



**DADOS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO
Fatais, Com Vítimas e
Atropelamentos
2013**

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

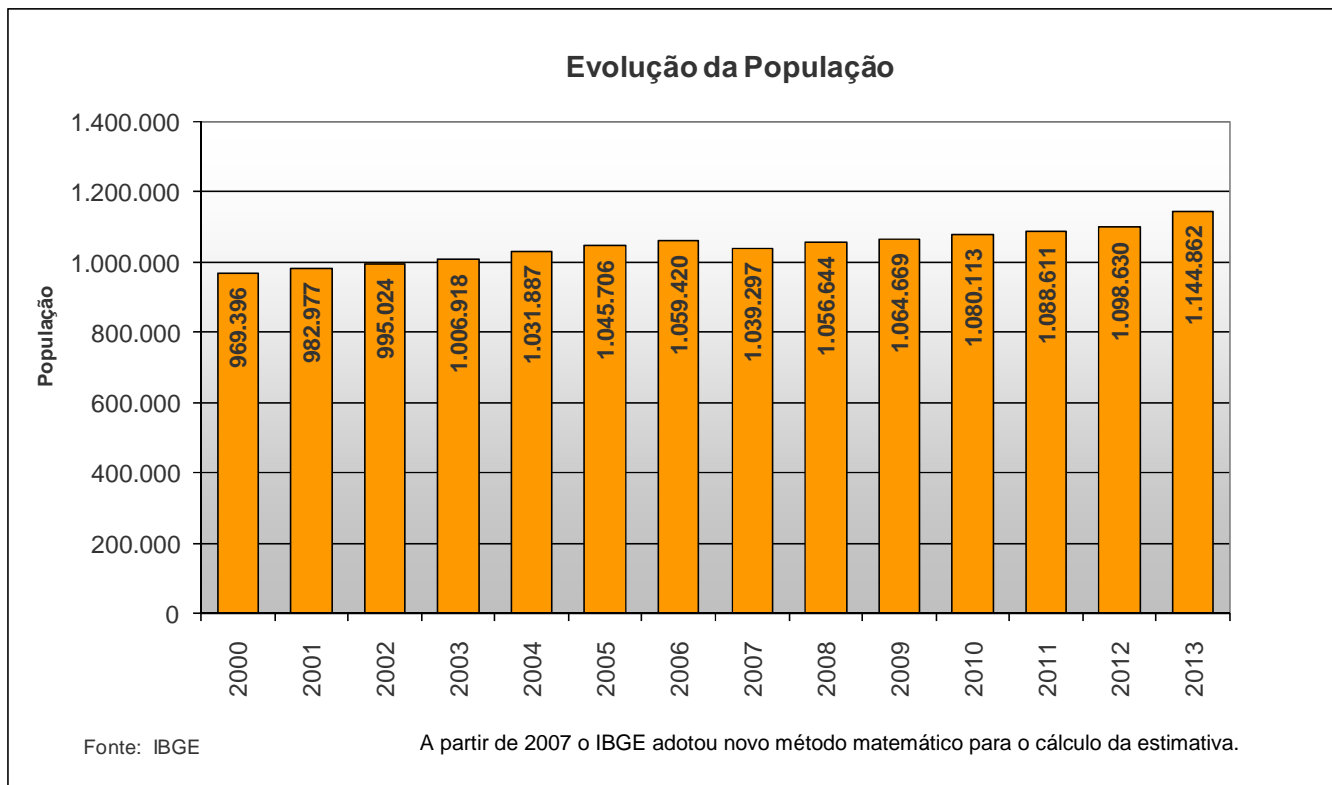
NOV/2014

ÍNDICE

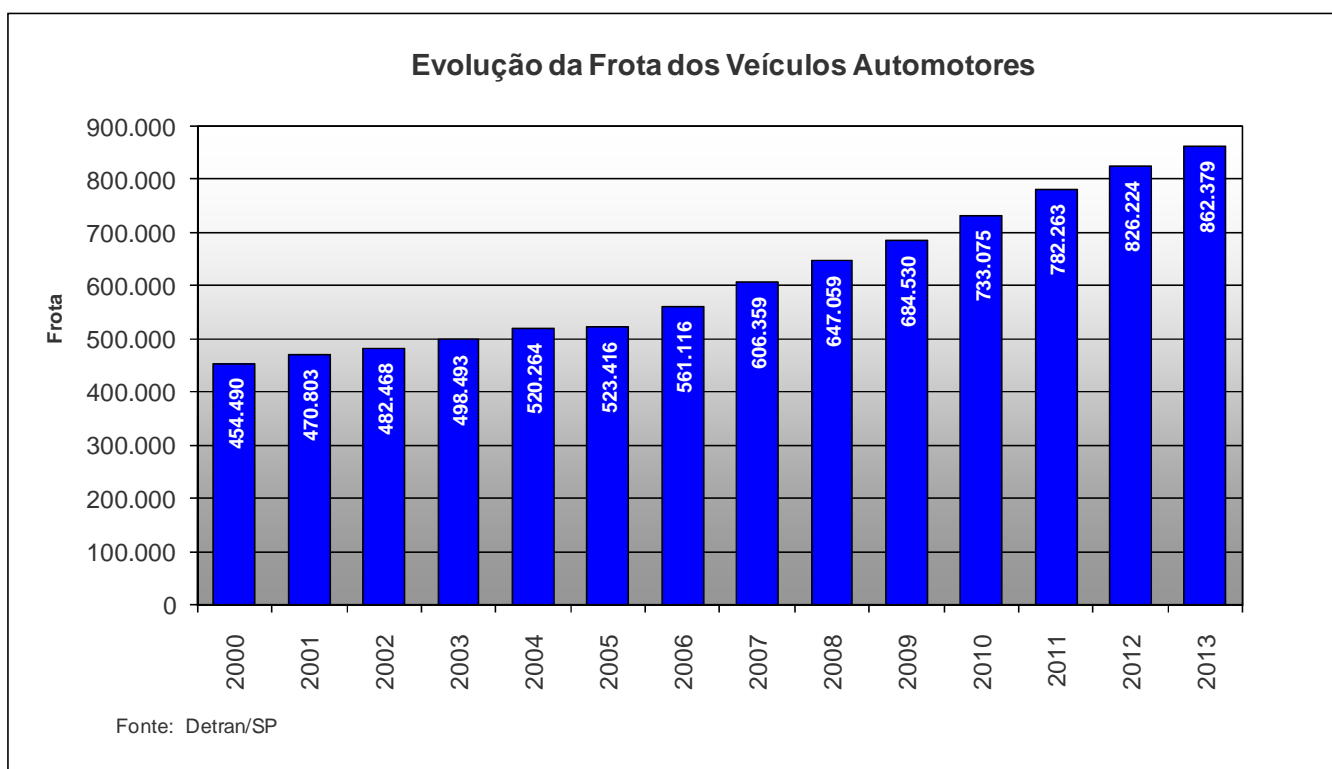
1. MOBILIDADE	03
1.1. População e a Frota	03
1.2. Taxa de Motorização	04
2. VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO	05
2.1. Índices de Mortalidade por 10 mil Veículos e por 100 mil Habitantes	05
2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais	06
2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais	07
2.4. Comparativo 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	26
5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue	27
5.2. Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária	27
5.3. Alcoolemia Proibitiva por Dia da Semana e por Faixa Horária	28
6. ACIDENTES DE TRÂNSITO	29
6.1. Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito	29
6.2. Comparativo Anual da Participação dos Acidentes de Trânsito	31
7. EQUIPE TÉCNICA	32

