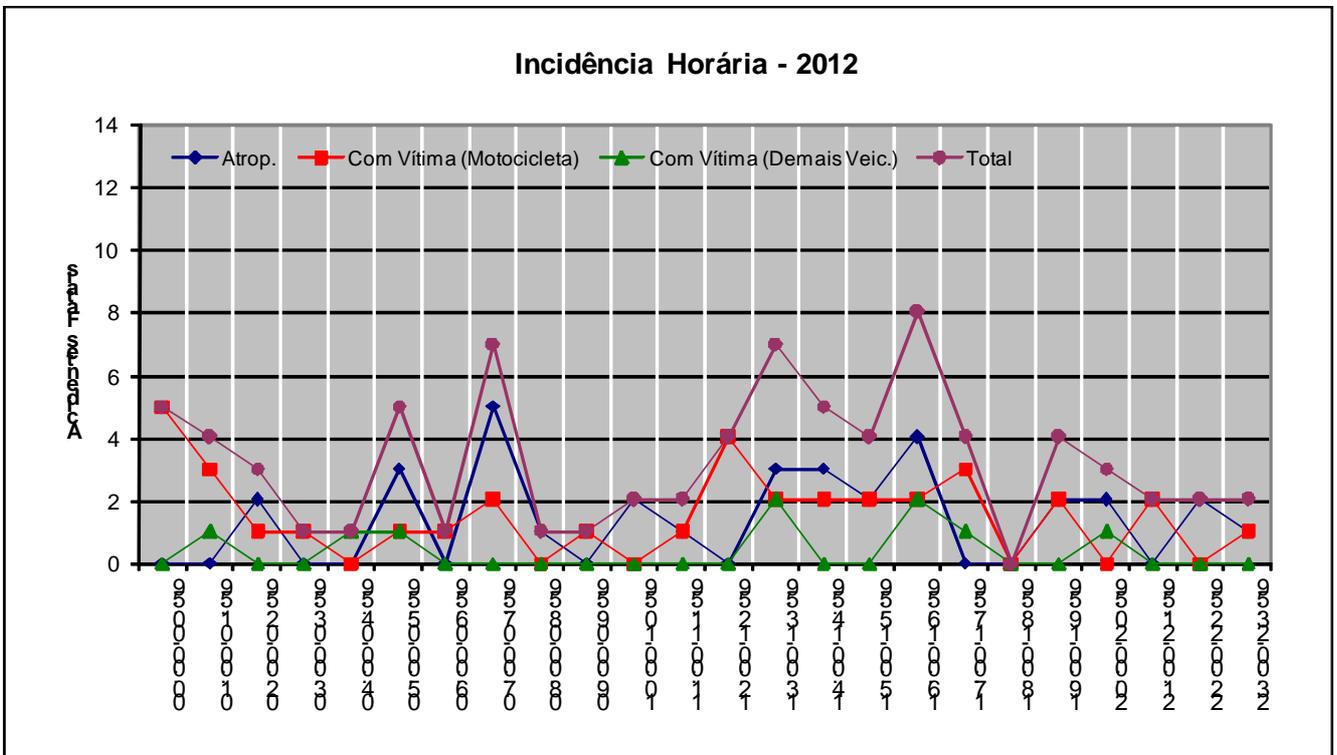


O atropelamento de pedestre (veículo X pedestre) foi o tipo de acidente com vítimas fatais mais comuns (42%). O choque (impacto do veículo com um objeto parado tais como: poste, muro, árvore, caçamba de entulho, veículo parado, etc) é o segundo tipo (27%) que mais acontece. Dentre os acidentes do tipo choque, o impacto contra o poste representa 62%.

3.2. Acidentes Fatais por Dia da Semana e por Horário



Os acidentes fatais envolvendo as motocicletas tiveram picos aos sábados e os atropelamentos, nas terças-feiras e quintas-feiras. Já os acidentes fatais onde as vítimas eram ocupantes dos demais veículos a distribuição aconteceu de forma homogênea durante a semana.



Observam-se os picos de acidentes fatais envolvendo as motocicletas no intervalo de horário das 0h00 às 0h59, das 12h00 às 12h59 e das 17h00 às 17h59. Em relação aos atropelamentos fatais, os picos que predominaram são das 7h00 às 7h59 e das 16h00 às 16h59. Para os acidentes fatais envolvendo os demais veículos, a maior incidência ocorreu no período das 13h00 às 13h59 e das 16h00 às 16h59.

3.3. Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais

No ano de 2012, aconteceram 78 ocorrências com 78 mortes e 99 veículos envolvidos. Desses veículos, 55 (55,6%) participaram de acidentes onde faleceram ocupantes de motocicletas, 10 (10,1%) participaram de acidentes onde as vítimas fatais eram dos demais veículos, e 34 (34,3%) participaram de atropelamentos.

Visualize abaixo a distribuição dos veículos por tipo de acidentes.

Gráfico 1

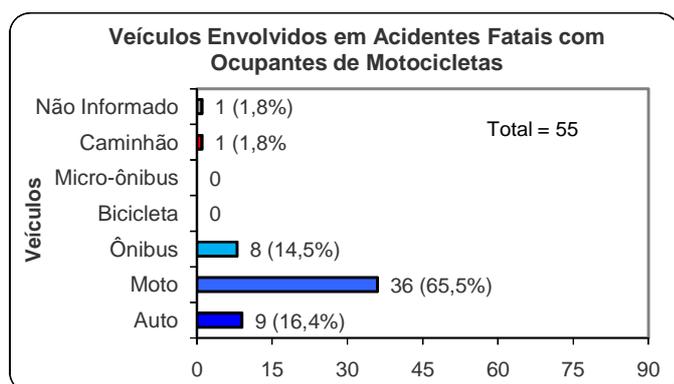


Gráfico 2

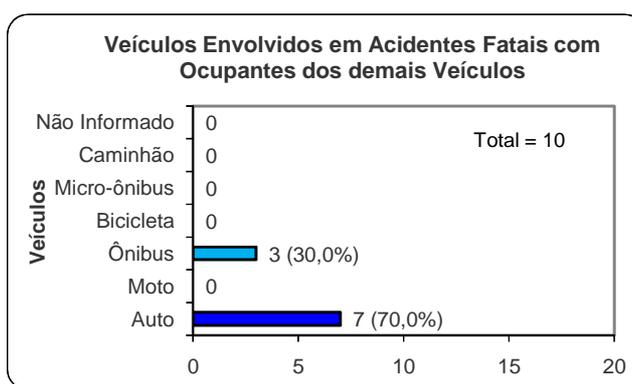


Gráfico 3

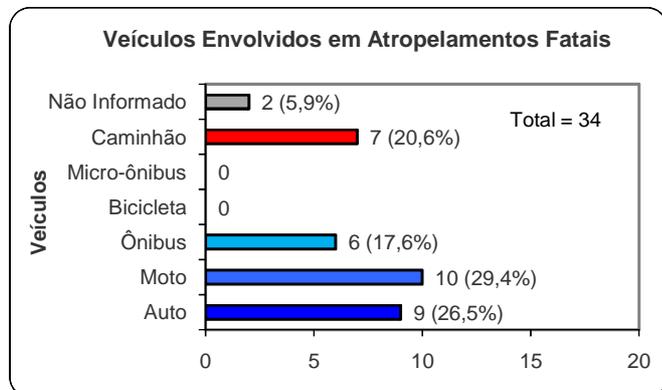
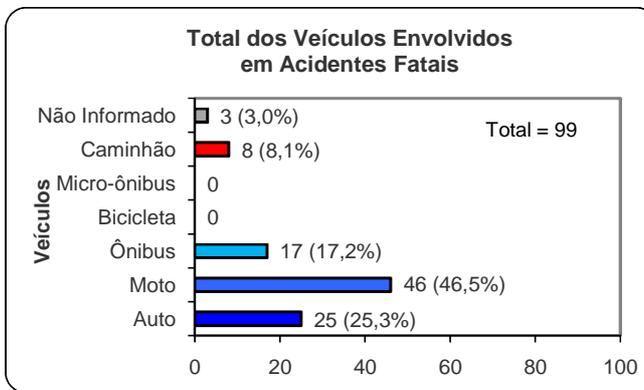


