



**DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO  
Fatais, Com Vítimas e  
Atropelamentos  
2014**

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

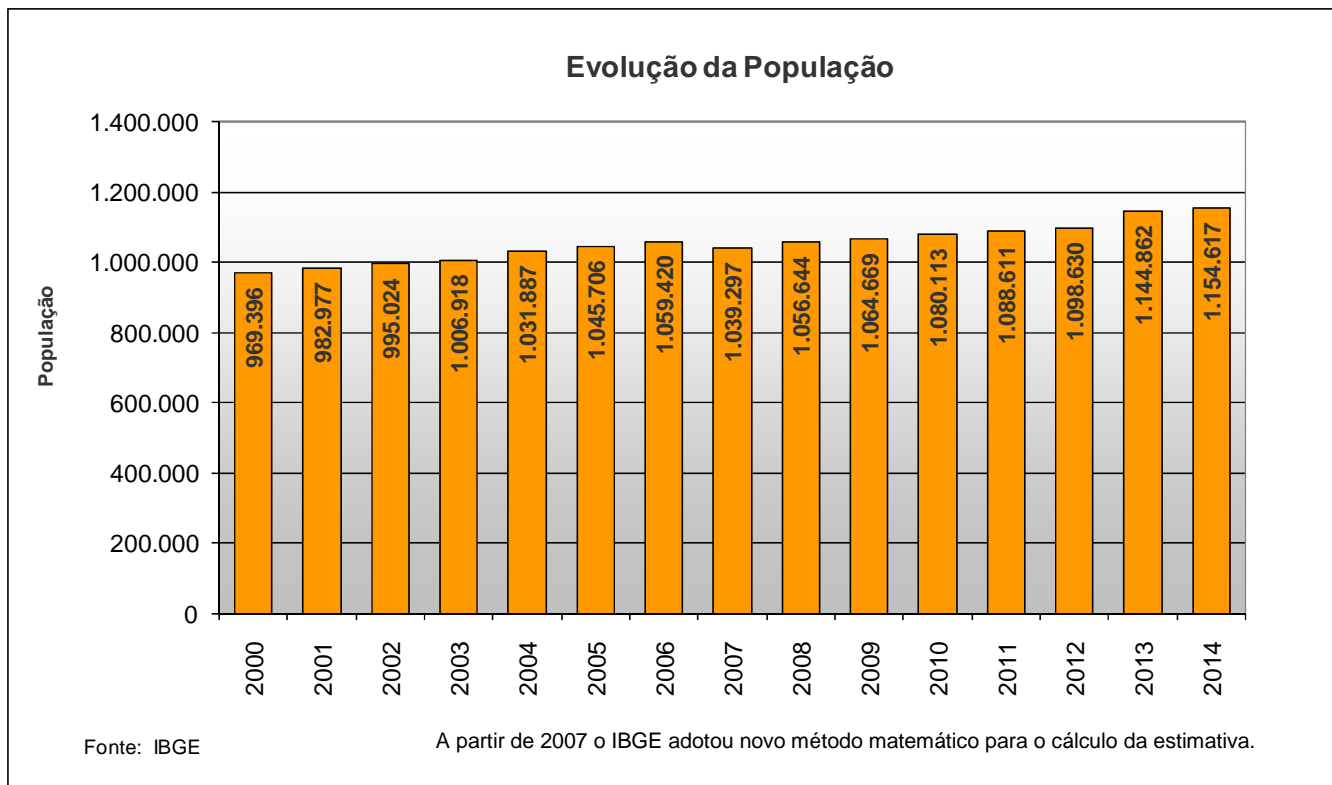
Mar/2016

## ÍNDICE

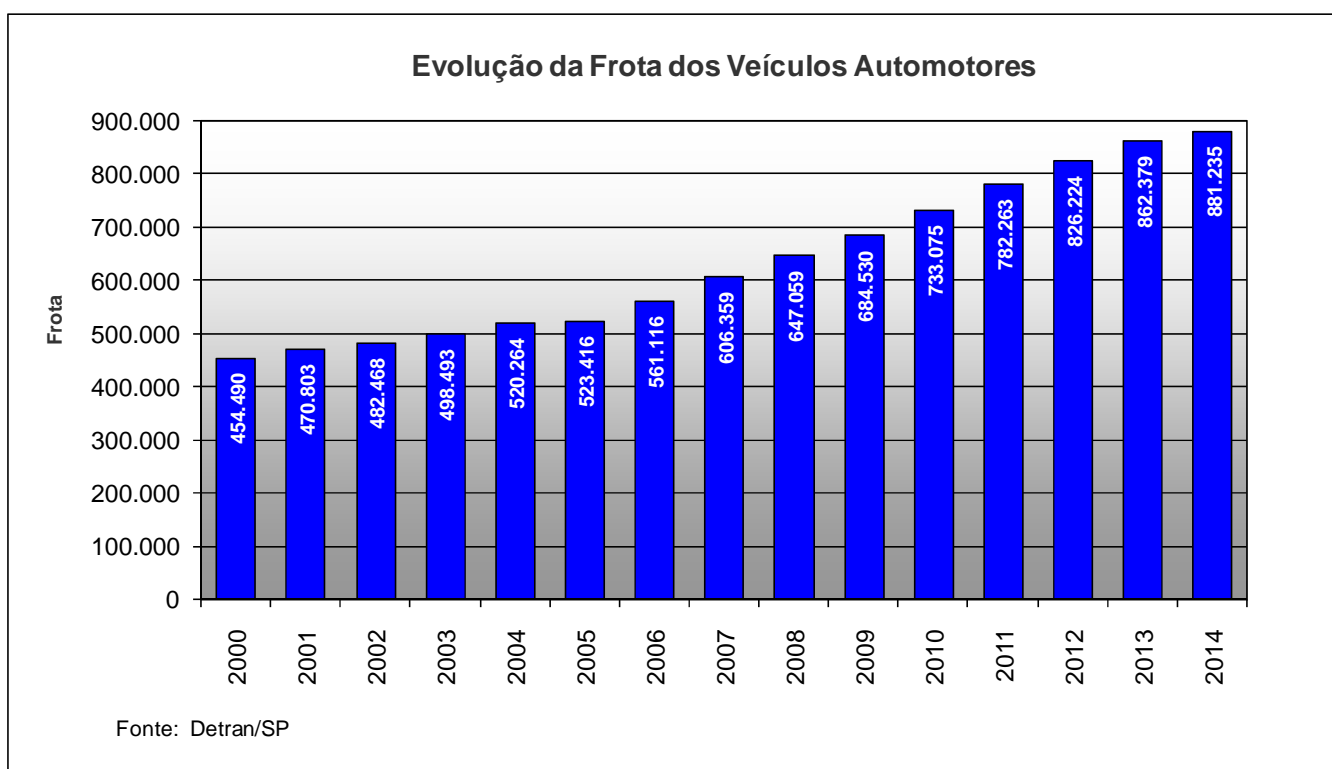
1. MOBILIDADE	03
1.1. População e a Frota	03
1.2. Taxa de Motorização	04
2. VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO	05
2.1. Índices de Mortalidade por 10 mil Veículos e por 100 mil Habitantes	05
2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais	06
2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais	07
2.4. Comparativo 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	27
5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue	28
5.2. Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária	28
5.3. Alcoolemia Proibitiva por Dia da Semana e por Faixa Horária	29
6. ACIDENTES DE TRÂNSITO	30
6.1. Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito	30
6.2. Comparativo Anual da Participação dos Acidentes de Trânsito	32
7. EQUIPE TÉCNICA	33

## 1. MOBILIDADE

### 1.1. População e Frota

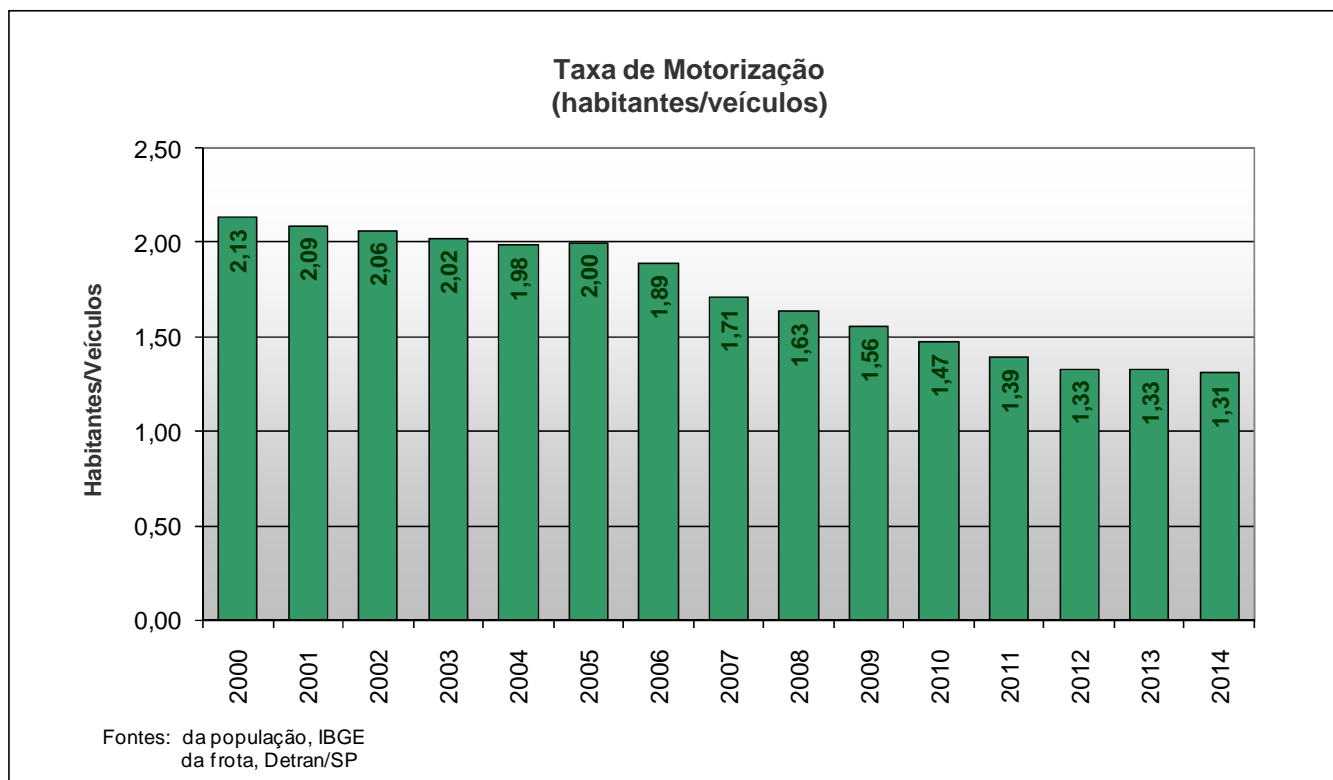


A taxa média de crescimento da população é de 1,3%.



A taxa média de crescimento da frota é de 4,9% (cerca de 4 vezes a taxa de crescimento populacional). A frota de 2014 cresceu 2,2% em relação ao ano anterior.

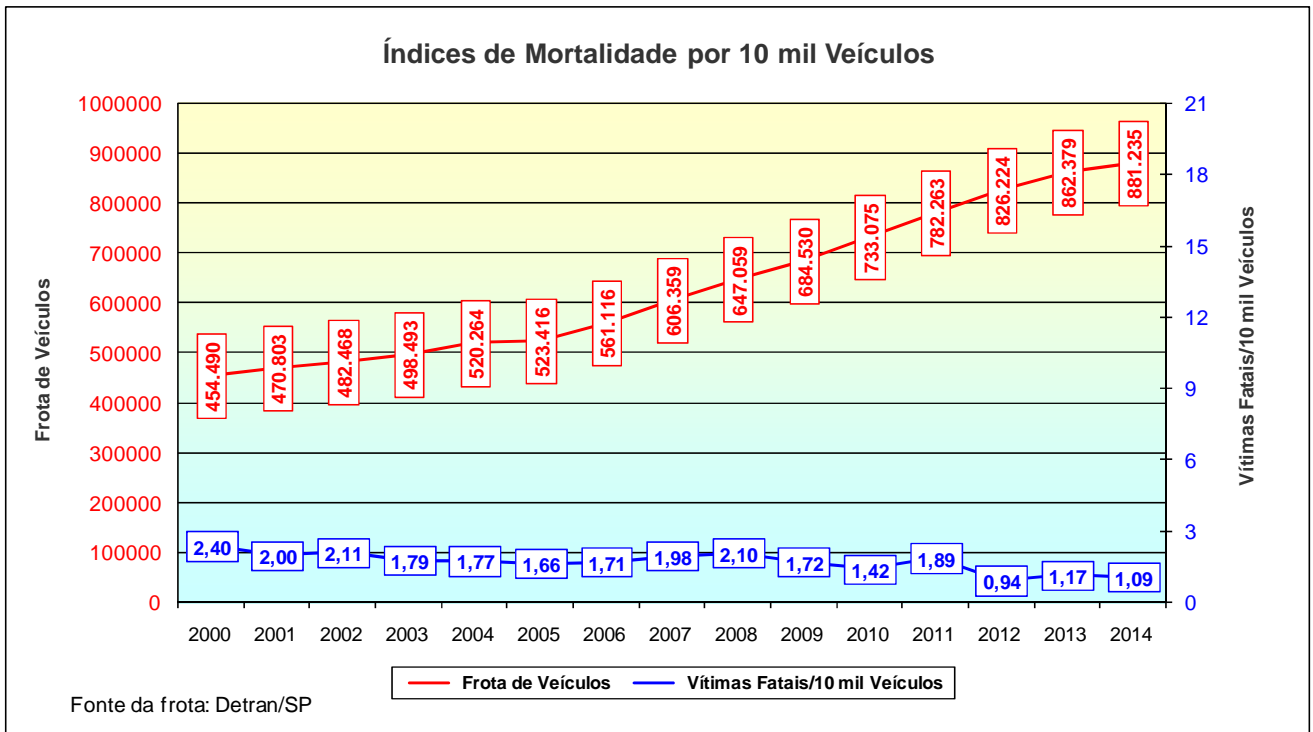
## 1.2. Taxa de Motorização



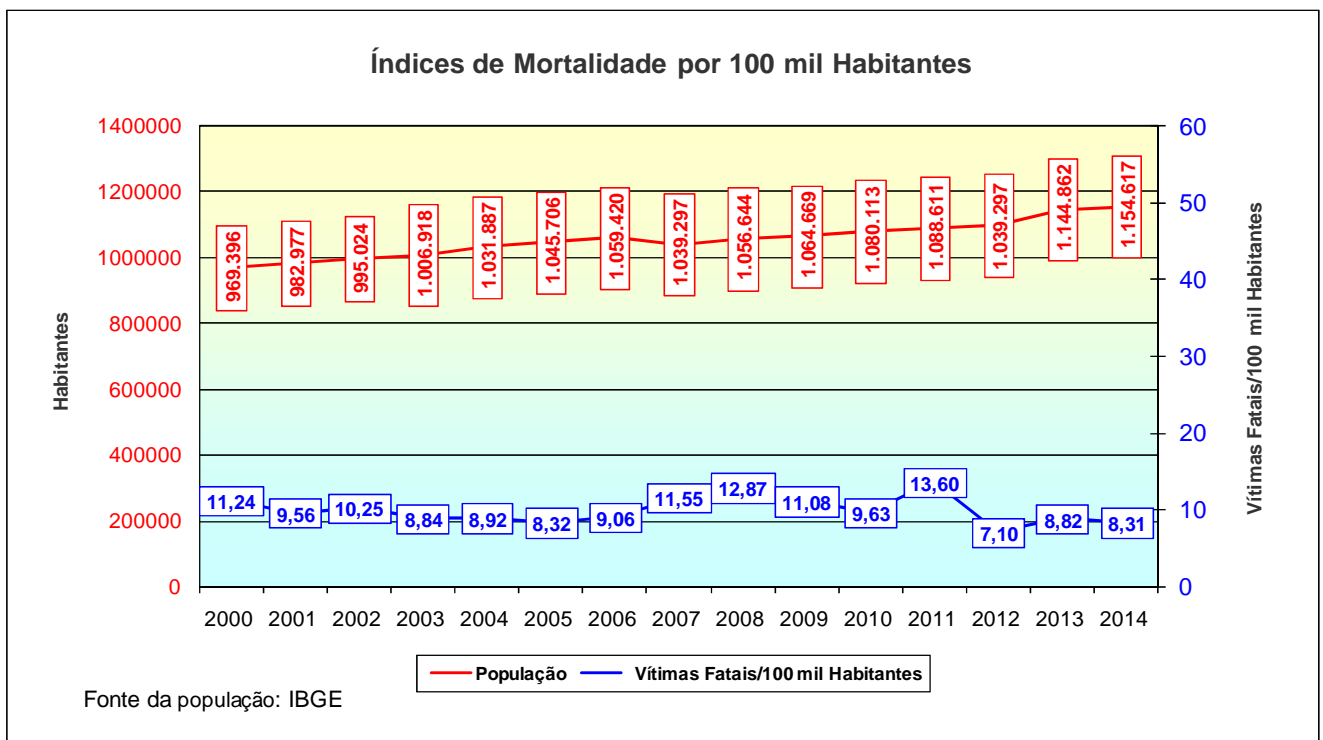
Em relação aos dados apresentados com base no IBGE e Detran/SP, observamos que a circulação de Campinas através da taxa de motorização é elevada, estabelece 1 veículo para cada 1,31 habitantes. É uma das cidades brasileiras com mais alta taxa de motorização.