1. MOBILIDADE

1.1. População e Frota

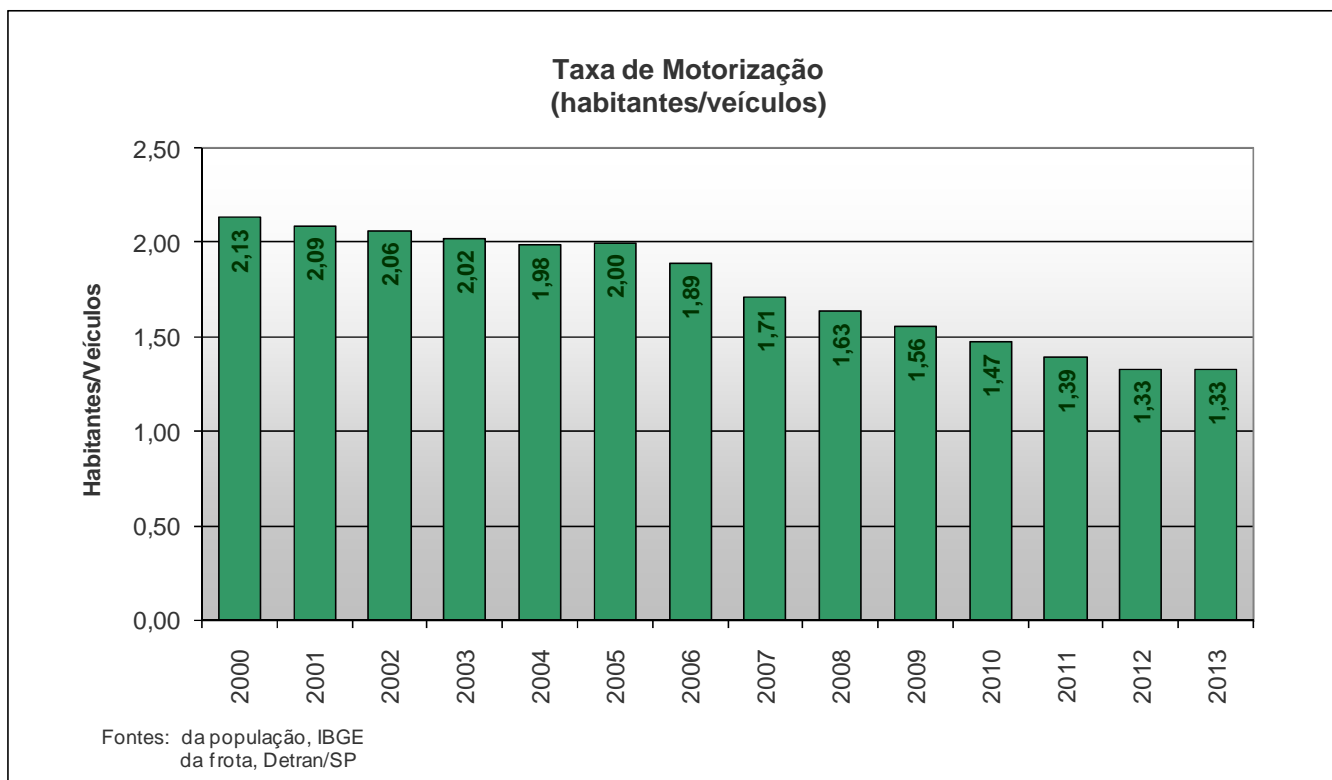


A taxa média de crescimento da população é de 1,3%.



A taxa média de crescimento da frota é de 5,1% (cerca de 4 vezes a taxa de crescimento populacional). A frota de 2013 cresceu 4,4% em relação ao ano anterior.