Gráfico 4

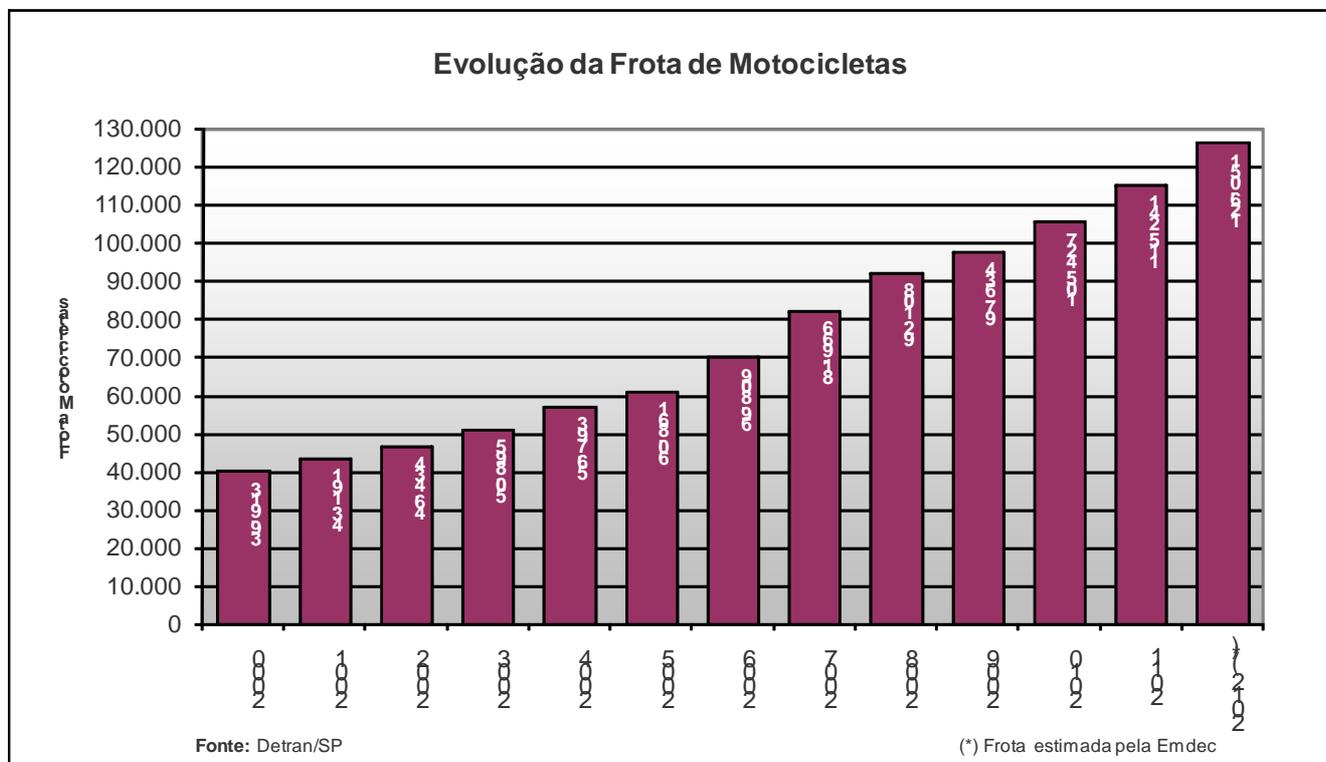


Vale ressaltar que as motocicletas participaram em 29,4% dos atropelamentos fatais (10 pedestres) e em 46,5% do total de veículos envolvidos nos acidentes fatais.

Se ainda considerarmos as vítimas fatais ocupantes de motocicletas (36), mais as vítimas pedestres atropeladas por motocicletas (10), vimos que 48 (59,0%) pessoas faleceram em função de acidentes envolvendo motos. Em 2012, as motocicletas representam 15,3% da frota licenciada.

4. MOTOCICLISTAS

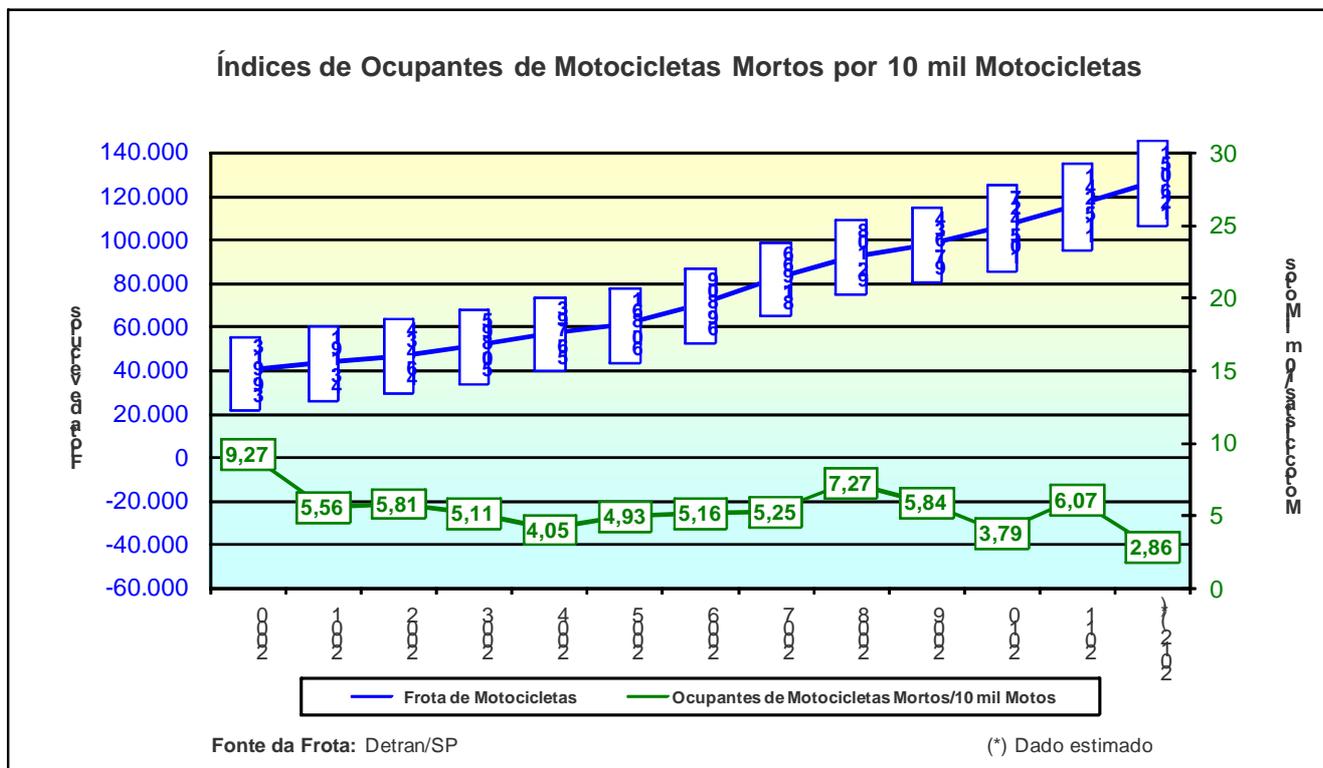
4.1. Frota das Motocicletas



No período de 2000 a 2012, a frota cresceu 215,8%, sendo que entre 2011 e 2012, cresceu 9,4%. A taxa média de crescimento é de 10,1% ao ano.