## 2. VÍTIMAS FATAIS

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



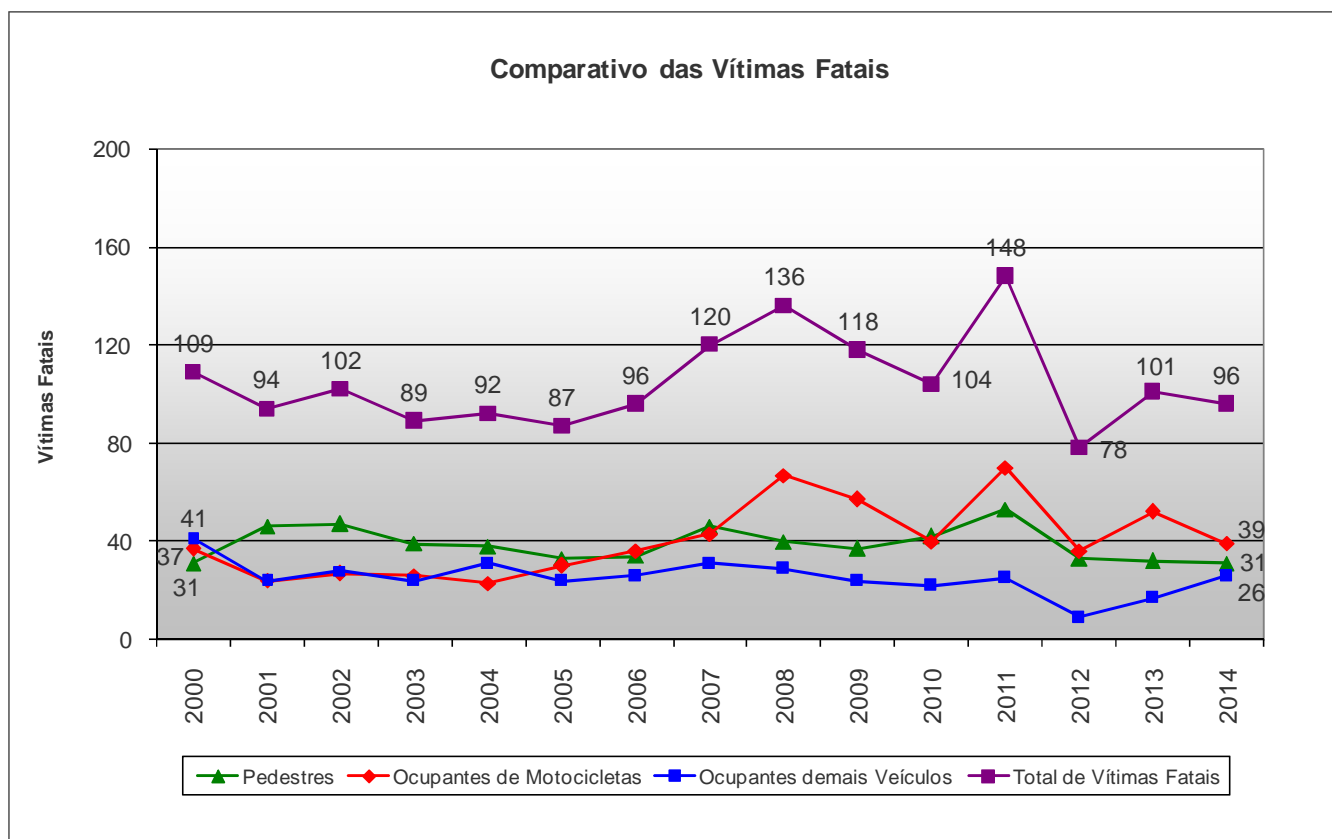
Em relação aos índices de mortalidade por 10 mil veículos, comparando o período de 2000 a 2014, observa-se uma redução de 54,6%. Entre os anos de 2013 e 2014, ocorreu diminuição 6,8%.



Em relação aos índices de mortalidade por 100 mil habitantes, comparando o período de 2000 a 2014, observa-se uma redução de 26,1%. Entre os anos de 2013 e 2014, houve uma redução de 5,8%.

A partir de 2007 o IBGE adotou novo método matemático para o cálculo da estimativa da população.

## 2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais

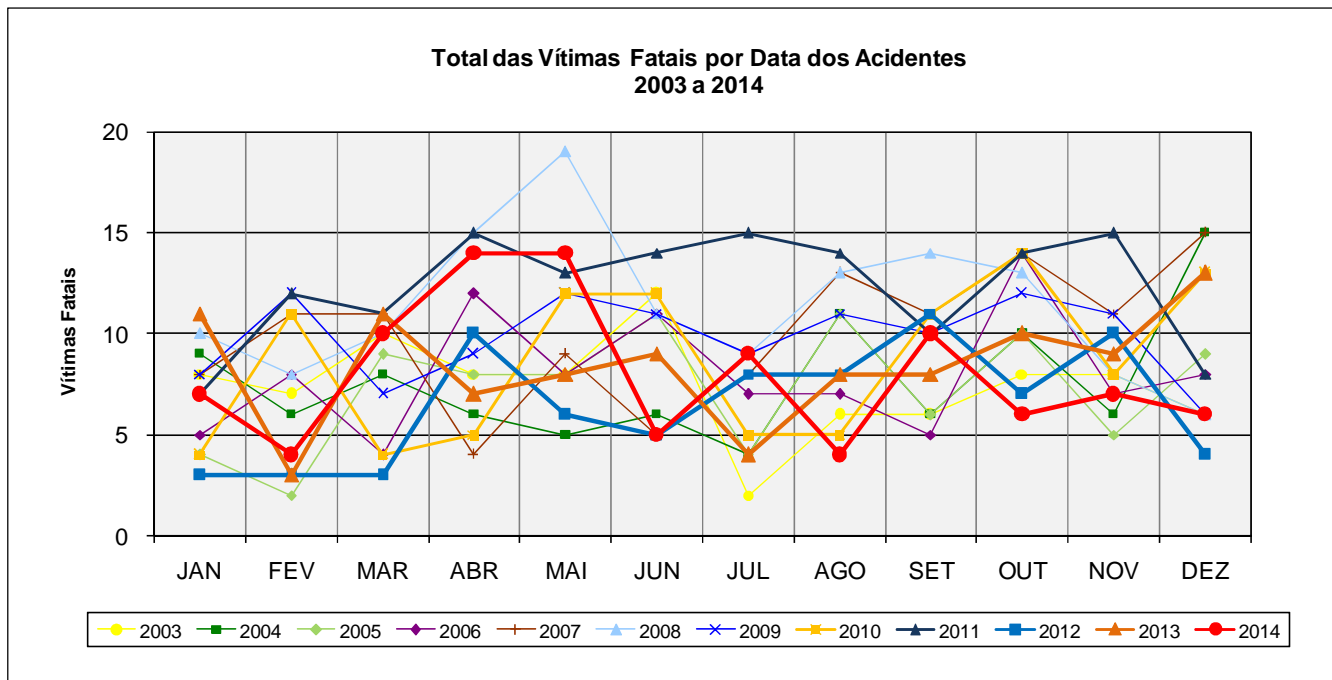


No período de 2000 a 2014, houve uma redução de 11,9% no número total de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito na malha urbana do município. A variação percentual neste período, por tipo de vítimas, nenhuma caso de pedestres, aumento de 5,4% para ocupantes de motocicletas e o decréscimo de 36,6% para os ocupantes dos demais veículos.

Já entre o período de 2013 e 2014, os dados apontam, respectivamente, decréscimo de 5,0% (total), decréscimo de 3,1% (pedestres), decréscimo de 25,0% (ocupantes de motocicletas) e acréscimo de 52,6% (ocupantes dos demais veículos).

A quantidade total de vítimas fatais registradas em 2014 é de 96 vítimas, sendo que 31 (32,3%) eram pedestres, 39 (40,6%) eram ocupantes de motocicletas e 26 (27,1%) eram ocupantes dos demais.

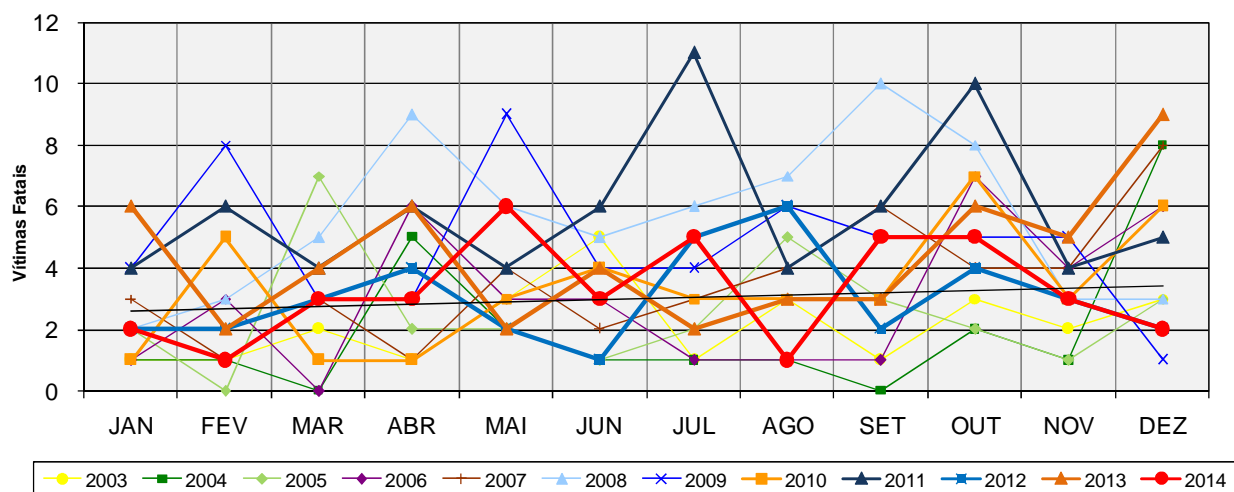
### 2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais



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
2013	11	3	11	7	8	9	4	8	8	10	9	13	101	29,5
2014	7	4	10	14	14	5	9	4	10	6	7	6	96	-5,0

O total das vítimas fatais do ano de 2014 teve um decréscimo de **5,0%** em relação ao ano de 2013. 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 2014

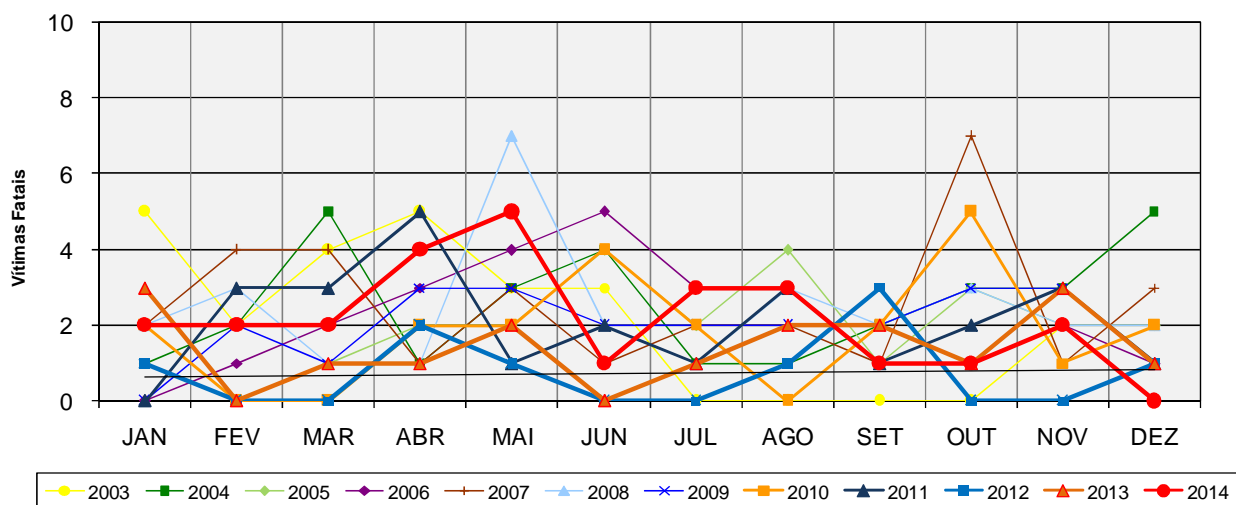


ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	1	1	2	1	3	5	1	3	1	3	2	3	26	-
2004	1	1	0	5	2	1	1	1	0	2	1	8	23	-11,5
2005	2	0	7	2	2	1	2	5	3	2	1	3	30	30,4
2006	1	3	0	6	3	3	1	1	1	7	4	6	36	20,0
2007	3	1	3	1	4	2	3	4	6	4	4	8	43	19,4
2008	2	3	5	9	6	5	6	7	10	8	3	3	67	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
2013	6	2	4	6	2	4	2	3	3	6	5	9	52	44,4
2014	2	1	3	3	6	3	5	1	5	5	3	2	39	-25,0

No ano de 2014 houve decréscimo de 25,0% das vítimas fatais ocupantes de motocicletas, em comparação com o ano de 2013.

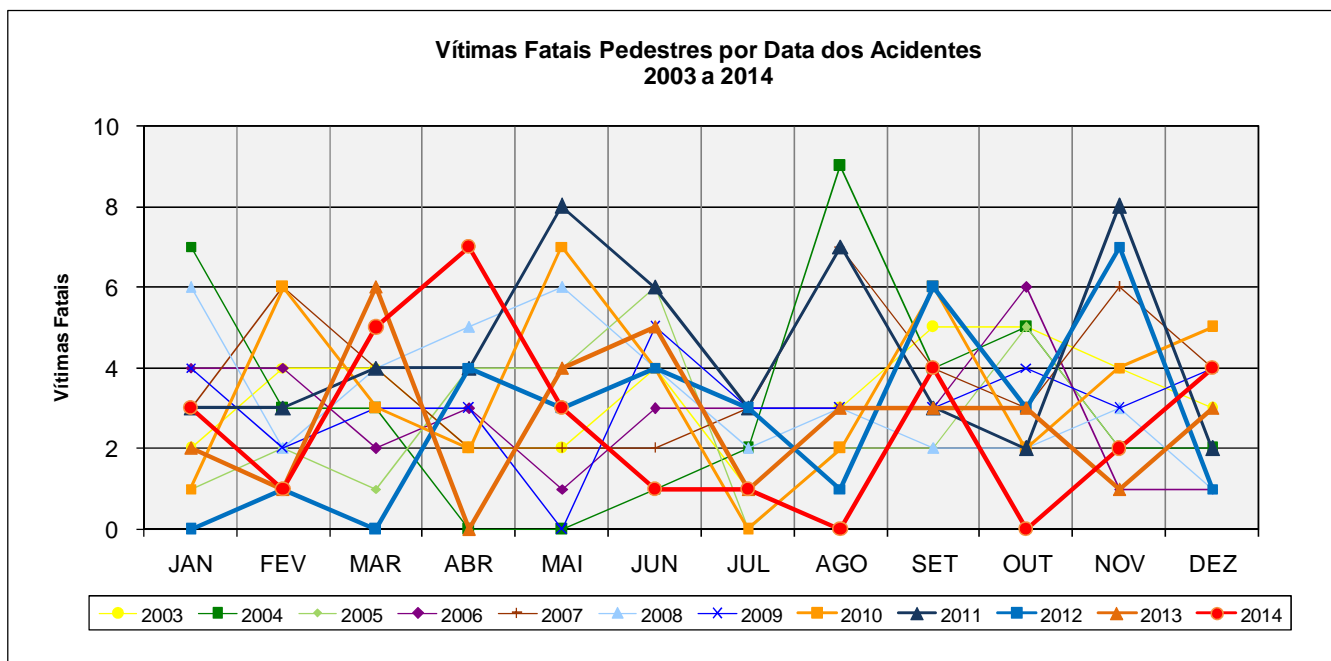


Vítimas Fatais Ocupantes demais Veículos por Data dos Acidentes  
2003 a 2014



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
2013	3	0	1	1	2	0	1	2	2	1	3	1	17	88,9
2014	2	2	2	4	5	1	3	3	1	1	2	0	26	52,9

No ano de 2014 houve acréscimo de 52,9% das vítimas fatais ocupantes de veículos (exceto ocupantes de motos), em comparação com o ano de 2013.