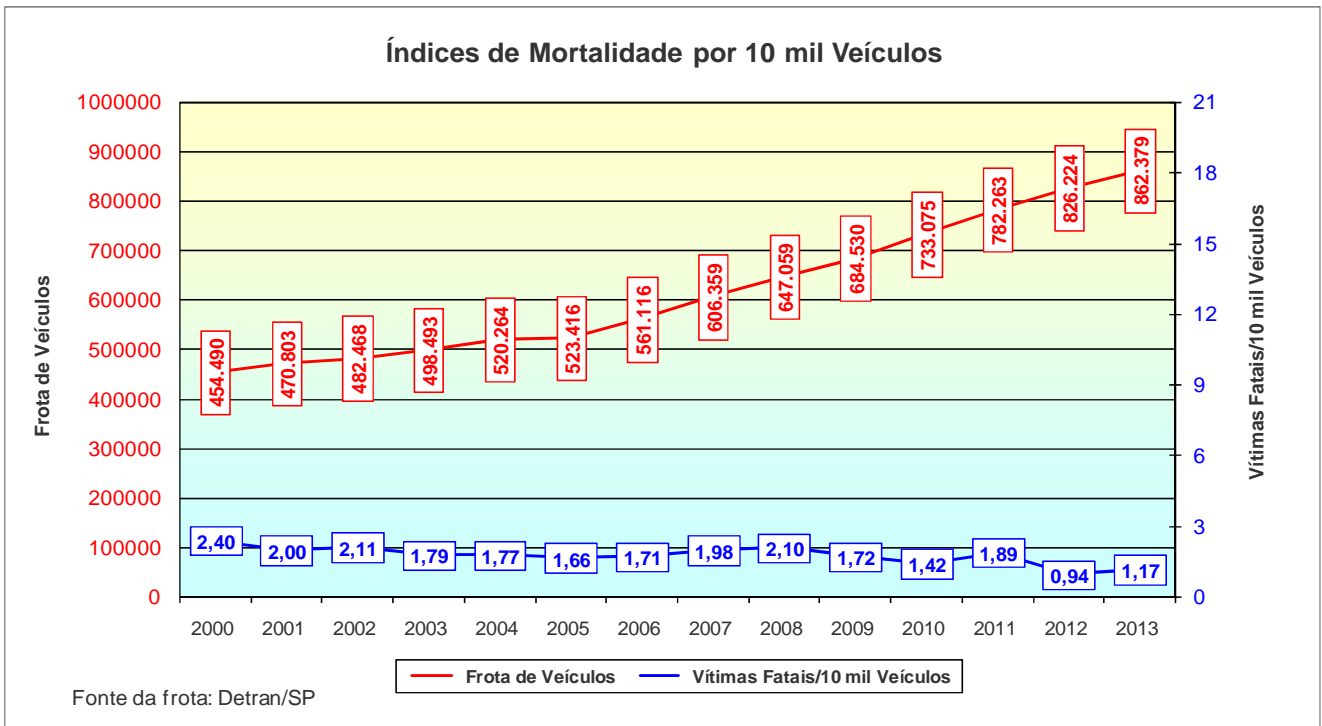
1.2. Taxa de Motorização



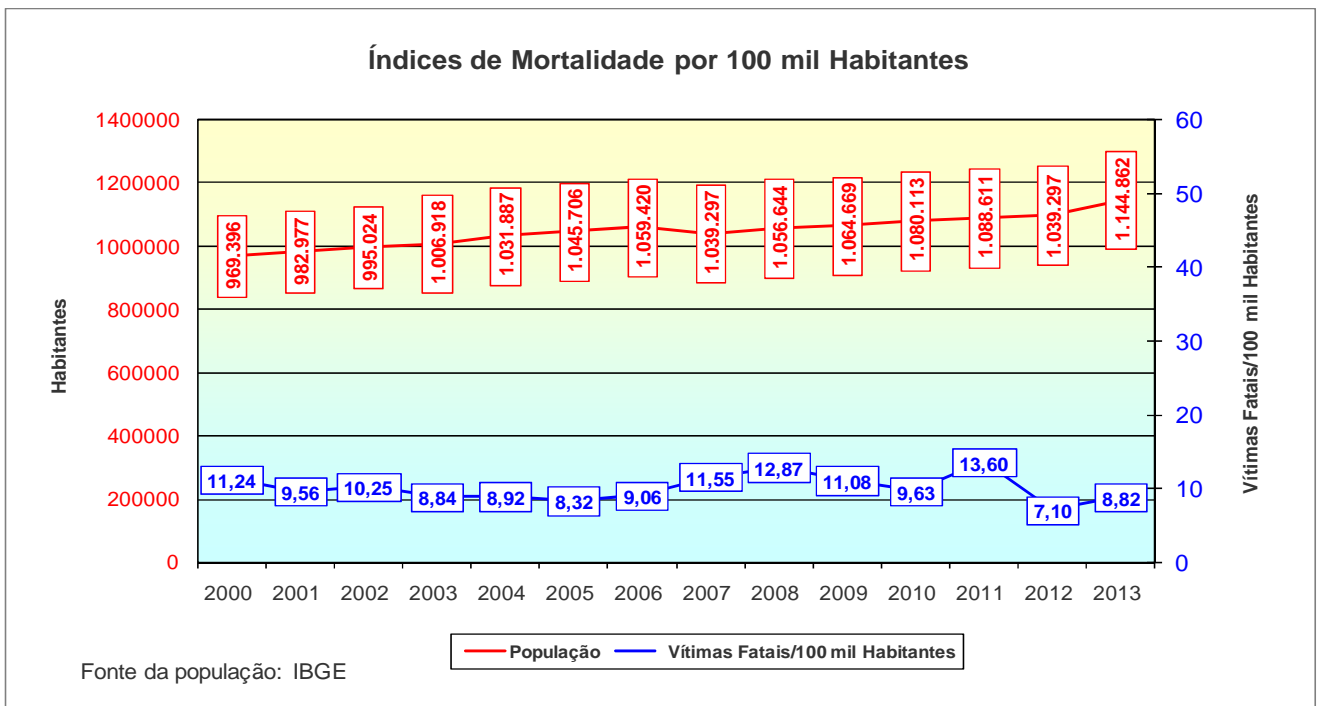
Em relação aos dados apresentados com base no IBGE e Detran/SP, observamos que a circulação de Campinas através da taxa de motorização é elevada, estabelece 1 veículo para cada 1,33 habitantes. É uma das cidades brasileiras com mais alta taxa de motorização.