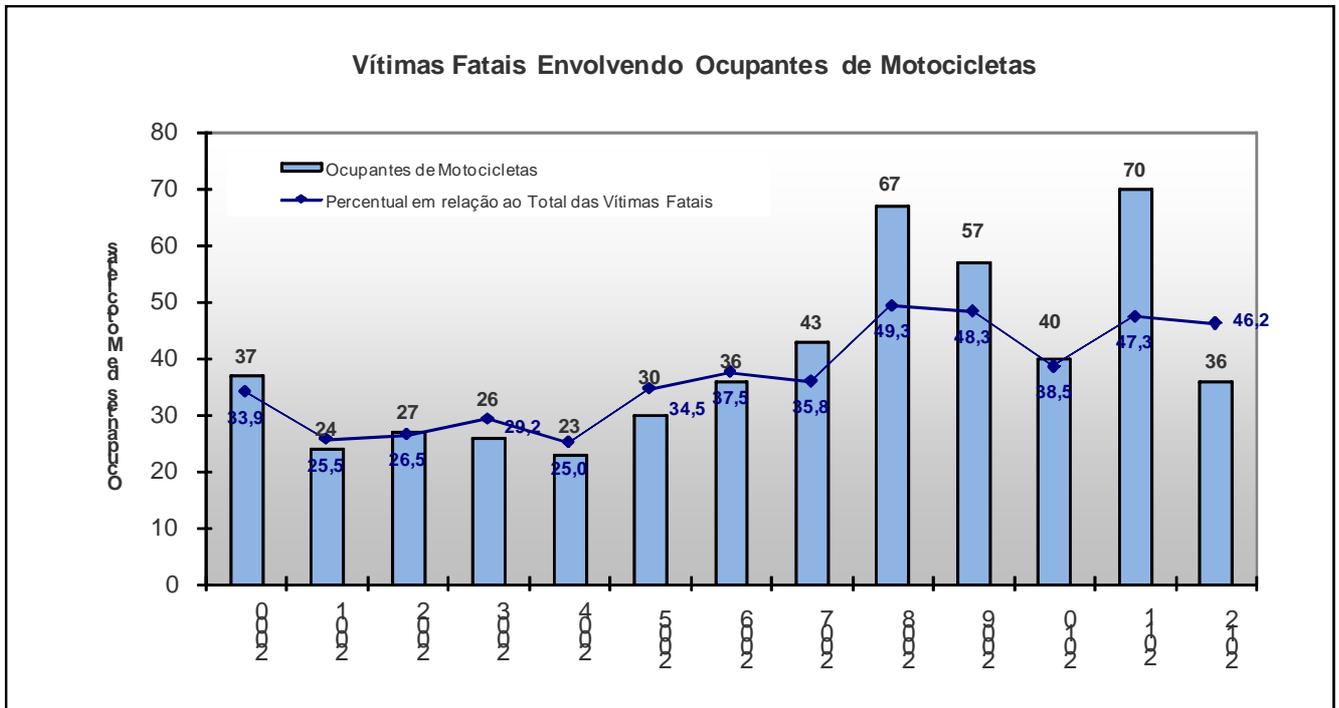
Em 2012, a frota de motocicletas representava 15,3% da frota geral. Em 2002, representava, dez anos atrás, representava 9,6%.

4.2. Índices de Ocupantes de Motocicletas Mortos por 10 mil Motocicletas



Comparando os índices de ocupantes de motocicletas mortos por 10 mil motocicletas, comparando o período de 2000 a 2012, observa-se um decréscimo de 69,2%. Em relação à comparação entre 2011 e 2012, o decréscimo foi de 52,9%.

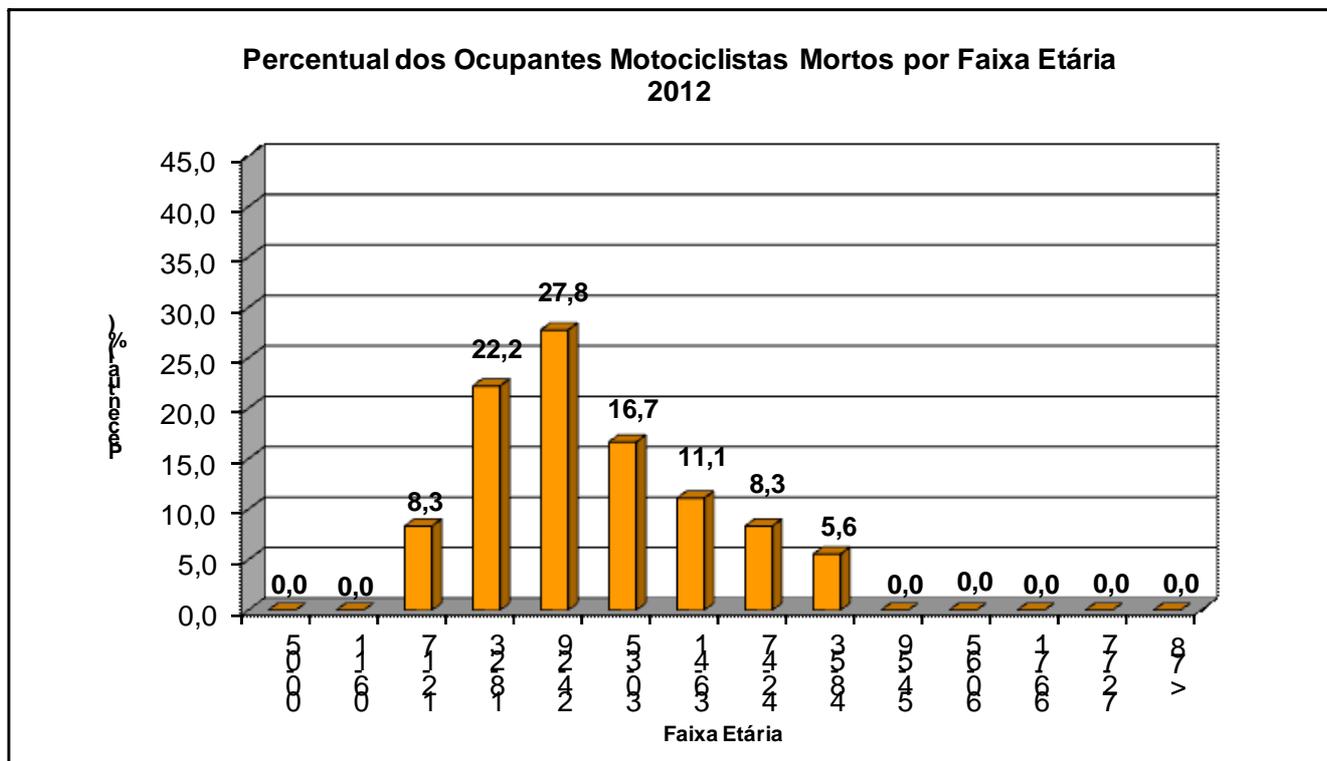
4.3. Vítimas Fatais Envolvendo Ocupantes de Motocicletas