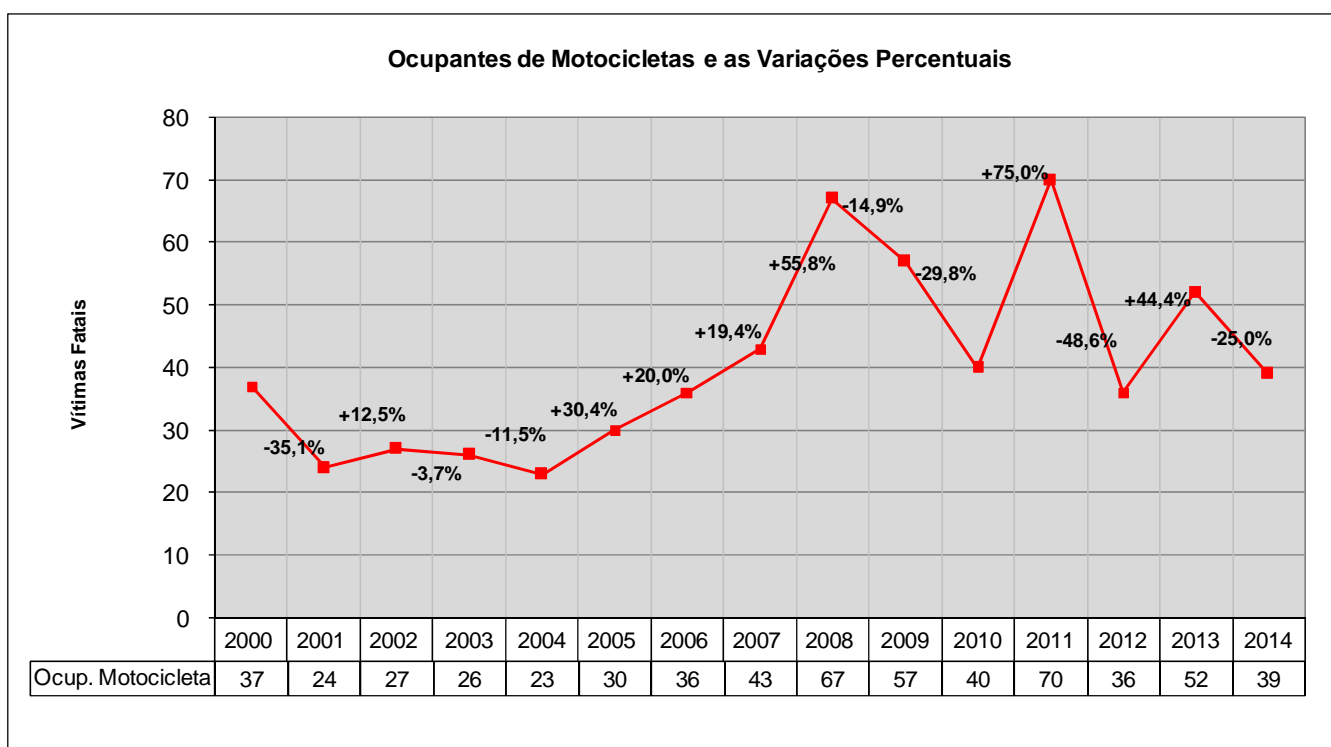
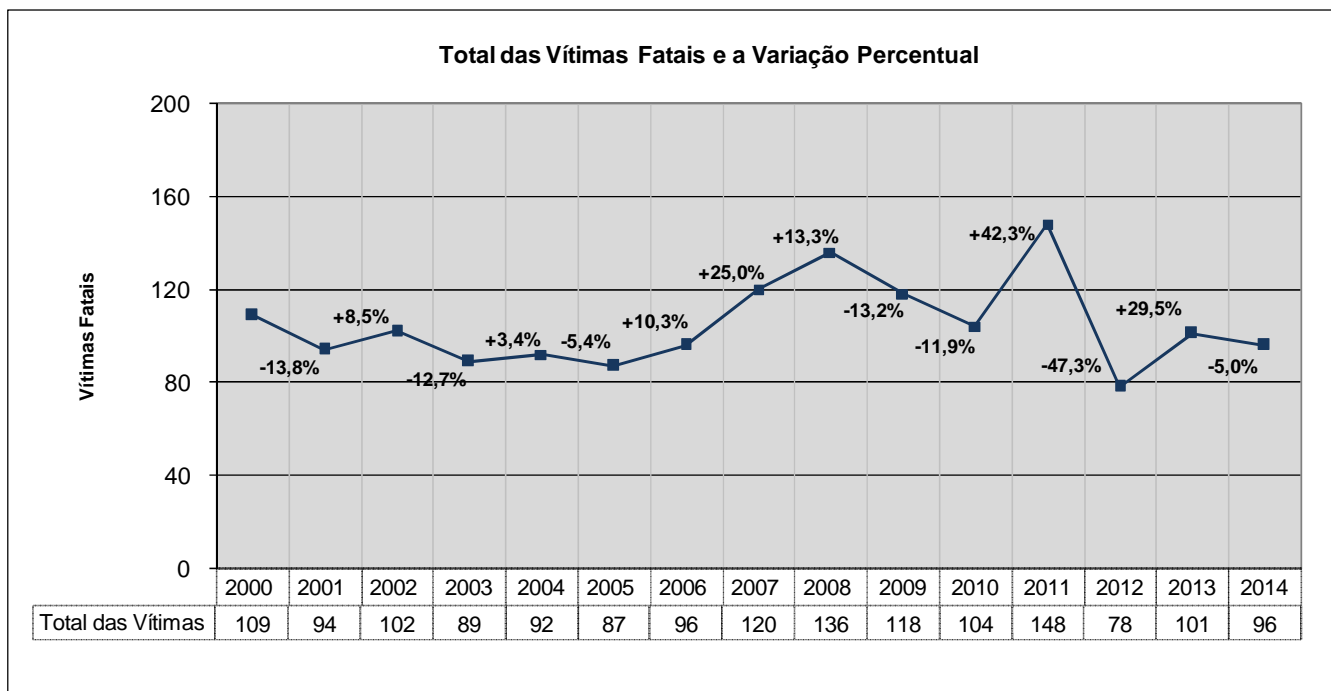


ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	2	4	4	2	2	4	1	3	5	5	4	3	39	-
2004	7	3	3	0	0	1	2	9	4	5	2	2	38	-2,6
2005	1	2	1	4	4	6	0	2	2	5	2	4	33	-13,2
2006	4	4	2	3	1	3	3	3	3	6	1	1	34	3,0
2007	3	6	4	2	2	2	3	7	4	3	6	4	46	35,3
2008	6	2	4	5	6	4	2	3	2	2	3	1	40	-13,0
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
2013	2	1	6	0	4	5	1	3	3	3	1	3	32	-3,0
2014	3	1	5	7	3	1	1	0	4	0	2	4	31	-3,1

Na quantidade de pedestres fatais do ano de 2014 quando comparado com o ano de 2013, houve um decréscimo de 3,1.

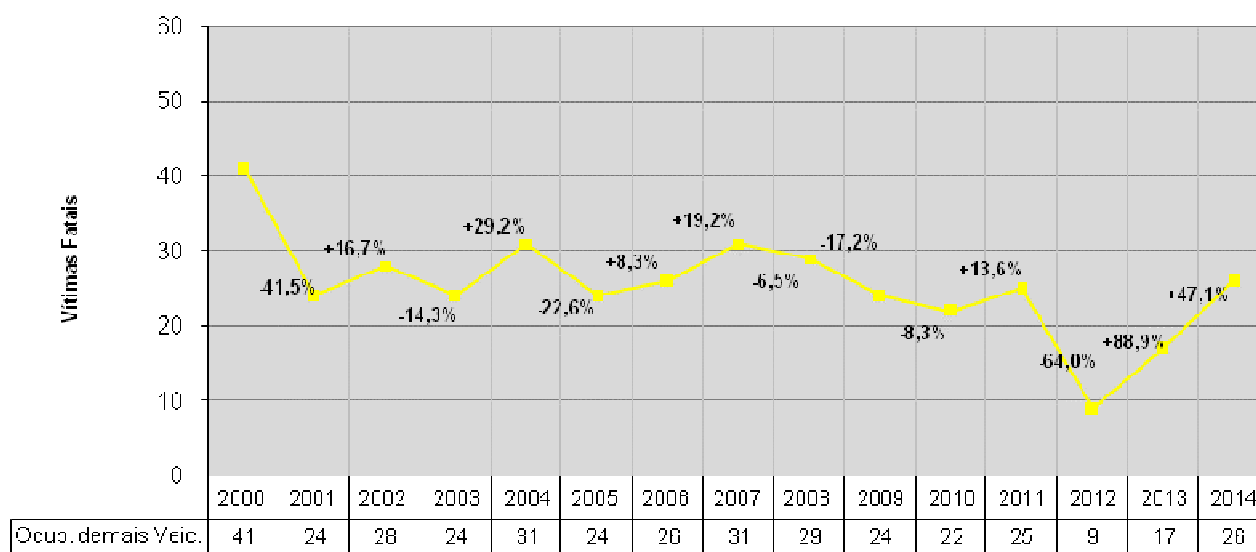
A participação de cada tipo de veículo nos atropelamentos destes pedestres está representada no gráfico 3 da página 20.

## 2.4. Comparativo das Vítimas Fatais por Tipo e por Período

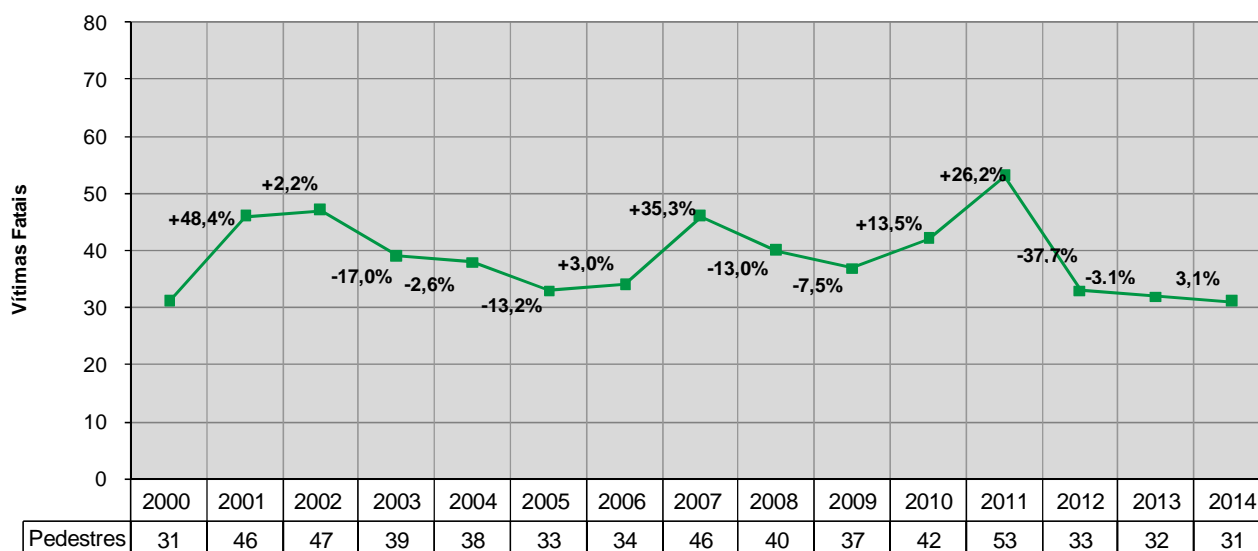


Comparando o total das vítimas fatais do ano de 2014 com o ano de 2013, houve um decréscimo de **5,0%**. Os ocupantes de motocicletas vitimados diminuíram **25,0%**.

Ocupantes dos demais Veículos e as Variações Percentuais

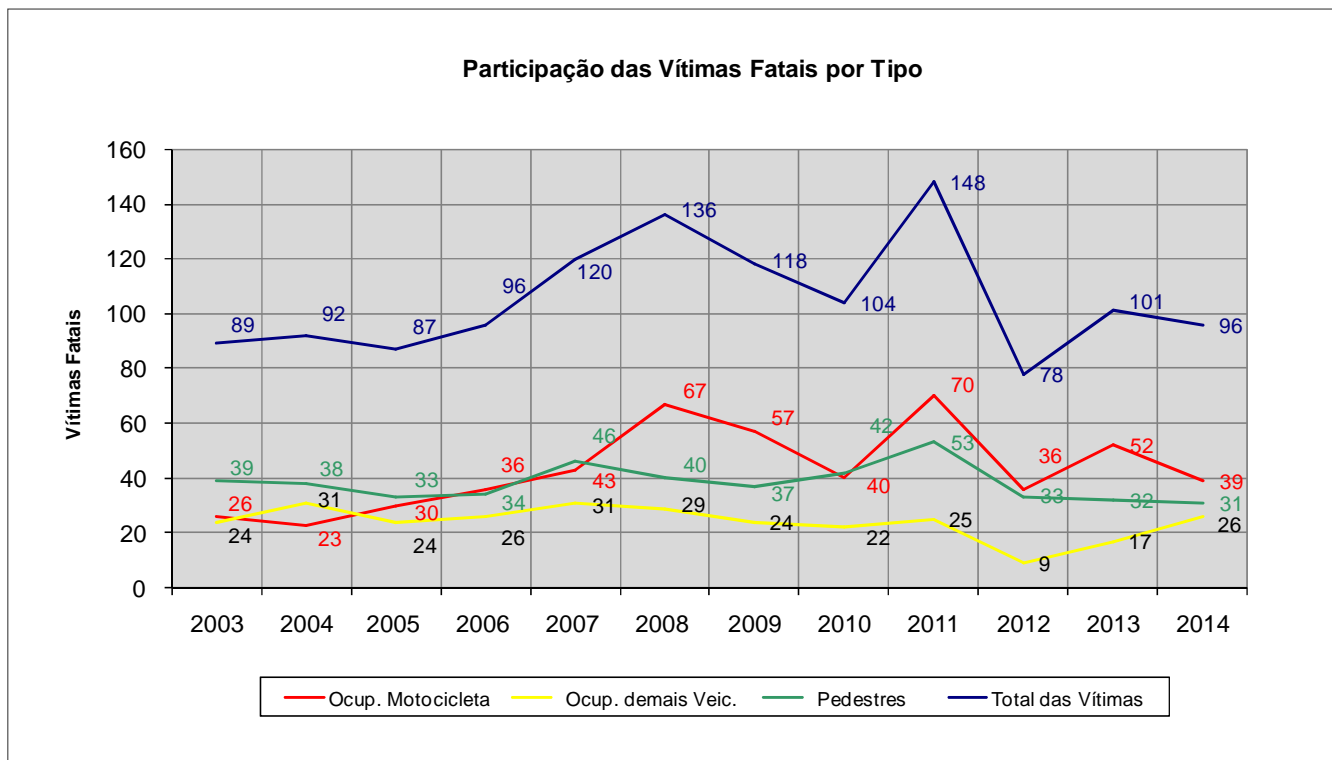


Pedestres e as Variações Percentuais



Comparando as vítimas ocupantes de veículos (com exceção dos motociclistas) do ano de 2014 com o ano de 2013, houve um acréscimo de 52,91%. No mesmo período, nas vítimas pedestres, tivemos decréscimo de 3,1%..