2. VÍTIMAS FATAIS

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



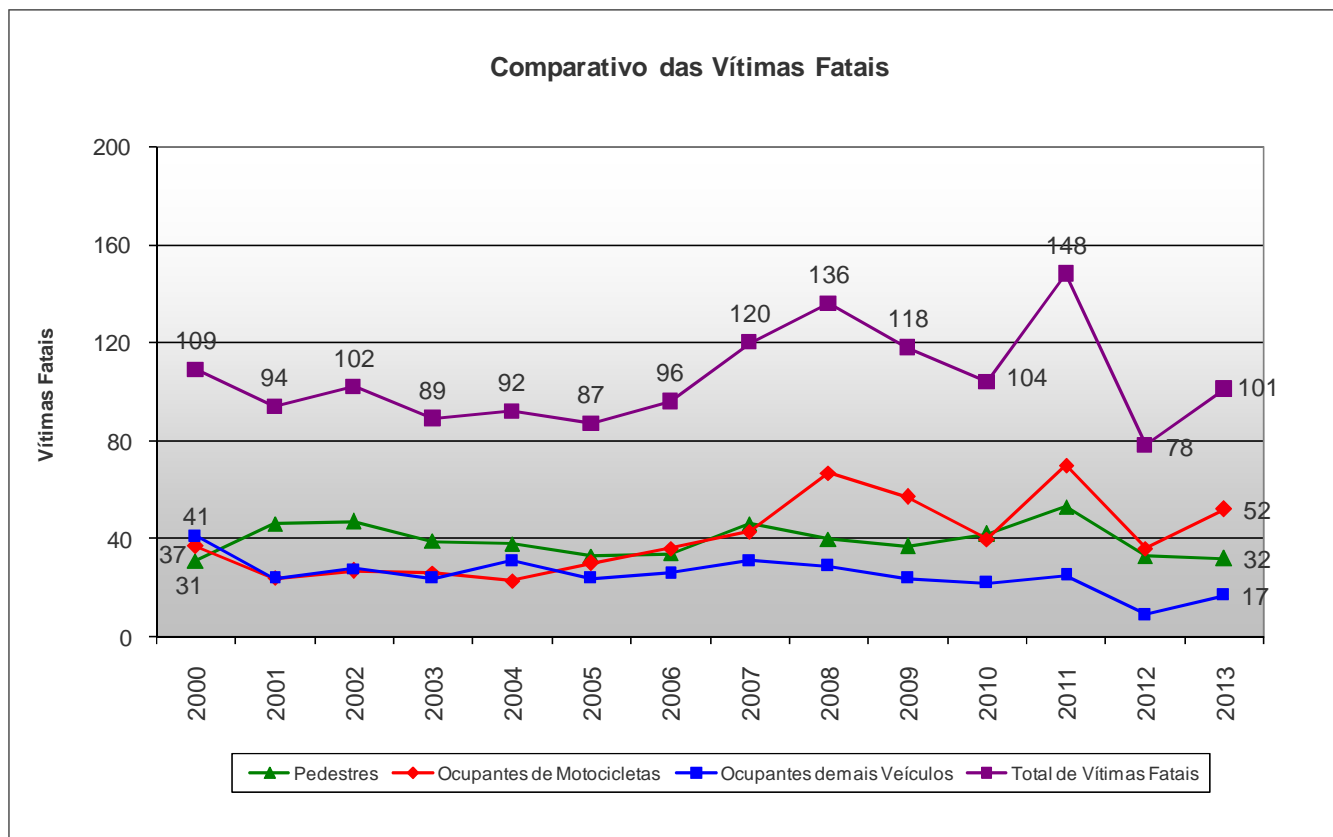
Em relação aos índices de mortalidade por 10 mil veículos, comparando o ano de 2013 com o ano de 2000, observa-se uma redução de 51,2%. Entre os anos de 2012 e 2013, ocorreu aumento de 24,5%.