A quantidade de vítimas fatais envolvendo motociclistas teve picos em 2008, 2009 e 2011. Em 2012 houve decréscimo de 48,6%, quando comparado com o ano de 2011

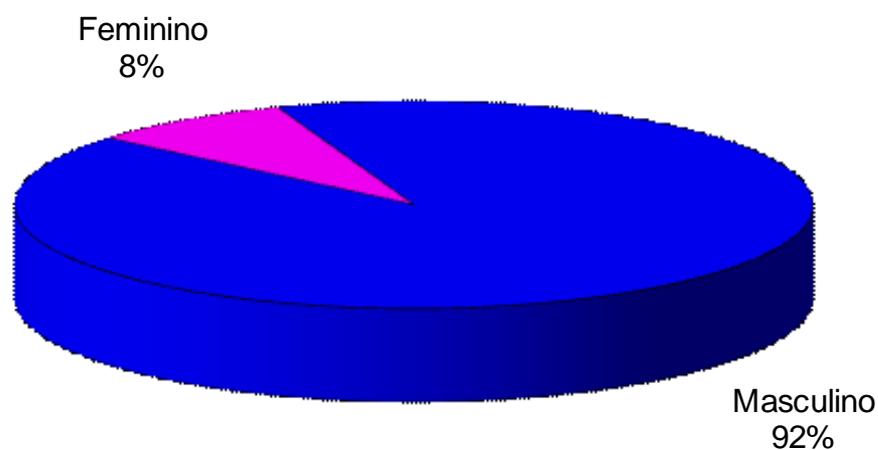
Entretanto a participação percentual dos ocupantes de motocicletas mortos em relação ao total das vítimas fatais tem crescido significativamente a partir de 2005, permanecendo estável entre 2008 e 2009, já em 2010 teve redução para 38,5%, em 2011 volta a crescer para 47,3%, e em 2012 a participação é de 46,2%.

4.4. Perfil dos Motociclistas Mortos



Os ocupantes de motocicletas mortos no trânsito são predominantemente jovens. A maior concentração está na faixa etária de 18 a 29 anos, 50,0% das vítimas (18 pessoas).

Composição dos Motociclistas Mortos por Sexo



Os motociclistas mortos envolvidos em acidentes de trânsito são 92% do sexo masculino e 8% do sexo feminino.

5. ALCOOLEMIA

O Código de Trânsito Brasileiro estabelece no artigo 165, que é infração gravíssima "dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência". Também prevê no artigo 306 que aqueles que estiverem conduzindo veículos automotores, na via pública, com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, cometem crime de trânsito.

ÁLCOOL X RISCO

Até **0,2 g/litro** no sangue - não produz efeito aparente na maioria das pessoas.
O risco de acidentes é nenhum.

De **0,2 a 0,5 g/litro** no sangue - sensação de tranquilidade, sedação, reação mais lenta a estímulos sonoros e visuais, dificuldade de julgamento de distâncias e velocidades.
O risco de acidentes aumenta duas vezes.

De **0,5 a 0,9 g/litro** no sangue - aumento do tempo necessário à reação e estímulos.
O risco de acidentes aumenta três vezes.

De **0,9 a 1,5 g/litro** no sangue - redução da coordenação e da concentração; alteração do comportamento.
O risco de acidentes aumenta 10 vezes.

De **1,5 a 3,0 g/litro** no sangue - intoxicação, confusão mental, descoordenação geral mental, visão dupla, desorientação.
O risco de acidentes aumenta 20 vezes.

De **3,0 a 4,0 g/litro** no sangue - inconsciência e estado de coma.

Com **5,0 g/litro** no sangue - coma e risco de morte.

Fonte: Depto Disciplina de Cirurgia do Trauma - FCM/UNICAMP

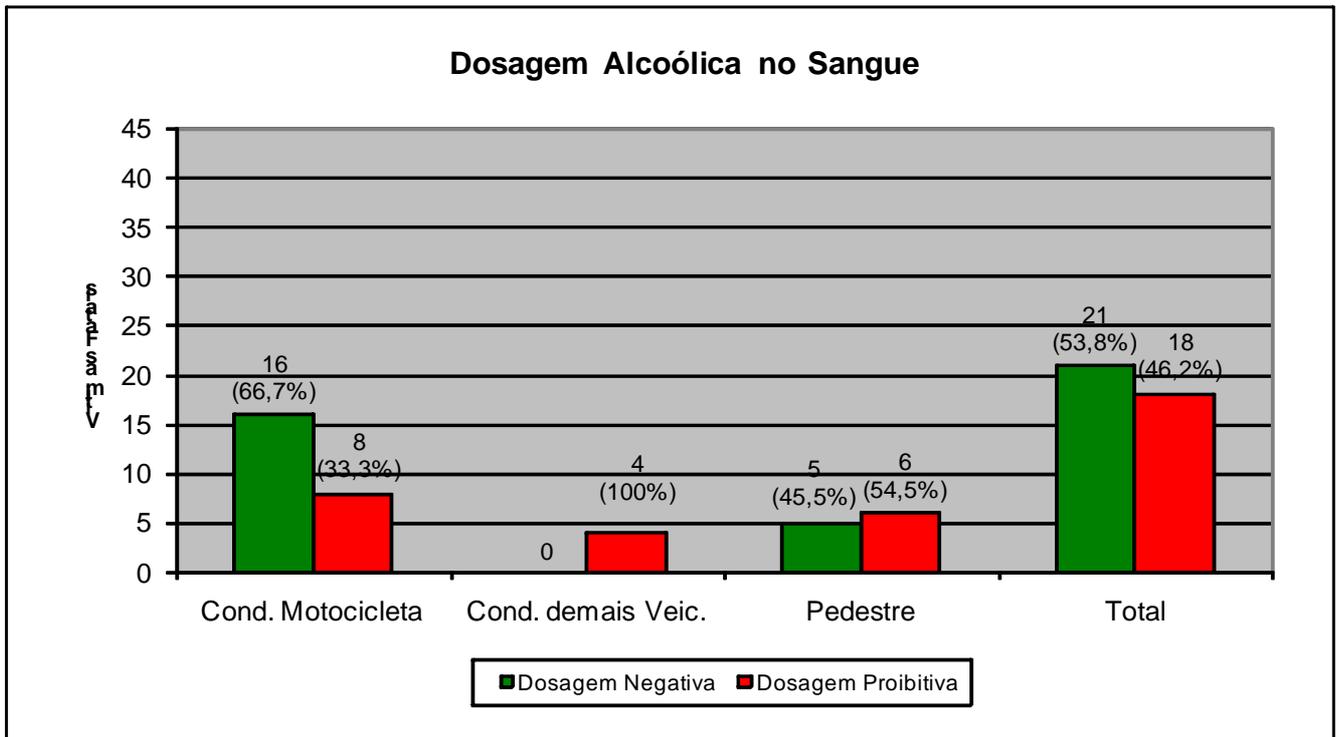
Resultados

No ano de 2012, houve **78 vítimas fatais** em acidentes na malha urbana de Campinas. Destas vítimas fatais, o Instituto Médico Legal - IML, fez coleta de sangue para verificar a dosagem alcoólica em **41 vítimas fatais**, correspondendo a 53% do total.