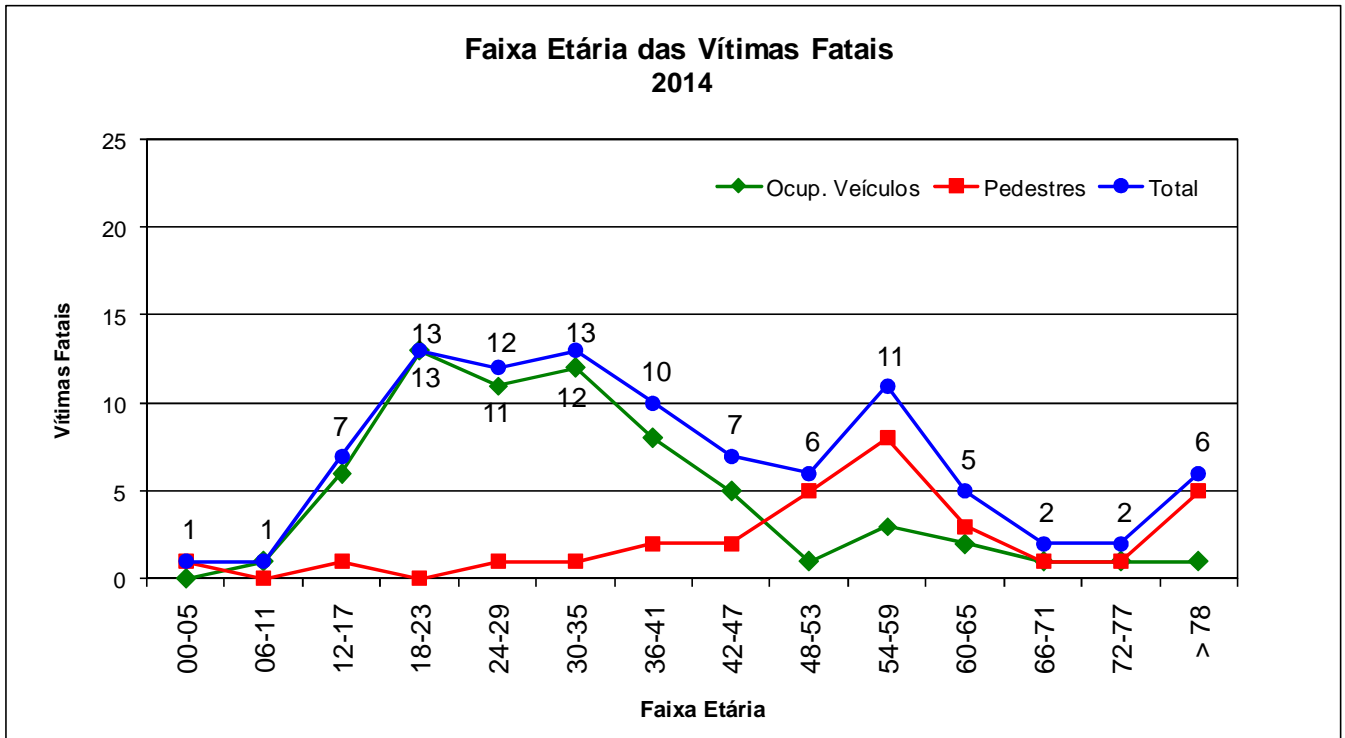
## 2.5. Comparativo da Participação das Vítimas Fatais por Tipo



Tipo das Vítimas	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	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	<b>48,3</b>	40	38,5	70	<b>47,3</b>	36	<b>46,2</b>	52	<b>51,5</b>	39	<b>40,6</b>
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	17	16,8	26	27,1
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	32	31,7	31	32,3
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	101	100,0	96	100,0

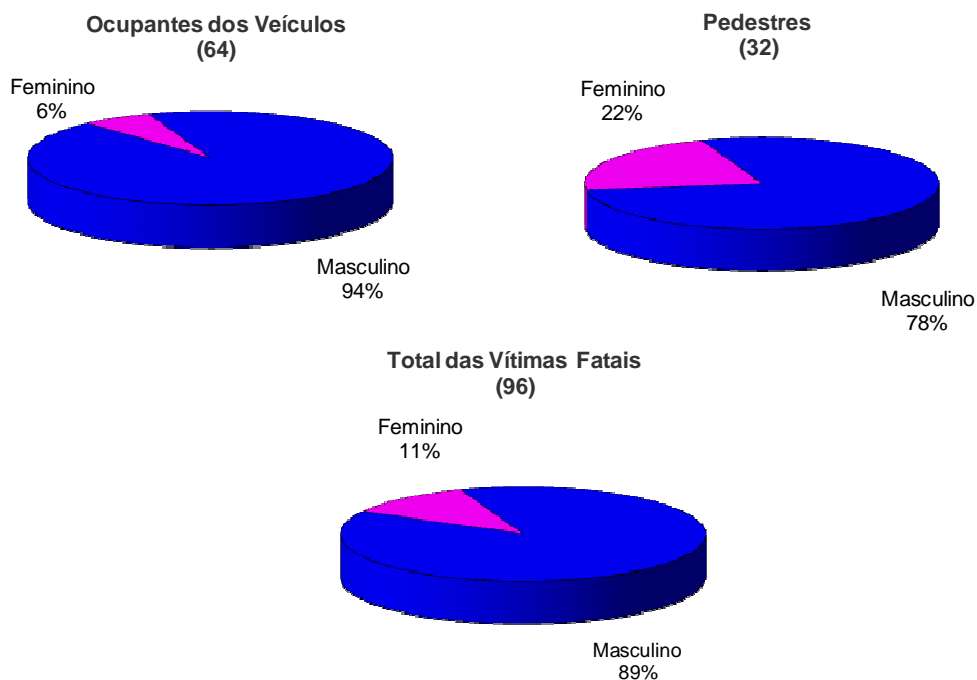
Observa-se participação significativa dos motociclistas, atingindo 40,6% no total das vítimas fatais do ano de 2014, que no ano de 2013, no mesmo período, atingiu 51,5%.

## 2.6. Perfil das Vítimas Fatais



Das pessoas vitimadas no trânsito, 39,6% (38) tinham entre 18 e 35 anos. A quantidade das vítimas do tipo ocupantes de veículos na mesma faixa etária também é expressiva (56,3%), e vai decrescendo à medida que aumenta a idade. Em relação aos pedestres, as vítimas fatais aumentam nas faixas etárias dos 48 a 53, 54 a 59 e na faixa etária maiores de 78 anos.

### Composição das Vítimas Fatais por Sexo - 2014



Do total dos ocupantes de veículos envolvidos em acidentes fatais, 94% são do sexo masculino e 6% do sexo feminino. Em relação aos pedestres, os do sexo masculino participam com percentual de 78% e os do sexo feminino com percentual de 22%.

## 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**.

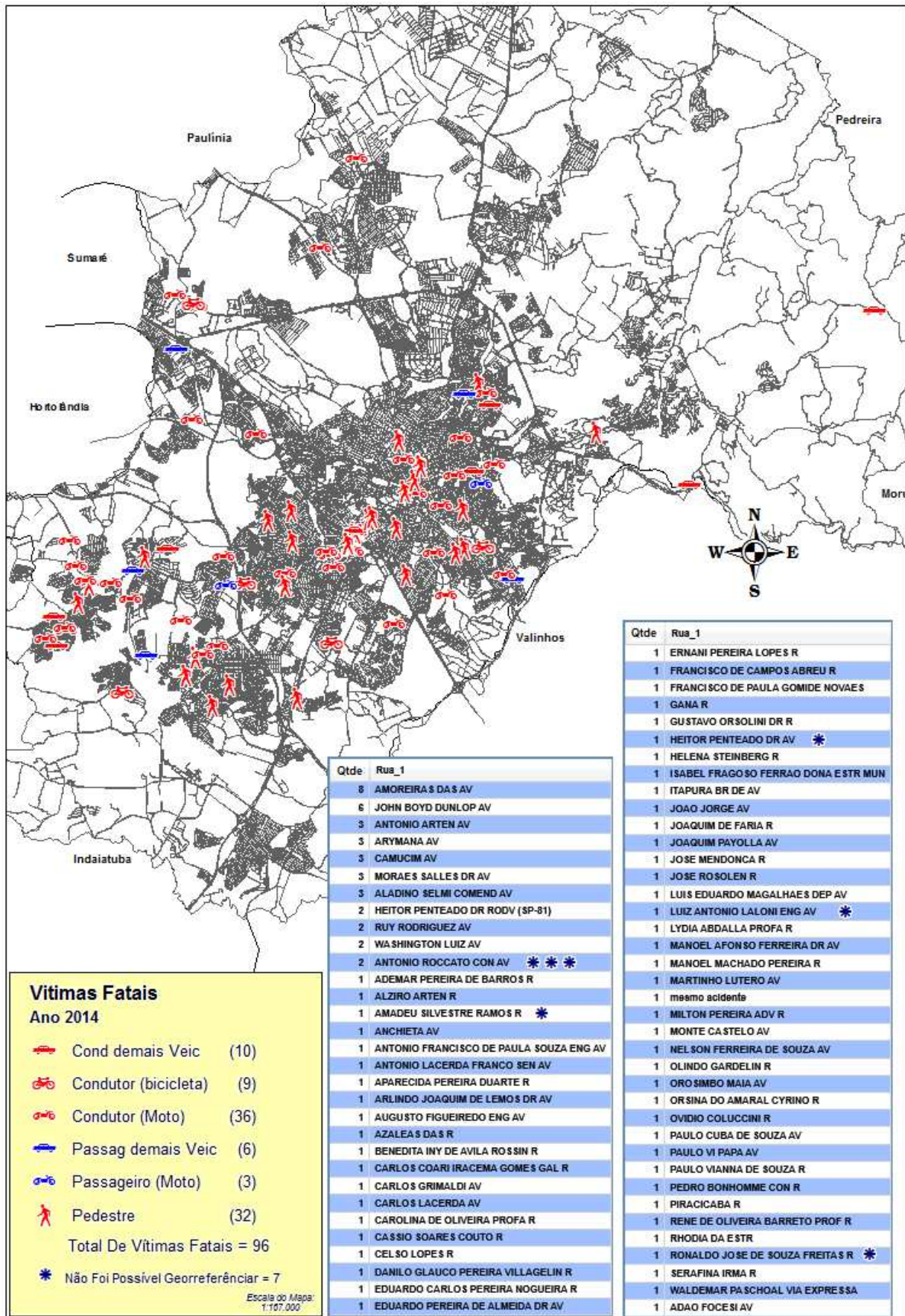
- Na tabela abaixo pode-se visualizar a quantidade e o percentual das vítimas fatais por tempo de sobrevida, referente ao período de 2002 a 2014.

Tempo de Sobrevida <sup>(1)</sup>	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		Total (2002 a 2014)	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
No local da ocorrência <sup>(2)</sup>	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	40	39,6	42	43,8	425	31,1
No mesmo dia <sup>(3)</sup>	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	32	31,7	20,0	20,8	427	31,2
De 1 a 7 dias <sup>(4)</sup>	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	19	18,8	27,0	28,1	348	25,5
De 8 a 30 dias <sup>(4)</sup>	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	9	8,9	5,0	5,2	117	8,6
De 31 a 60 dias <sup>(4)</sup>	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	1	1,0	1,0	1,0	25	1,8
De 61 a 90 dias <sup>(4)</sup>	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	0	0,0	1,0	1,0	11	0,8
De 91 a 180 dias <sup>(4)</sup>	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	0	0,0	0,0	0,0	14	1,0
<b>TOTAL</b>	<b>102</b>	<b>100,0</b>	<b>89</b>	<b>100,0</b>	<b>92</b>	<b>100,0</b>	<b>87</b>	<b>100,0</b>	<b>96</b>	<b>100,0</b>	<b>120</b>	<b>100,0</b>	<b>136</b>	<b>100,0</b>	<b>118</b>	<b>100,0</b>	<b>104</b>	<b>100,0</b>	<b>148</b>	<b>100,0</b>	<b>78</b>	<b>100,0</b>	<b>101</b>	<b>100,0</b>	<b>96</b>	<b>100,0</b>	<b>1367</b>	<b>100,0</b>

Em 2014, 2,1% 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 2014, 3,7% (50 vítimas fatais).

A severidade dos acidentes aponta que 92,7% (89) das vítimas entram em óbito no local e até 7 dias do acidente no ano de 2014 e no período de 2002 a 2014, 87,8% (1.200)

## 2.8. Mapa das Vítimas Fatais Georreferenciadas



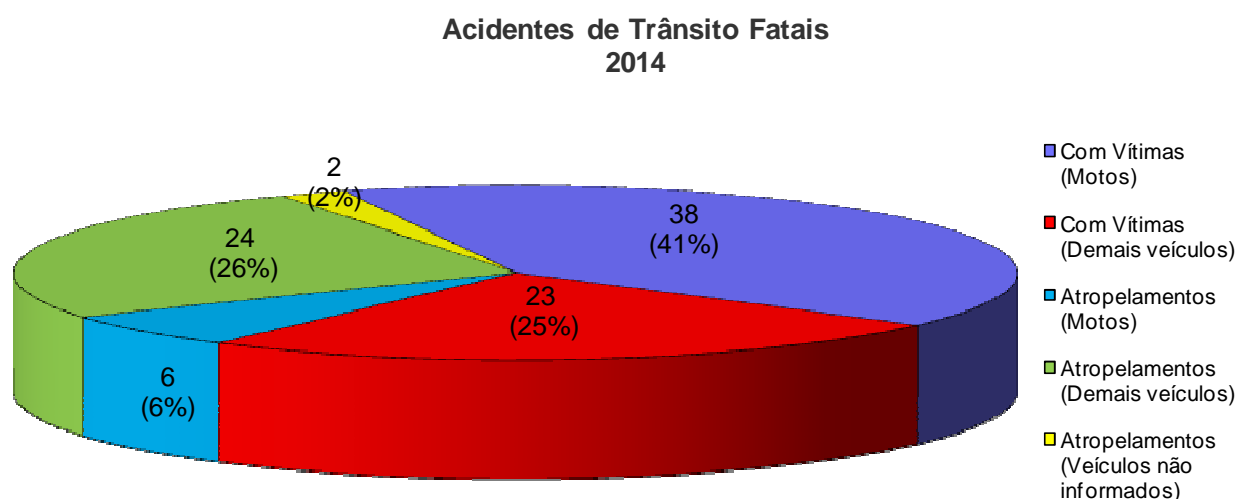


### 3. Acidentes Fatais

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

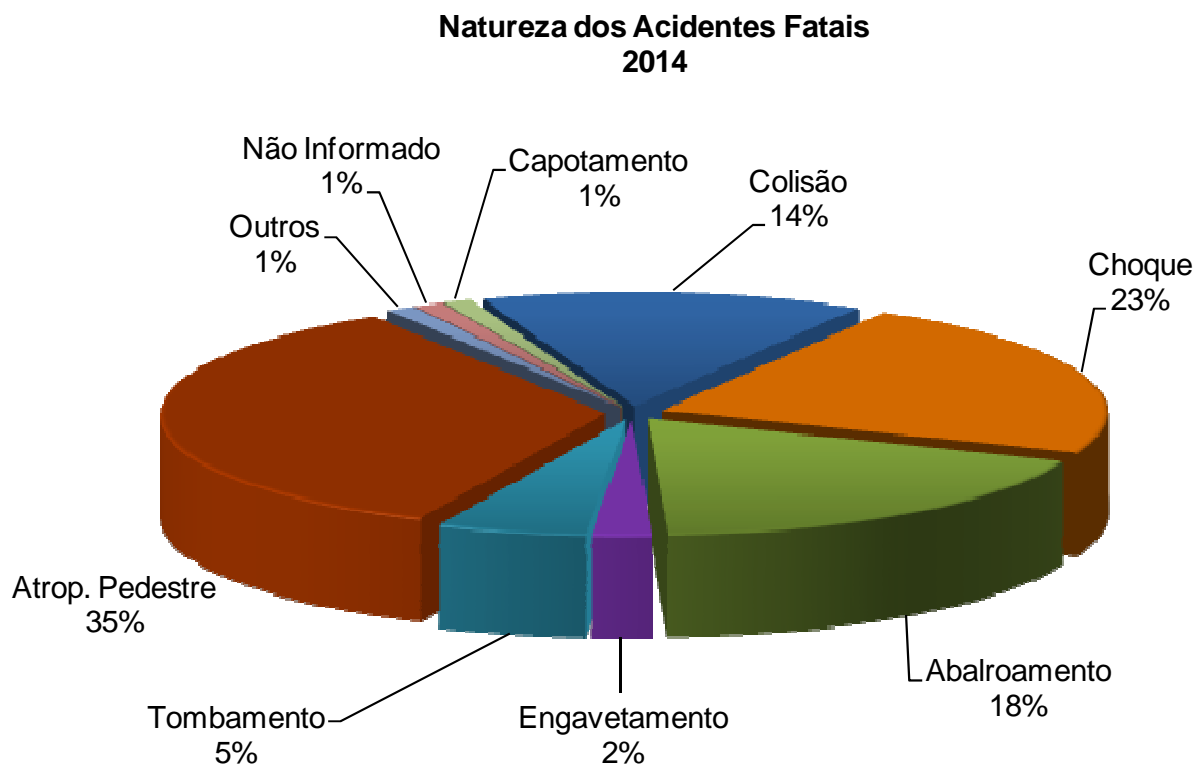
Em decorrência do acompanhamento dos dados das vítimas fatais **até 180 dias** após a data da ocorrência do acidente, **a quantidade dos acidentes fatais é passível de alteração.**

Em 2014 ocorreram **93 acidentes fatais**, resultando também em **96 mortes**; 38 acidentes foram envolvendo motos, vitimando 39 ocupantes de motocicletas (36 condutores e 3 passageiros); 24 foram acidentes com vítimas entre os demais veículos, resultando em 26 vítimas ocupantes de veículos (20 condutores e 6 passageiros); e 31 atropelamentos, que geraram 31 vítimas pedestres.



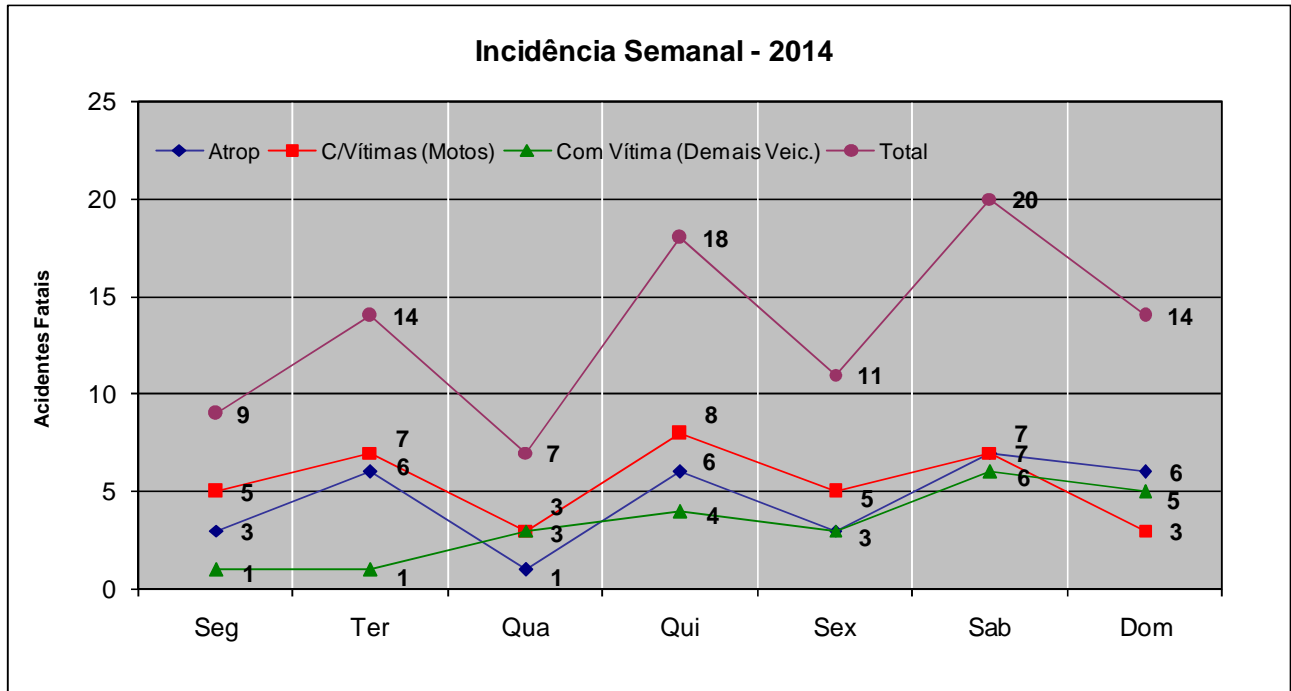
A motocicleta possui influência em mais da metade dos acidentes fatais. Estão envolvidos em 47%, sendo 41% nos acidentes com vítimas e 6% nos atropelamentos.

### 3.1. Natureza dos Acidentes Fatais

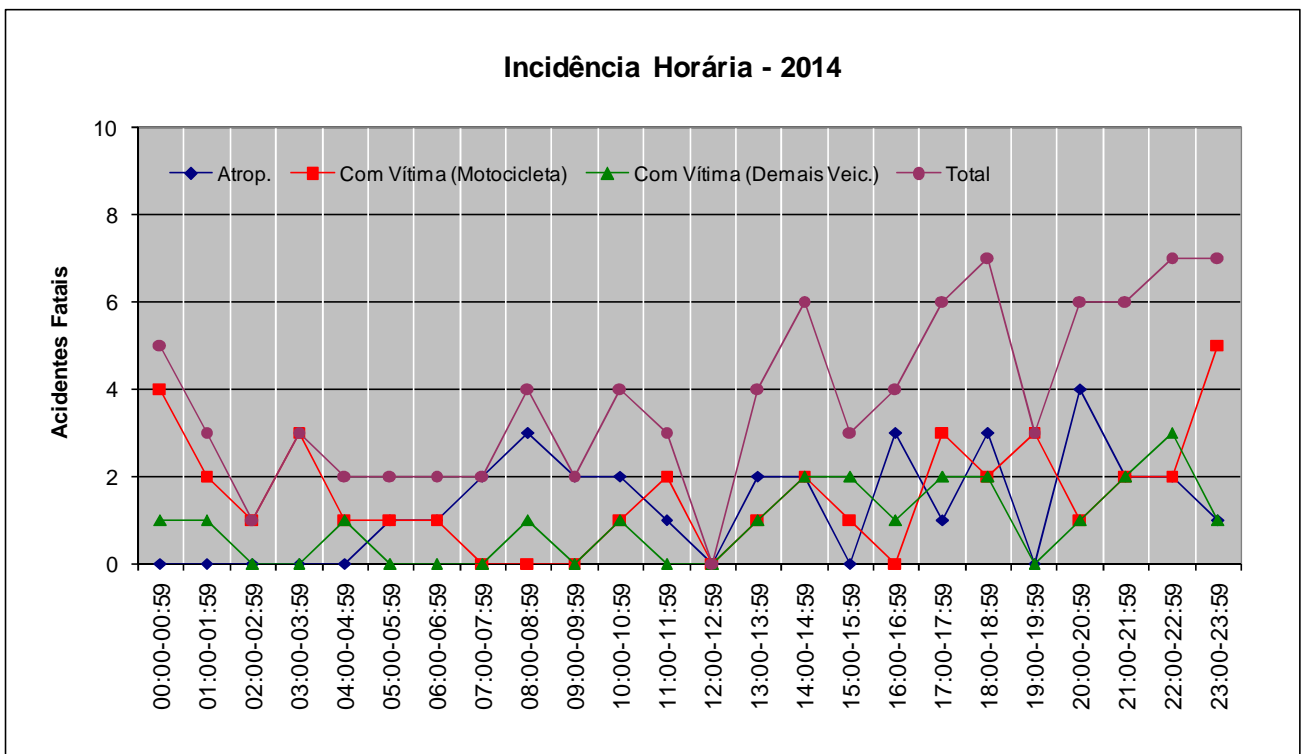


O atropelamento de pedestre (veículo X pedestre) foi o tipo de acidente com vítimas fatais mais comuns (35%). O choque é o segundo tipo (23%) que mais acontece. Dentre os acidentes do tipo choque, o impacto contra o poste representa 38%.

### 3.2. Acidentes Fatais por Dia da Semana e por Horário



Os acidentes fatais envolvendo as motocicletas tiveram picos nas terças-feiras, quintas-feiras e aos sábados. Os atropelamentos nas terças-feiras, quintas-feiras, sábados e domingos. Já os acidentes fatais onde as vítimas eram ocupantes dos demais veículos, sábados e aos domingos.



Observam-se os picos de acidentes fatais envolvendo as motocicletas no intervalo de horário das 0h00 às 0h59 e das 23h00 às 23h59. Em relação aos atropelamentos fatais, os picos que predominaram são das 8h00 às 8h59, das 16h00 às 16h59, 18h00 às 18h59 e das 20h00 às 20h59. Para os acidentes fatais envolvendo os demais veículos, a maior incidência ocorreu no período das 22h00 às 22h59.

### 3.3. Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais

No ano de 2014, aconteceram 93 ocorrências com 96 mortes e 133 veículos envolvidos. Desses veículos, 63 (47,4%) participaram de acidentes onde faleceram ocupantes de motocicletas, 37 (27,8%) participaram de acidentes onde as vítimas fatais eram dos demais veículos, e 33 (24,8%) participaram de atropelamentos.

Visualize abaixo a distribuição dos veículos por tipo de acidentes.

Gráfico 1

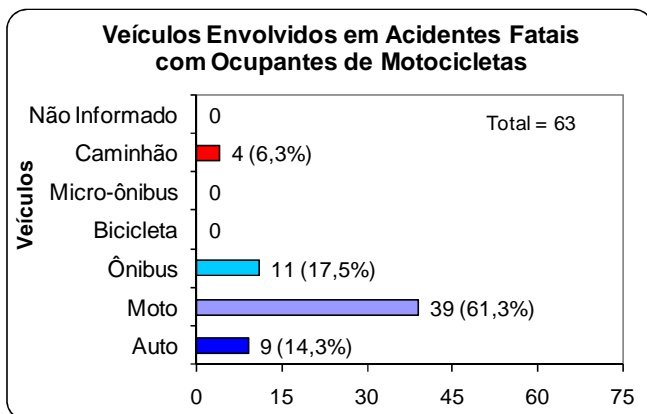


Gráfico 02

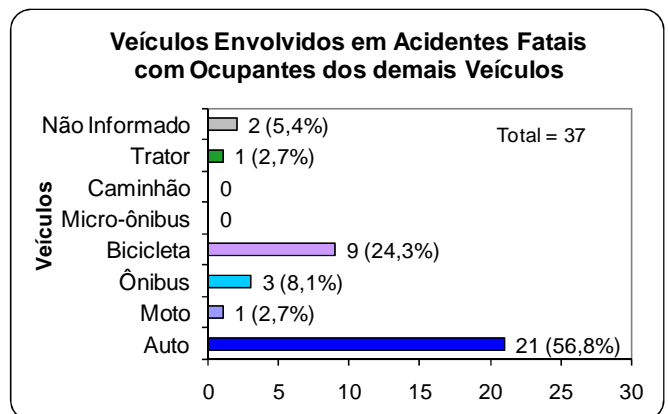


Gráfico 3

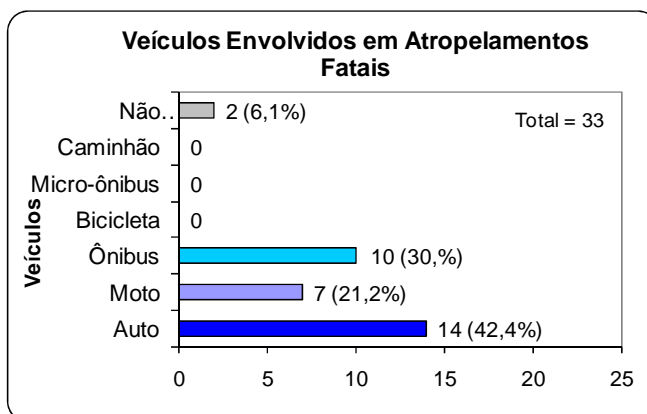
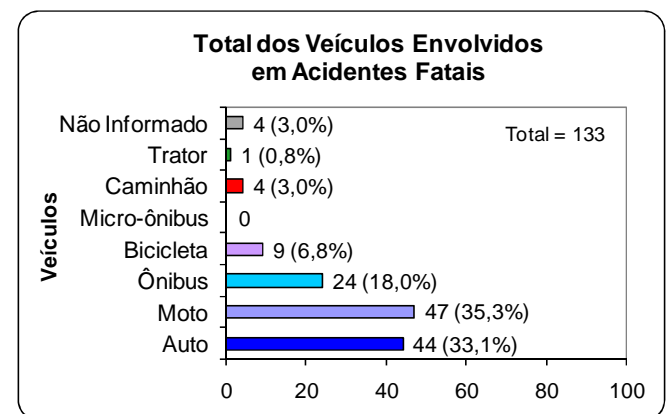


Gráfico 04

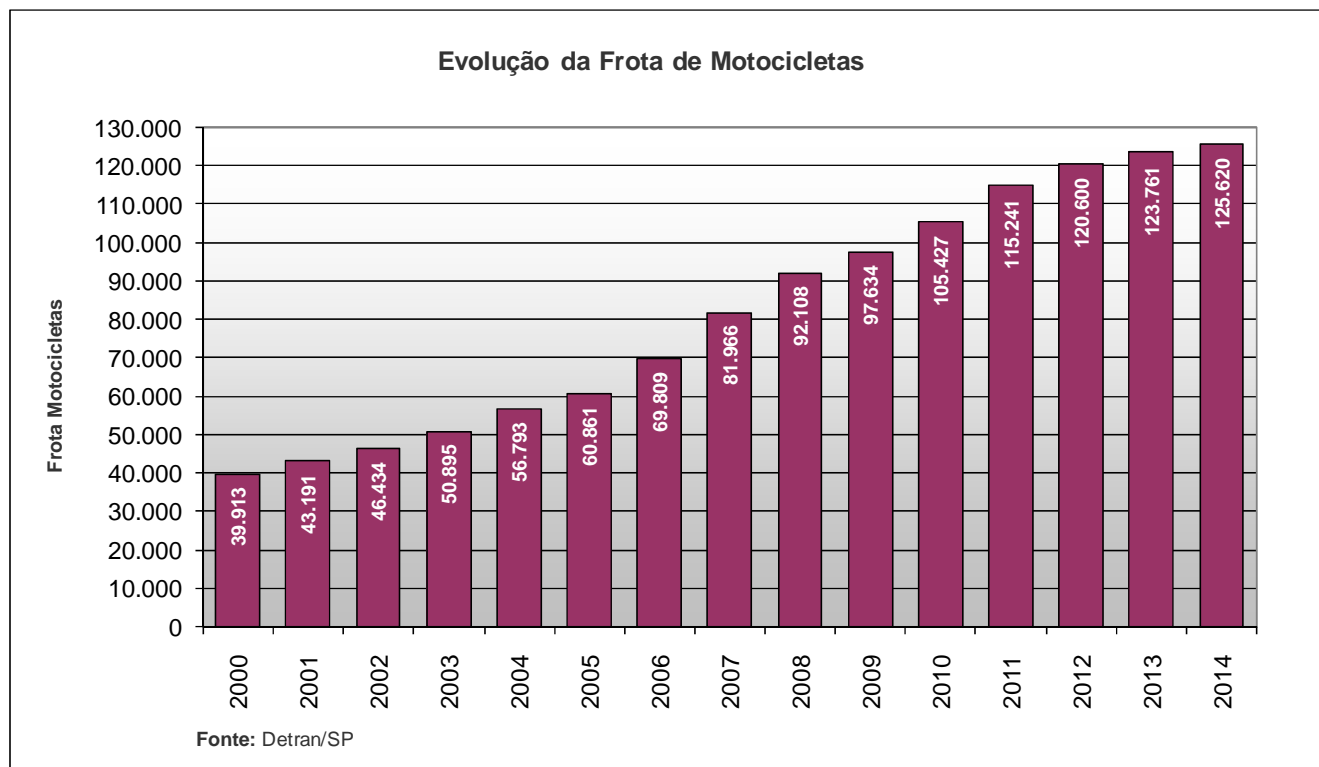


Vale ressaltar que as motocicletas participaram em 35,3% do total de veículos envolvidos nos acidentes fatais e em 21,2% nos atropelamentos fatais (7 pedestres).