Das vítimas fatais nas quais foi verificada a dosagem alcoólica, 2 eram passageiras de motocicletas.

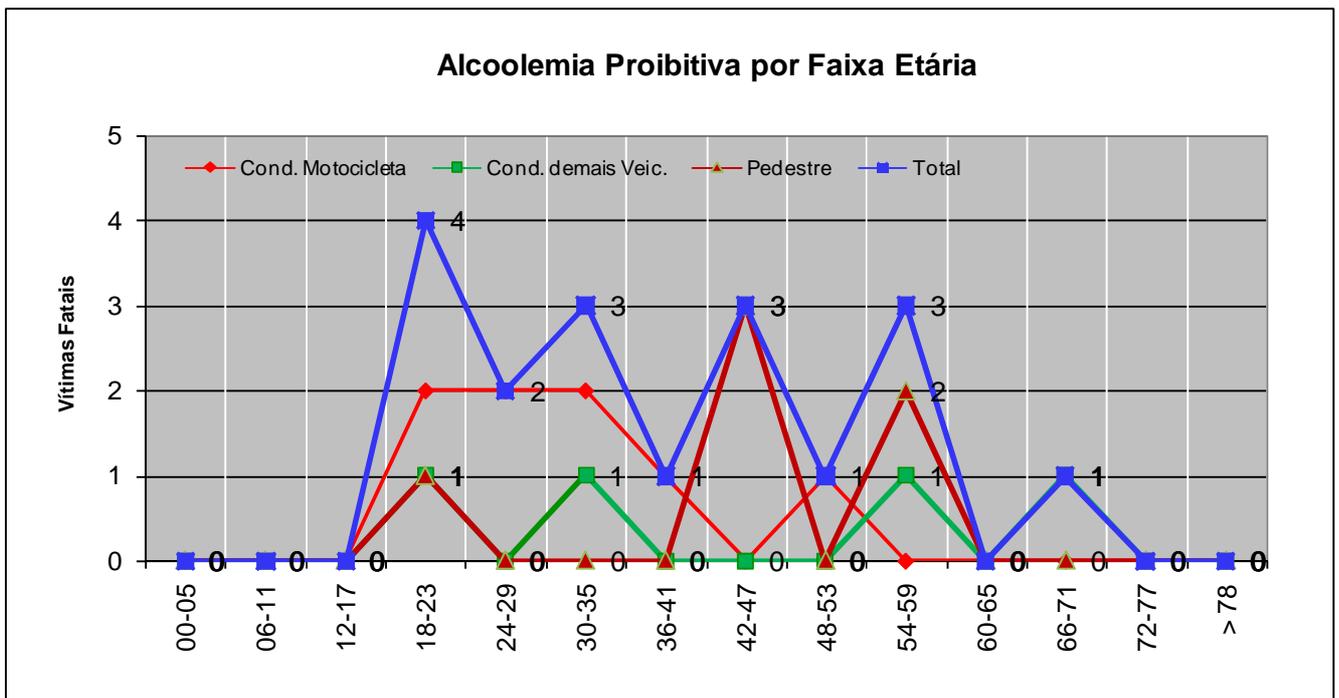
Os dados sobre alcoolemia que passamos a apresentar são referentes aos condutores (39) envolvidos em acidentes de trânsito.

5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue



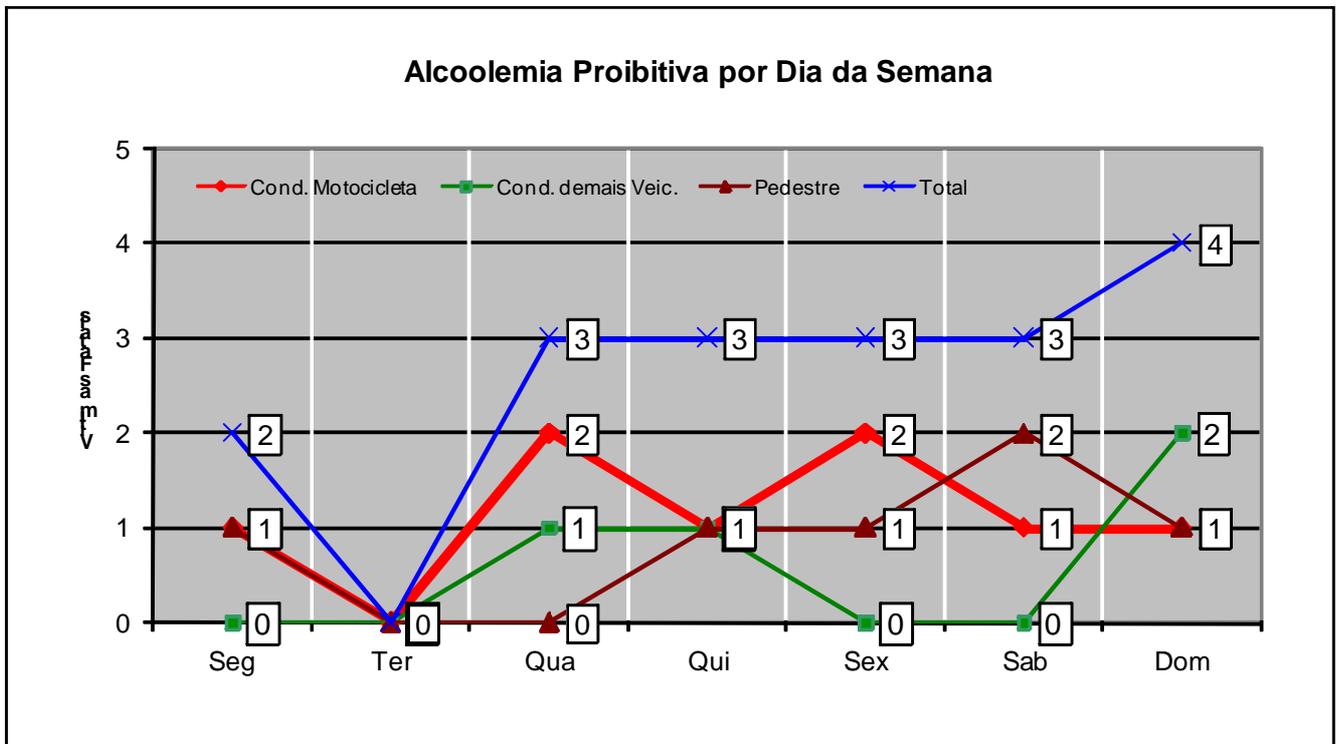
Em relação à amostra, 53,8% (21) apresentaram dosagem alcoólica negativa, enquanto que em 46,2% (18) notou-se dosagem alcoólica proibitiva (crime e infração de trânsito gravíssima para os condutores).