Se ainda considerarmos as vítimas fatais ocupantes de motocicletas (39), mais as vítimas pedestres atropeladas por motocicletas (7), vimos que 46 (47,9%) pessoas faleceram em função de acidentes envolvendo motos. Em 2014, as motocicletas representam 14,3% da frota licenciada.

## 4. MOTOCICLISTAS

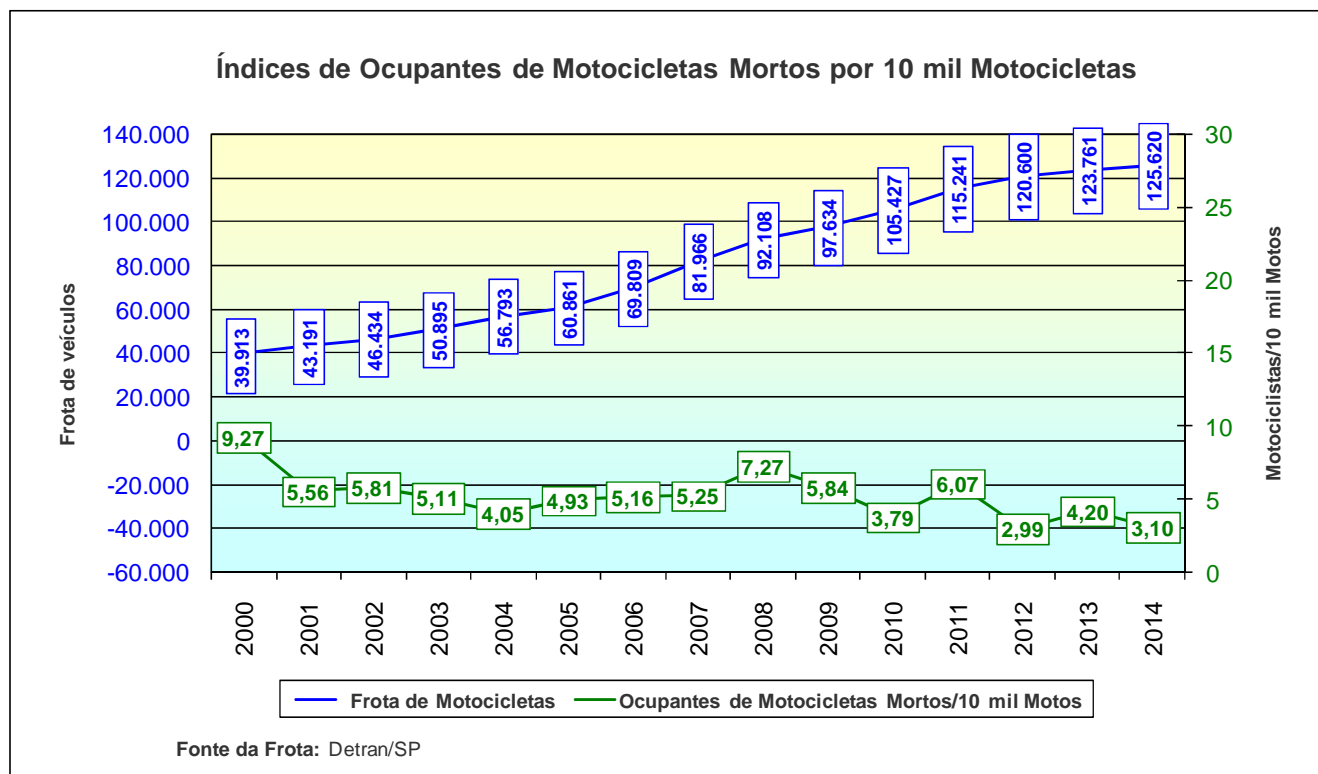
### 4.1. Frota das Motocicletas



No período de 2000 a 2014, a frota cresceu 214,7%, sendo que entre 2013 e 2014, cresceu 1,5%. A taxa média de crescimento é de 8,6% ao ano.

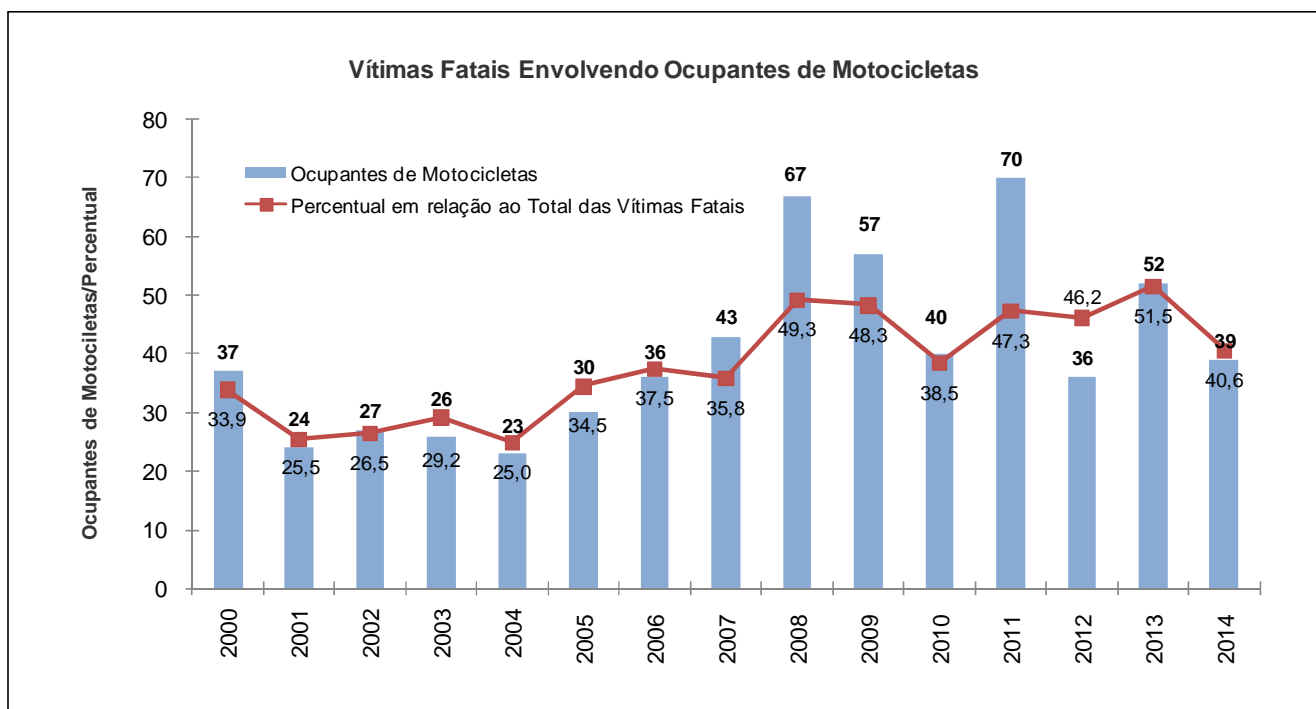
Em 2014, a frota de motocicletas representava 14,3% da frota geral. Em 2004, dez anos atrás, representava 10,9%.

## 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 2014, observa-se um decréscimo de 66,5%. Em relação à comparação entre 2013 e 2014, o decréscimo foi de 26,1%.

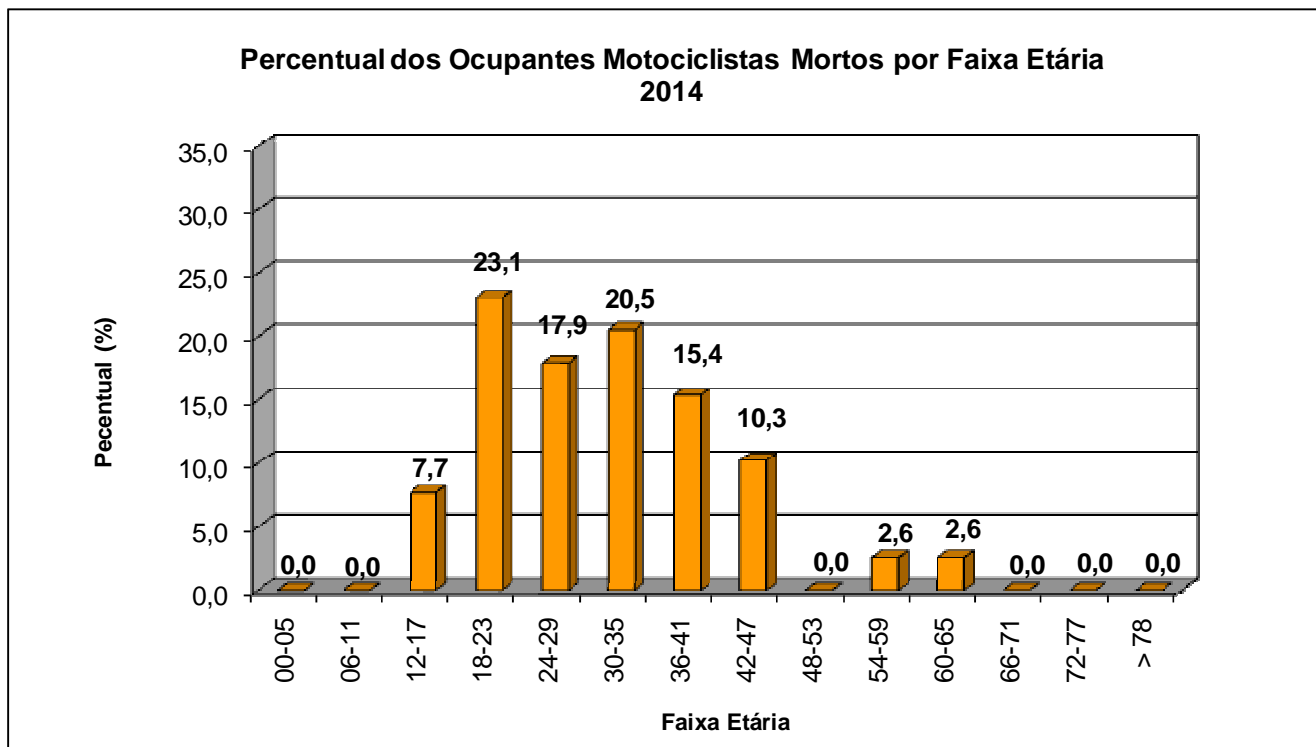
### 4.3. Vítimas Fatais Envolvendo Ocupantes de Motocicletas



A quantidade de vítimas fatais envolvendo motociclistas teve picos em 2008, 2009 e 2011. Em 2014 houve decréscimo de 25,0%, quando comparado com o ano de 2013.

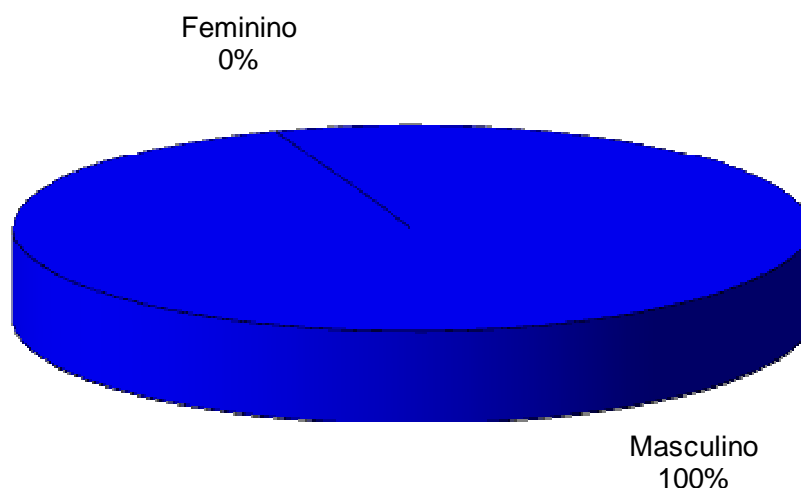
Entretanto a participação percentual dos ocupantes de motocicletas mortos em relação ao total das vítimas fatais tem crescido significativamente a partir de 2005, permanecendo estável entre 2008 e 2009, já em 2010 teve redução para 38,5%, em 2011 e 2013, respectivamente, volta a crescer para 47,3%, 46,2% e 51,5%, e em 2014 a participação é de 40,6%.

#### 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 35 anos, 61,5% das vítimas (24 pessoas).

#### Composição dos Motociclistas Mortos por Sexo 2014



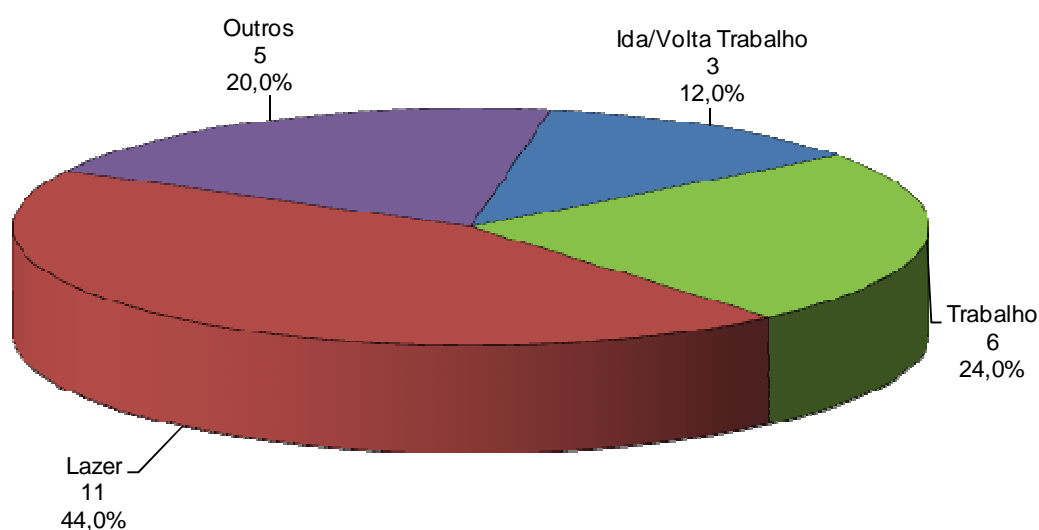
Os motociclistas mortos envolvidos em acidentes de trânsito são exclusivamente do sexo masculino.



Visando entender a motivação dos tipos de deslocamentos realizados pelos motociclistas envolvidos nos acidentes fatais, se possuíam ou não a Carteira Nacional de Habilitação ou ainda se estavam com passageiro (carona) no momento do acidente, foi realizada uma entrevista – por meio de telefone – com familiares e amigos, já que estas informações não constam no boletim de ocorrência.

A amostra dos entrevistados representa 66% (25) do total das ocorrências fatais envolvendo motociclistas (38).

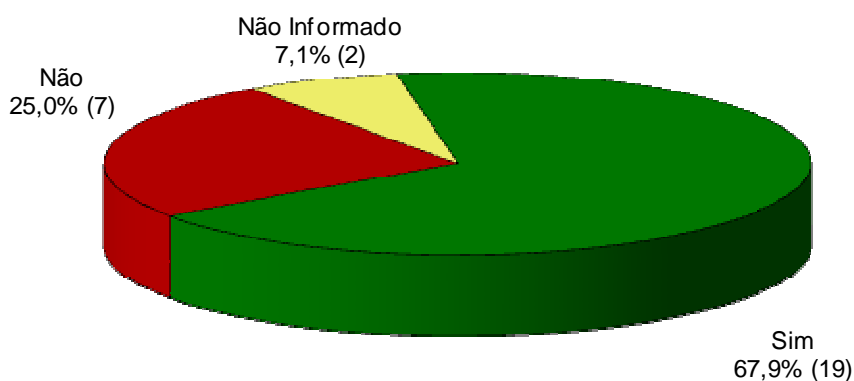
### Motivação dos Deslocamentos dos Motociclistas Mortos 2014



O motivo do deslocamento de ida e volta do lazer é o que representa maior parcela, 44%; seguida da parcela deslocamento “trabalho”, 24%.