5.2. Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária

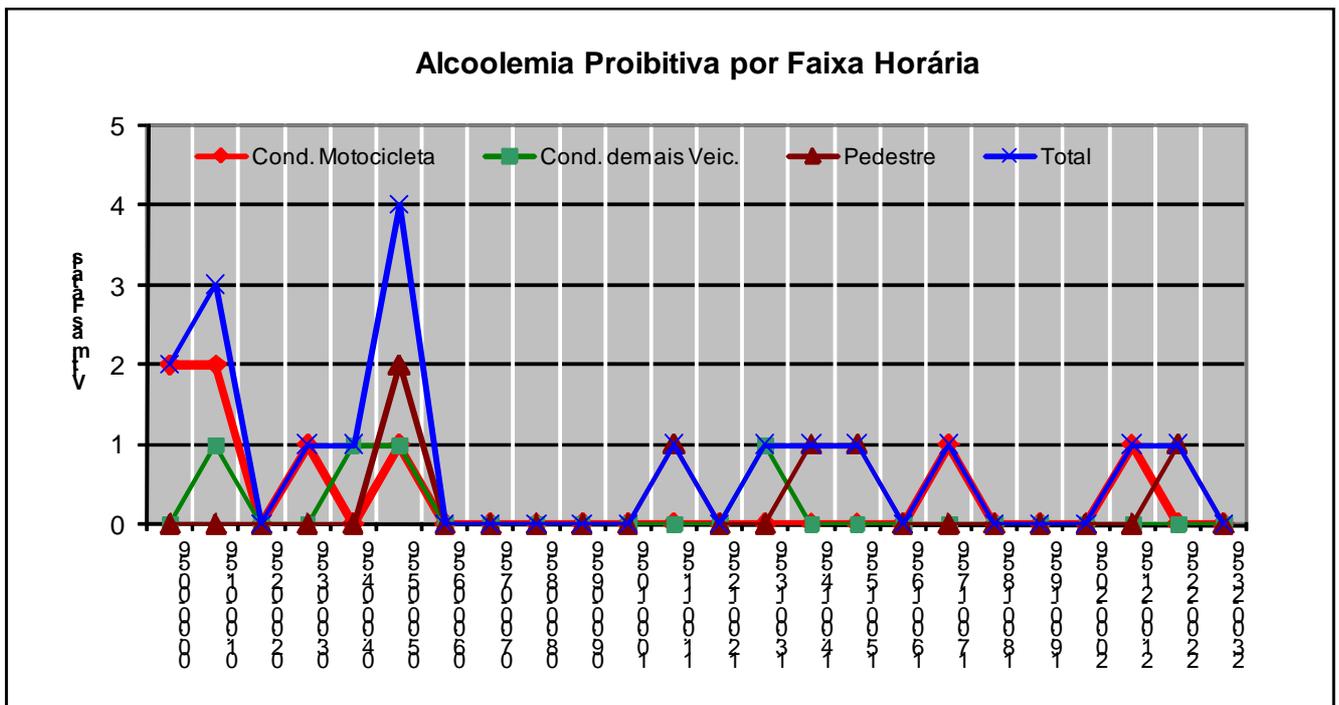


O grupo etário de 18 a 23 anos são os picos mais significativos e representam 22,2% das vítimas fatais com alcoolemia proibitiva.

5.3. Alcoolemia Proibitiva por Dia da Semana e por Faixa Horária



Dentre os condutores de motos com alcoolemia proibitiva, os picos encontram-se nas quartas-feiras e sextas-feiras. No total da amostra proibitiva os dias da semana que apresentaram picos são aos domingos.

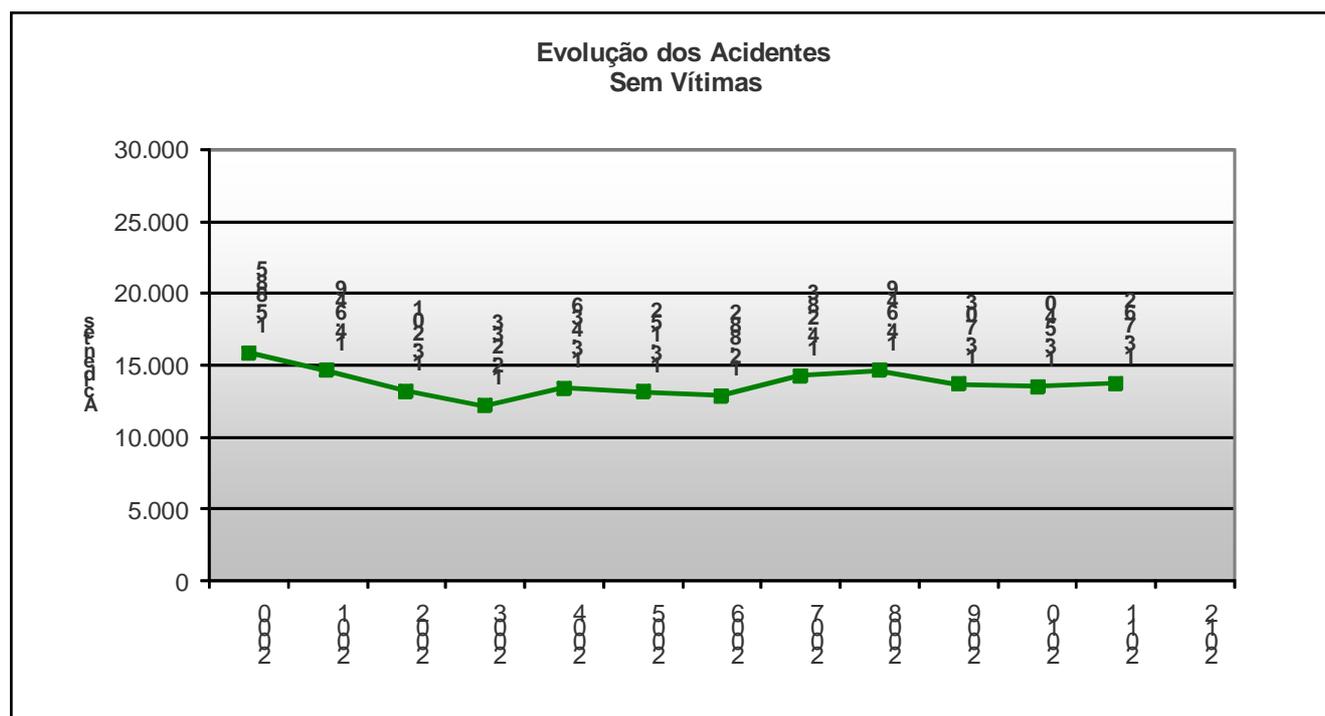
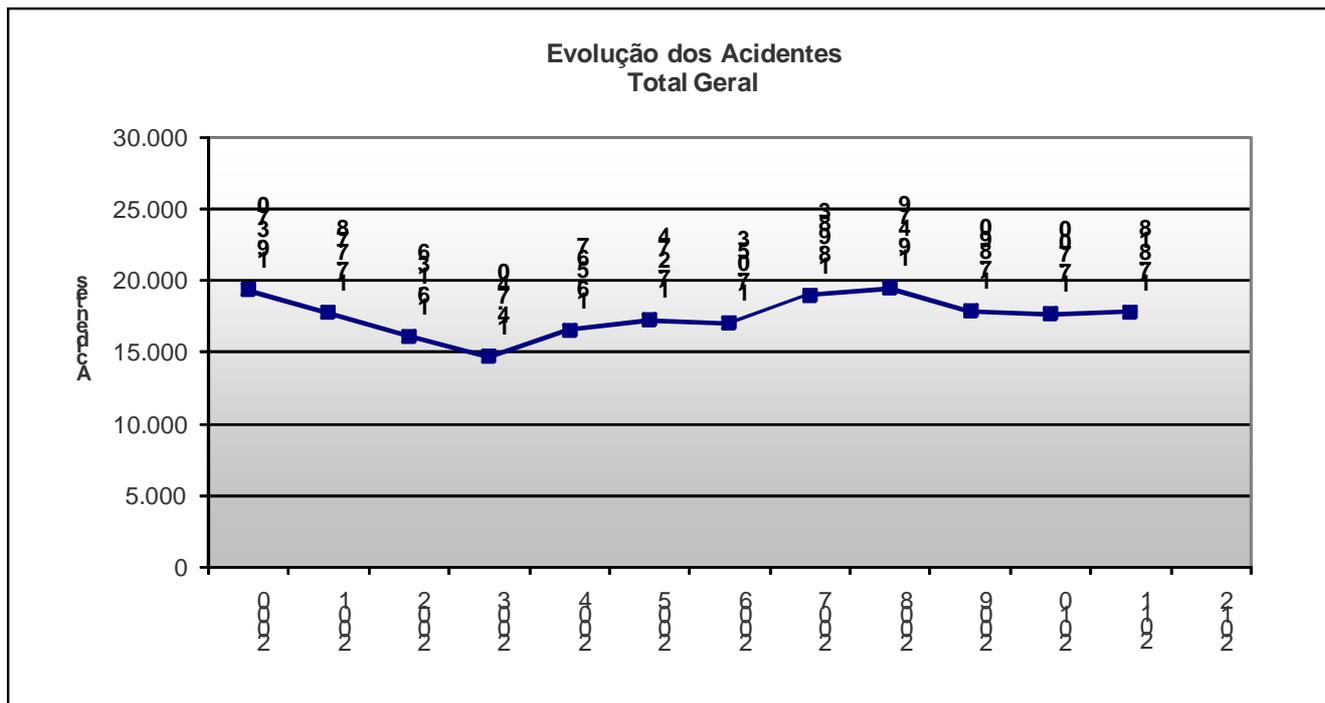