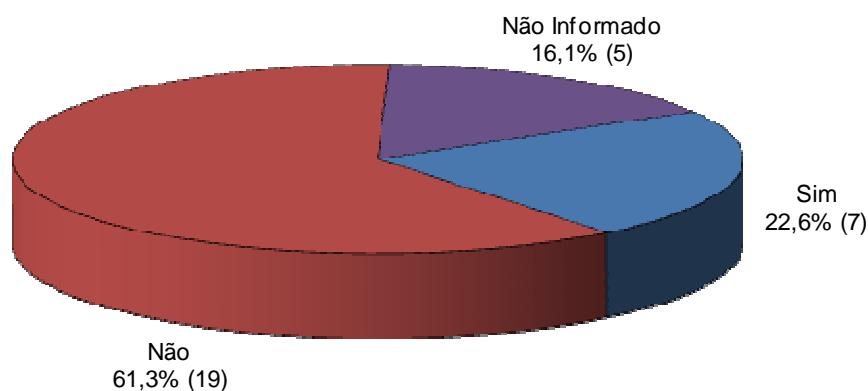
A participação do deslocamento “Trabalho” em 2008 representava 5,7% (3); em 2009, 18,8% (9); em 2010, 5,4% (2); em 2012, 23,8% (5); e em 2013, 10,3% (3).

### Habilitação dos Motociclistas 2014



Em relação à habilitação dos motociclistas, 67,9% (19) eram habilitados, 25,0% (7) não eram habilitados, e nos 7,1% (2) restantes, não foi possível identificar se eram habilitados.

### Carona dos Motociclistas 2014



Dos motociclistas envolvidos nos acidentes fatais, 61,3% (19) não estavam transportando passageiro (carona) no momento do acidente, 22,6% (7) estavam transportando passageiro e nos 16,1% (5) não foi possível identificar se o condutor transportava garupa.

## 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

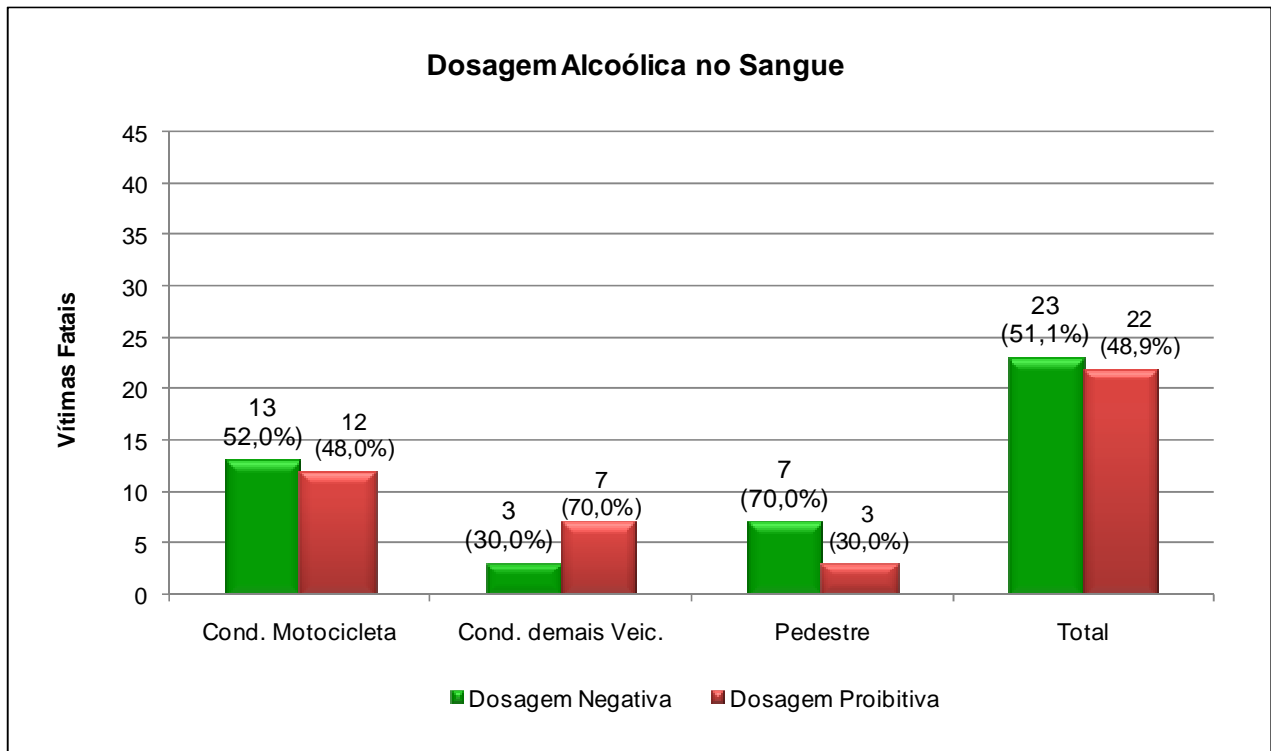
## Resultados

No ano de 2014, houve **96 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 **49 vítimas fatais**, correspondendo a 51% do total.

Das vítimas fatais nas quais foi verificada a dosagem alcoólica, 4 eram passageiras (2 de motos e 2 dos demais veículos).

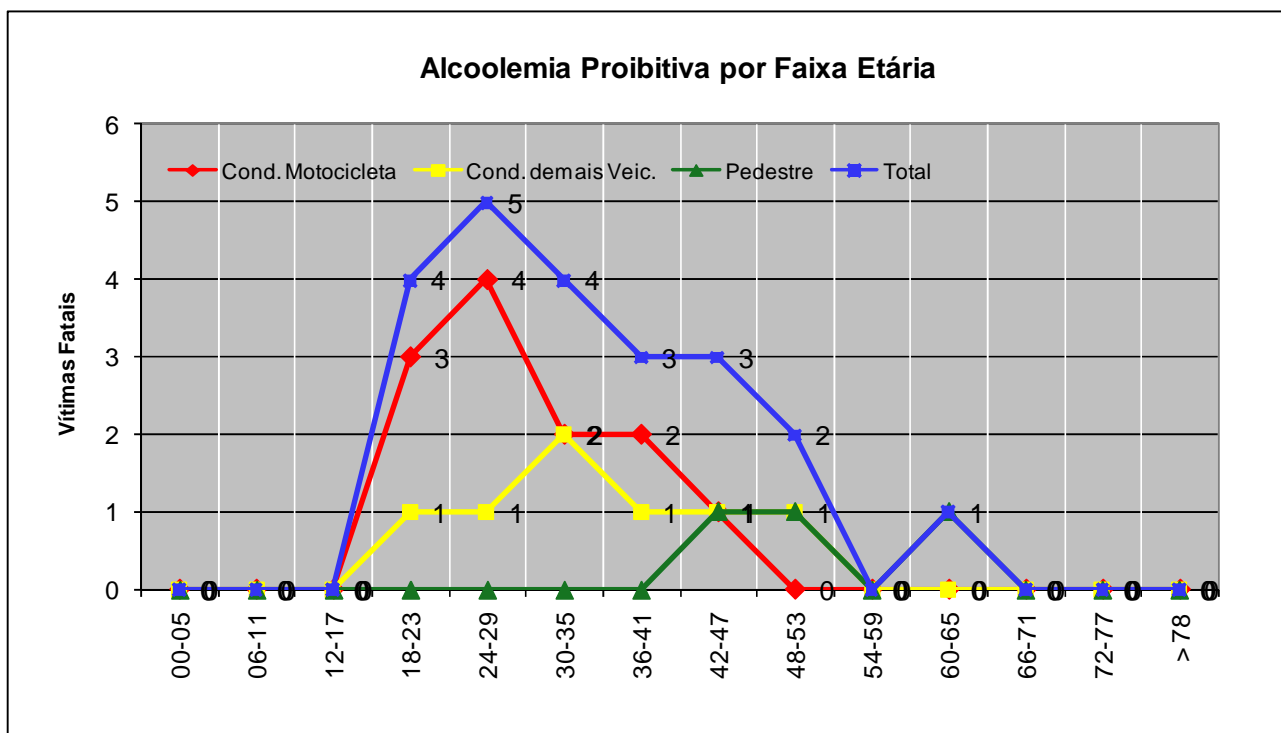
Assim, os dados sobre alcoolemia que passamos a apresentar são referentes aos condutores (43) envolvidos em acidentes de trânsito. Os passageiros não têm influência na condução dos veículos.

### 5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue



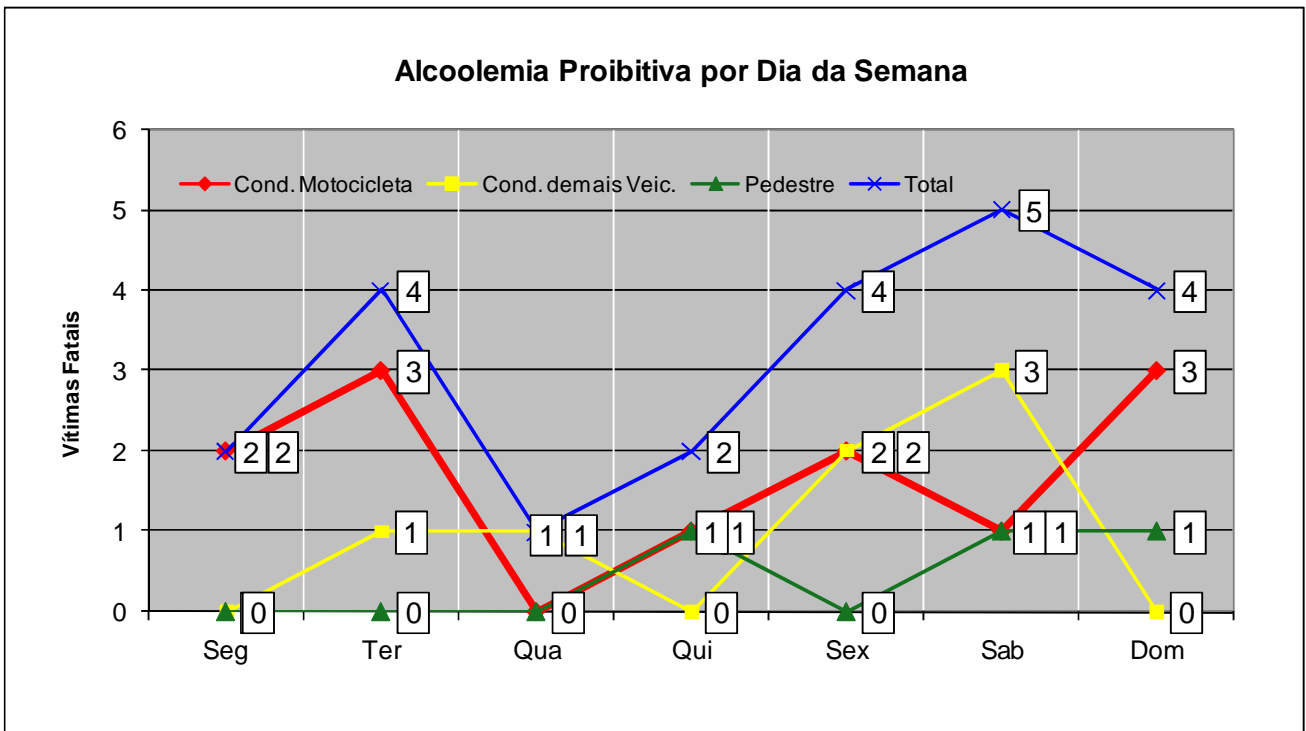
Em relação à amostra, 51,1% (23) apresentaram dosagem alcoólica negativa, e em 48,9% (22) notou-se dosagem alcoólica proibitiva (crime e infração de trânsito gravíssima para os condutores).

### 5.2. Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária

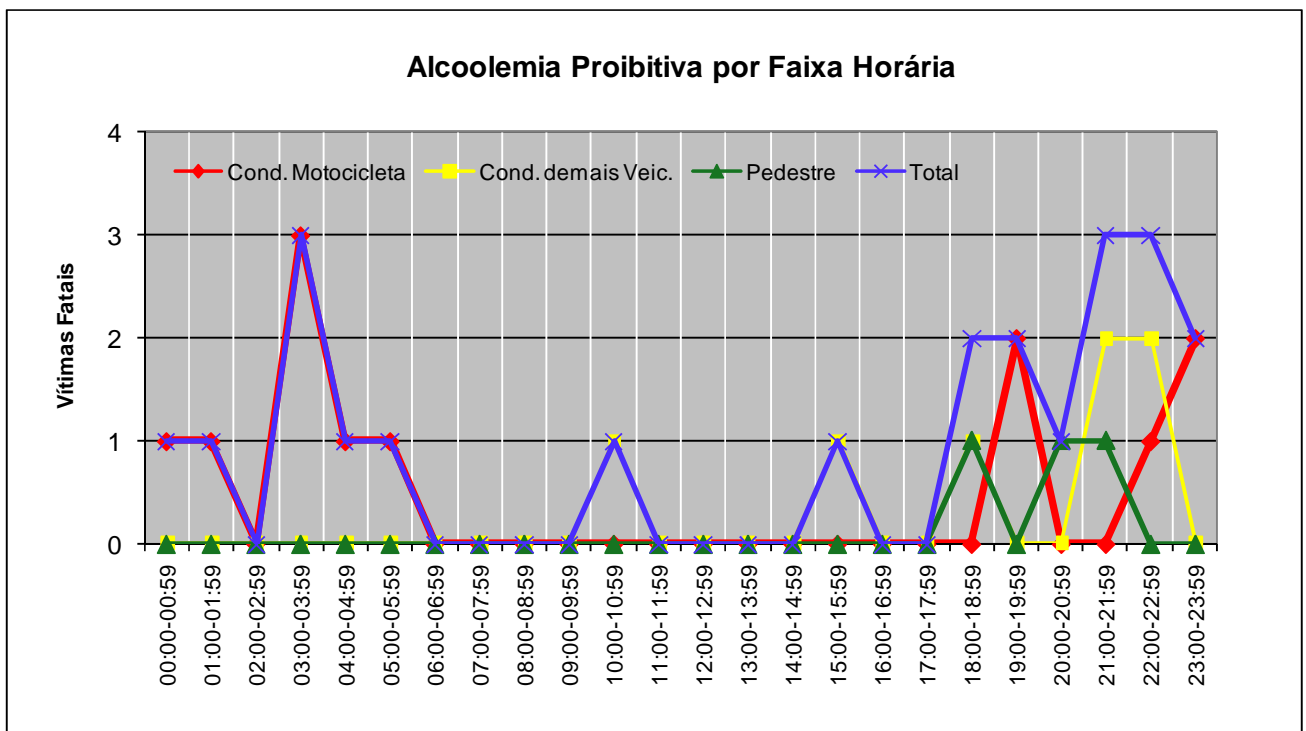


Os grupos etários de 18 a 23 anos, de 24 a 29 anos e de 30 a 35 anos são os picos mais significativos e representam juntos 59,1% das vítimas fatais com alcoolemia proibitiva.

### 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 terças-feiras, e domingos. No total da amostra proibitiva os dias da semana que apresentaram picos são as terças-feiras, sextas-feiras, sábados e domingos.

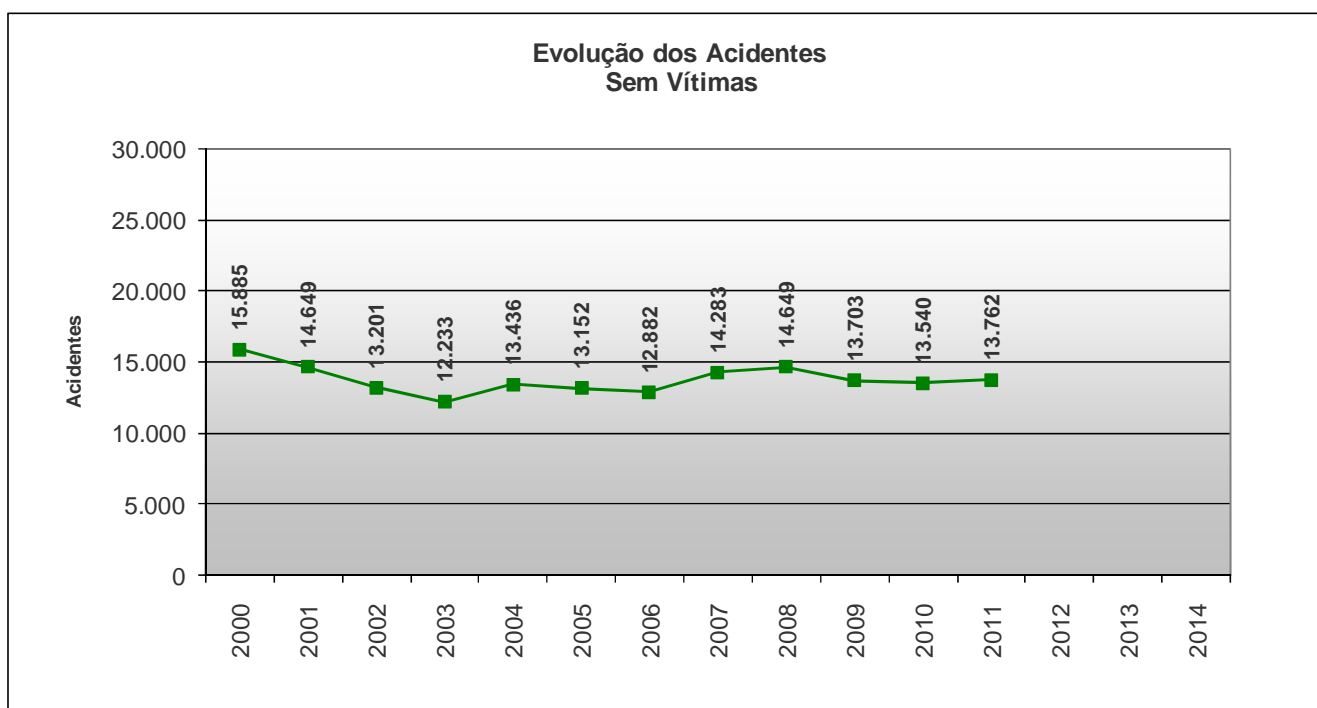
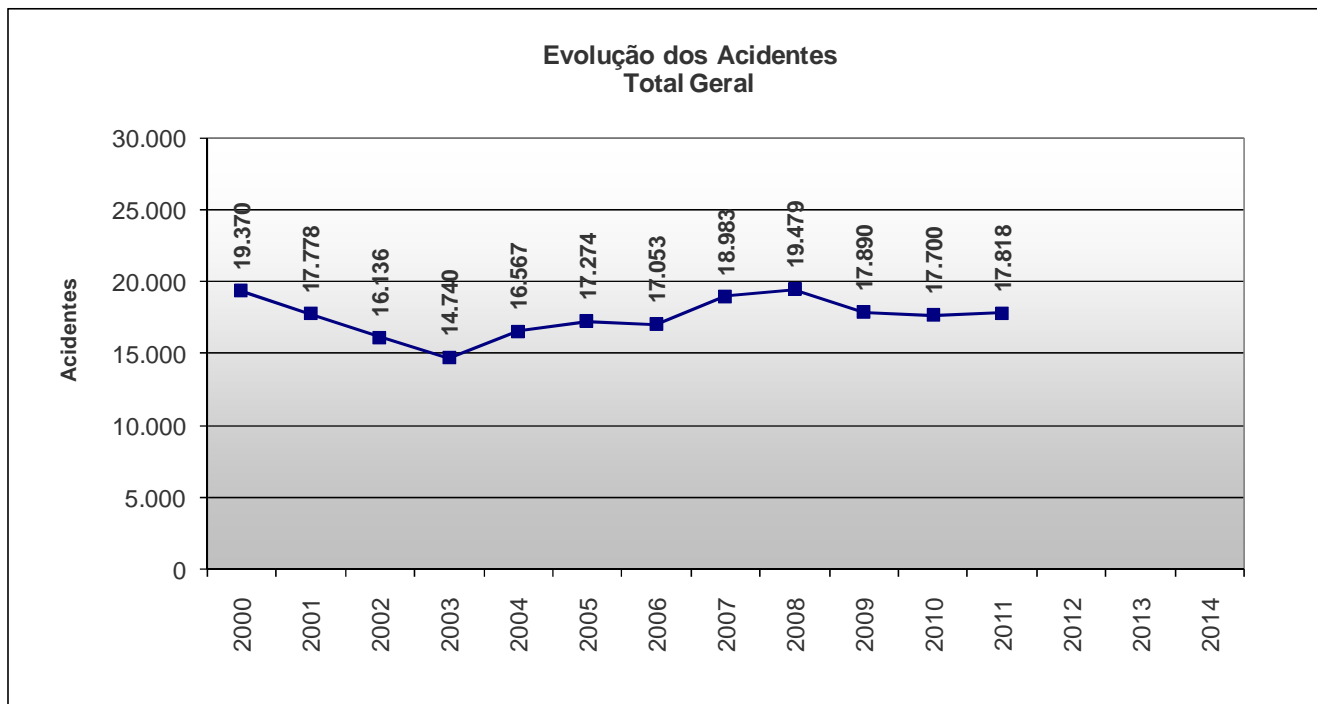


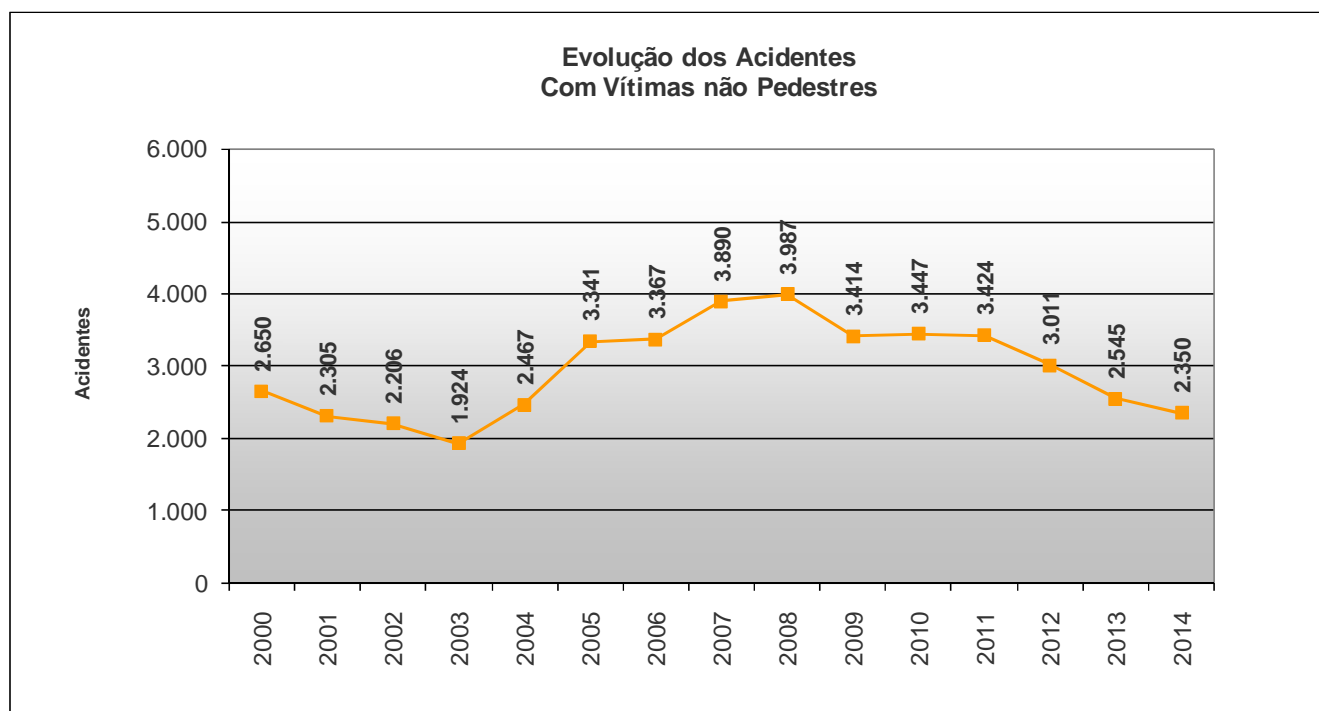
Os picos das faixas horárias que se destacam são das 03h00 às 03h59, 19h00 às 19h59 e das 23h00 às 23h59 para os condutores de motos com alcoolemia proibitiva e o total da amostra, também no mesmo período (03h00 às 03h59, 19h00 às 19h59 e das 23h00 às 23h59).

## 6. ACIDENTES DE TRÂNSITO

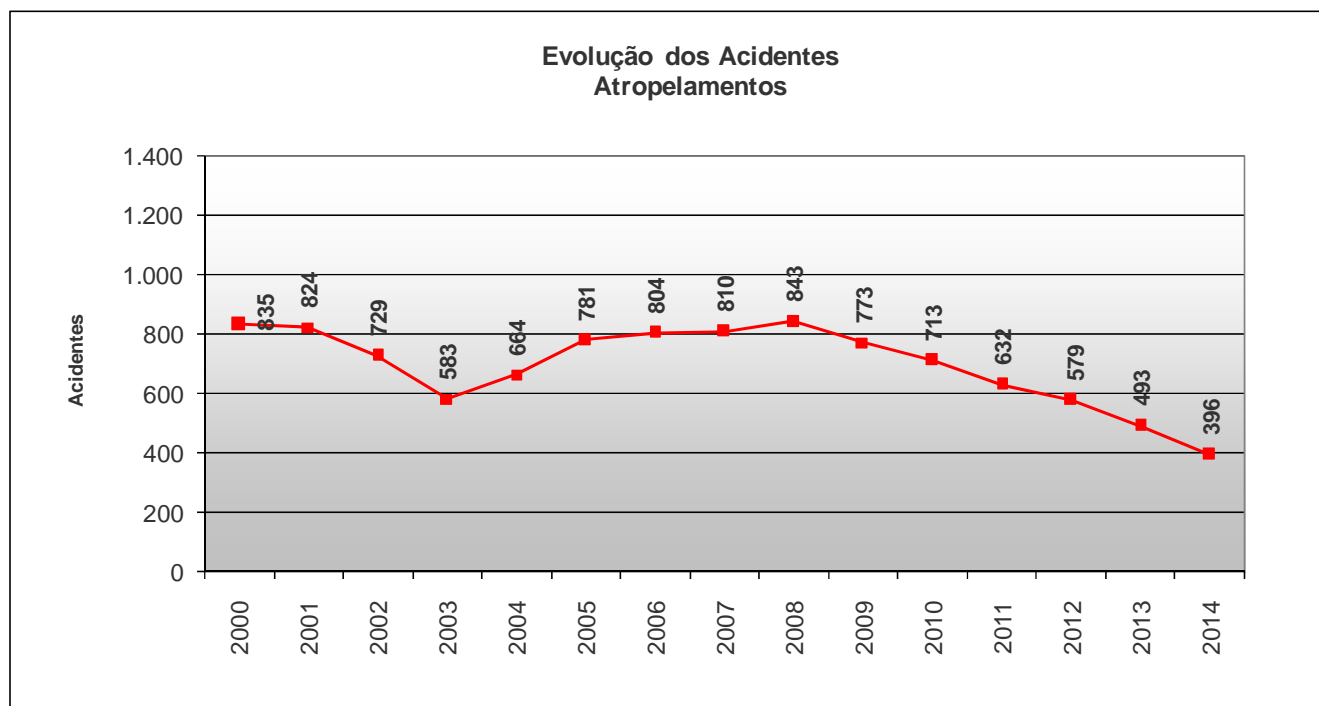
### 6.1. Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito

O total geral dos acidentes e o total dos acidentes sem vítimas referentes aos anos 2012, 2013 e 2014 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.



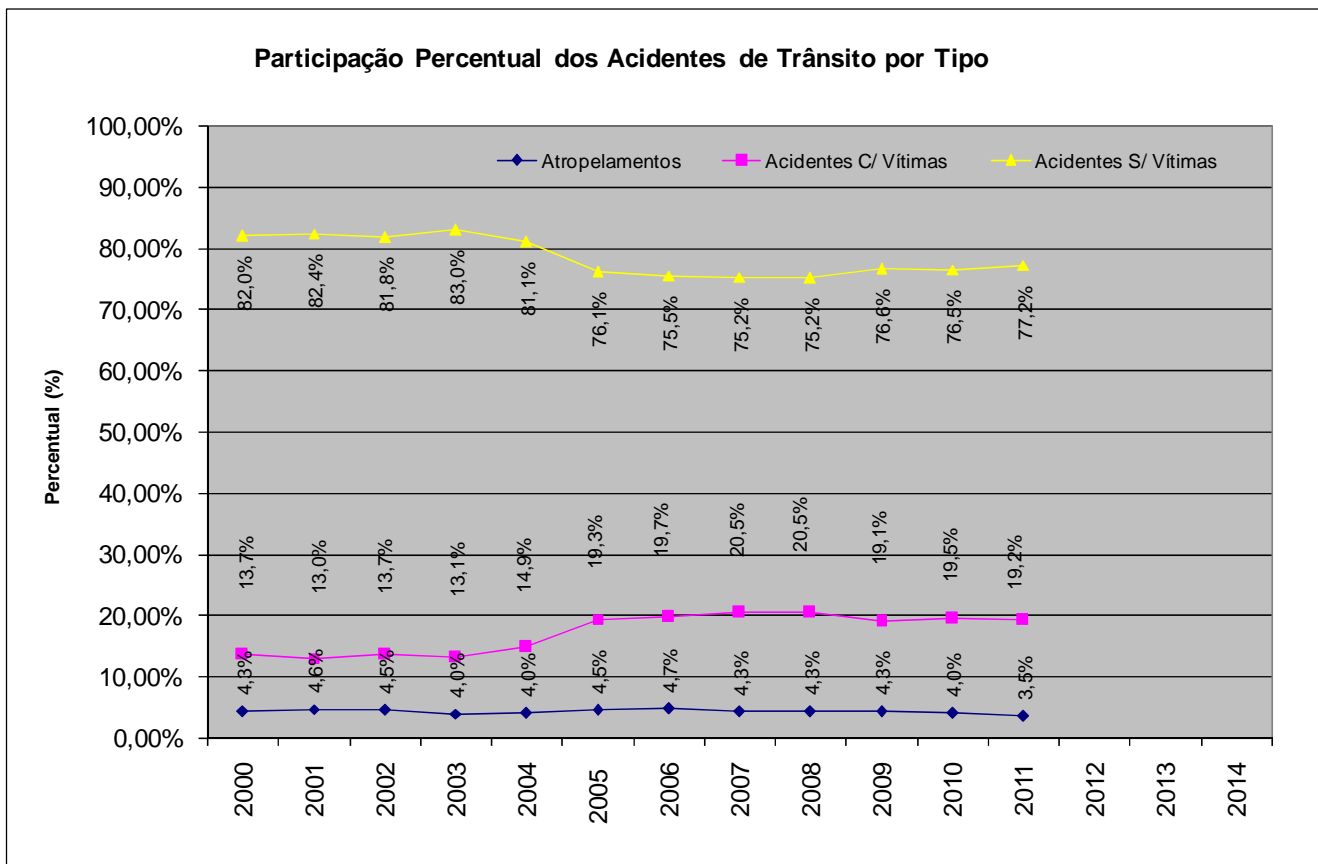


Os acidentes com vítimas não pedestres (entre veículos) apresentaram constantes quedas no período de 2000 a 2003. Entre 2004 e 2005, 2007 e 2008, sofreram aumentos. Em 2009 sofreu forte queda, em 2010 e 2011 praticamente mantiveram-se os números e a partir de 2012 apresentaram quedas. No comparativo do ano de 2014 com o ano de 2000, verifica-se decréscimo de 11,4%. O ano de 2014, comparado com o ano de 2013, apresentou um decréscimo de 7,7%.



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 2014, verifica-se queda de 52,5%. Em 2014 o decréscimo foi de 19,5% em relação a 2013.

## 6.2. Comparativo Anual da Participação dos Acidentes por Tipo





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

Carlos José Barreiro  
Secretário de Transportes e Diretor Presidente

João Vicente Gaido  
Direto 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  
Esther Olímpia Lousano  
Valéria Braga Mendonça  
Luiz Gustavo Soares Vianna  
Julia Evangelista Lobo da Silva

**Fontes dos Dados**

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

Atualizado em 02/09/2015 - V.1  
Última atualização em 14/03/2016 – V.2