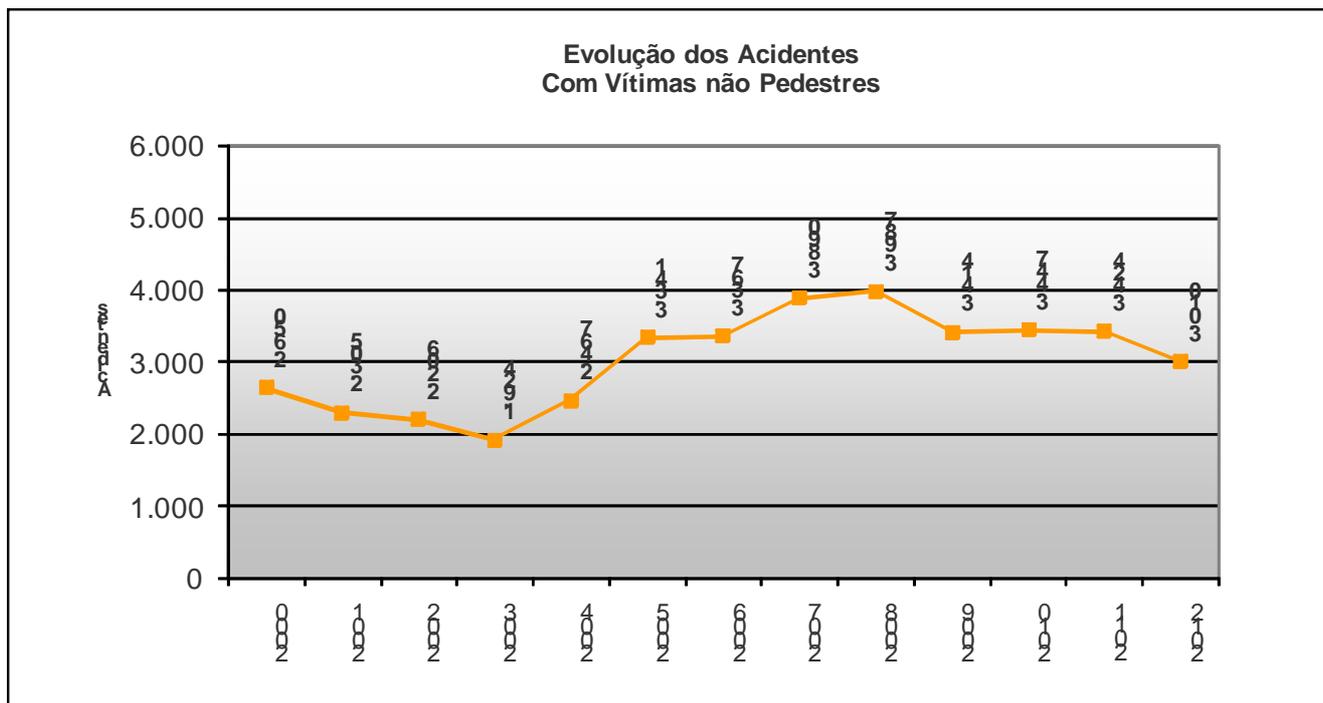
Os picos das faixas horárias que se destacam são das 00h00 às 00h59 e das 01h00 às 01h59 para os condutores de motos com alcoolemia proibitiva; e para os pedestres e o total da amostra, das 05h00 às 05h59.

6. ACIDENTES DE TRÂNSITO

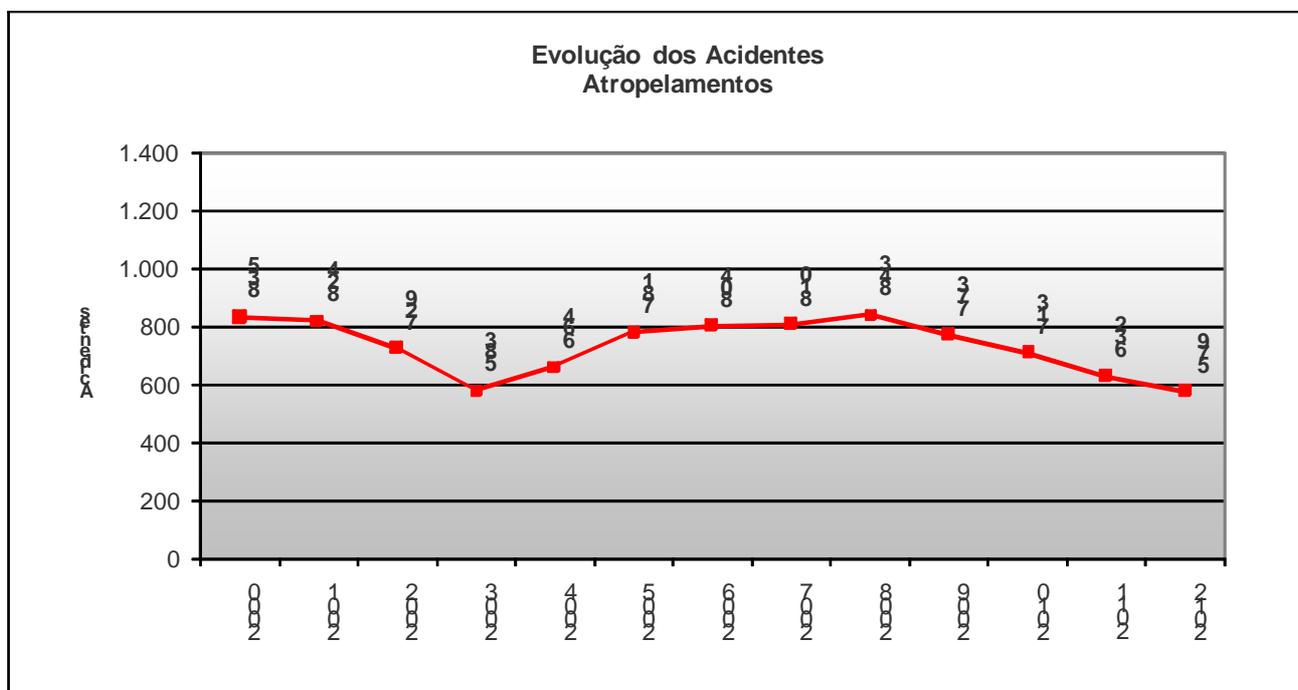
6.1. Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito

O total geral dos acidentes e o total dos acidentes sem vítimas referentes a 2012 não estão sendo divulgados, devido às ocorrências sem vítimas providas da Delegacia Eletrônica não terem sido disponibilizadas, até a divulgação deste caderno, com o detalhamento necessário para aplicação da metodologia adotada.



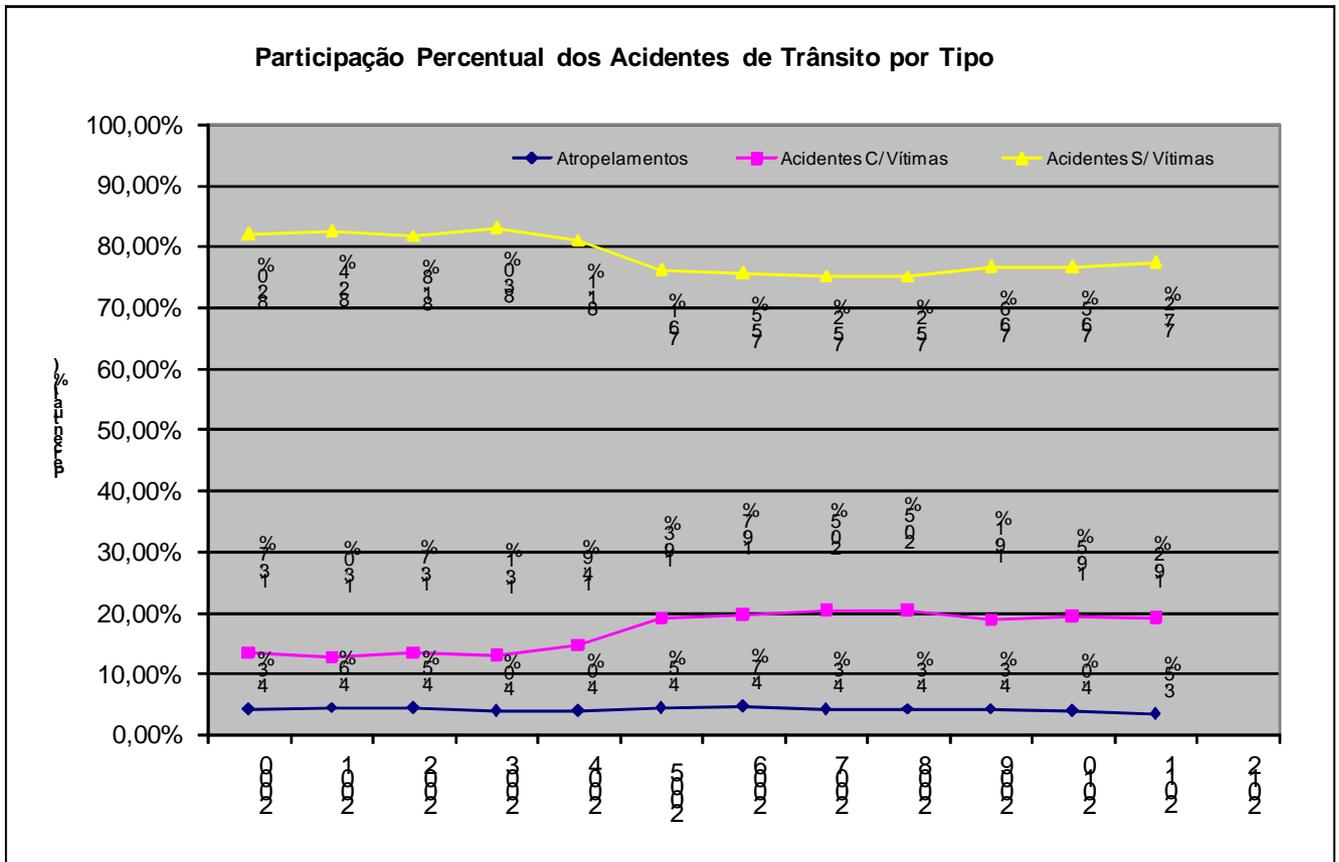


Os acidentes com vítimas não pedestres (entre veículos) apresentaram constantes quedas no período de 2000 a 2003. Entre 2004 e 2005, 2007 e 2008, sofreram aumentos. Em 2009 sofreu forte queda, e em 2010 e 2011 praticamente mantiveram-se os números. No comparativo do ano de 2011 com o ano de 2000, verifica-se aumento de 13,6%. O ano de 2012, comparado com o ano de 2011, apresentou um decréscimo de 12,1%.



Os atropelamentos apresentaram constantes quedas no período de 2000 a 2003. A partir de 2004 tem sofrido aumentos, mantendo-se quase estável entre 2006 e 2007 e caindo a partir de 2009. No comparativo do período de 2000 a 2012, verifica-se queda de 30,7%. Em 2012 o decréscimo foi de 8,4% em relação a 2011.

6.2. Comparativo Anual da participação dos acidentes por Tipo



**Secretaria Municipal de Transportes
Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC**

Sérgio Benassi
Secretário e Diretor Presidente

Maria Olivia Guerra Aroucha
Diretora de Planejamento e Projetos

Pedro Meloni de Oliveira
Gerente de Planejamento de Mobilidade

Daniel Luís Nithack e Silva
Chefe do Departamento de Georreferenciamento e Sistematização de Dados

EQUIPE TÉCNICA

Marineide de Jesus Nunes
Neide Lindbergh Silva
Ede Aparecida Contiero
Marco Antonio Franchi
Esther Olímpia Lousano
Valéria Braga Mendonça
Luiz Gustavo Soares Vianna
Angela Kássia Amaro da Silva Aguiar

Fontes dos Dados

Dos Acidentes: Polícia Militar do Estado de São Paulo e Delegacia Eletrônica de Campinas
Dos Acidentes Fatais e das Vítimas Fatais: Delegacias de Polícia Civil de Campinas, IML e SETEC

Atualizado em 23/09/2013