Em relação aos índices de mortalidade por 100 mil habitantes, comparando o ano de 2013 com o ano de 2000, observa-se uma redução de 21,5%. Entre os anos de 2012 e 2013, houve um crescimento de 24,3%.

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

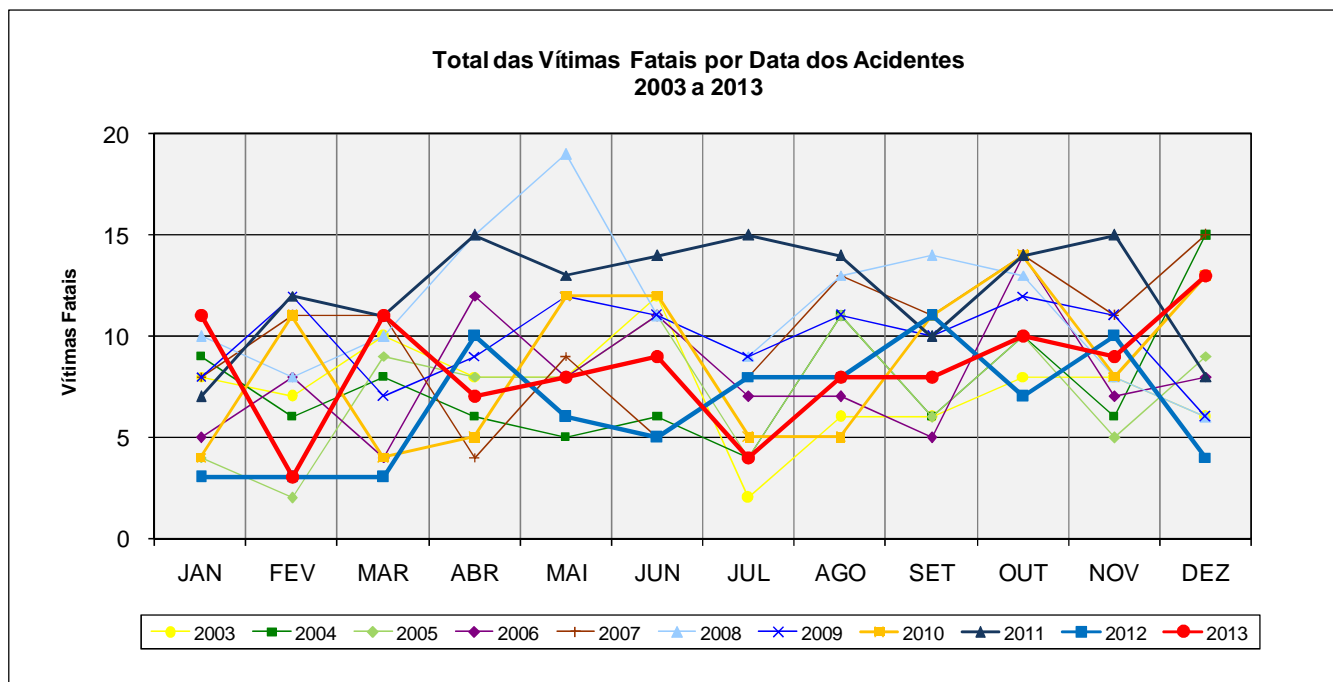


No período de 2000 a 2013, houve uma redução de 7,3% no número total de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito na malha urbana do município. A variação percentual neste período, por tipo de vítimas, foi de acréscimo de 3,2% no caso de pedestres, aumento de 40,5% para ocupantes de motocicletas e o decréscimo de 58,5% para os ocupantes dos demais veículos.

Já entre o período de 2012 e 2013, apontam respectivamente, acréscimo de 29,5% (total), decréscimo de 3,1% (pedestres), acréscimo de 44,4% (ocupantes de motocicletas) e acréscimo de 88,9% (ocupantes dos demais veículos).

A quantidade total de vítimas fatais registradas em 2013 é de 101 vítimas, sendo que 32 (31,7%) eram pedestres, 52 (51,5%) eram ocupantes de motocicletas e 17 (16,8%) eram ocupantes dos demais. Ver quadro na página 13.

2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais

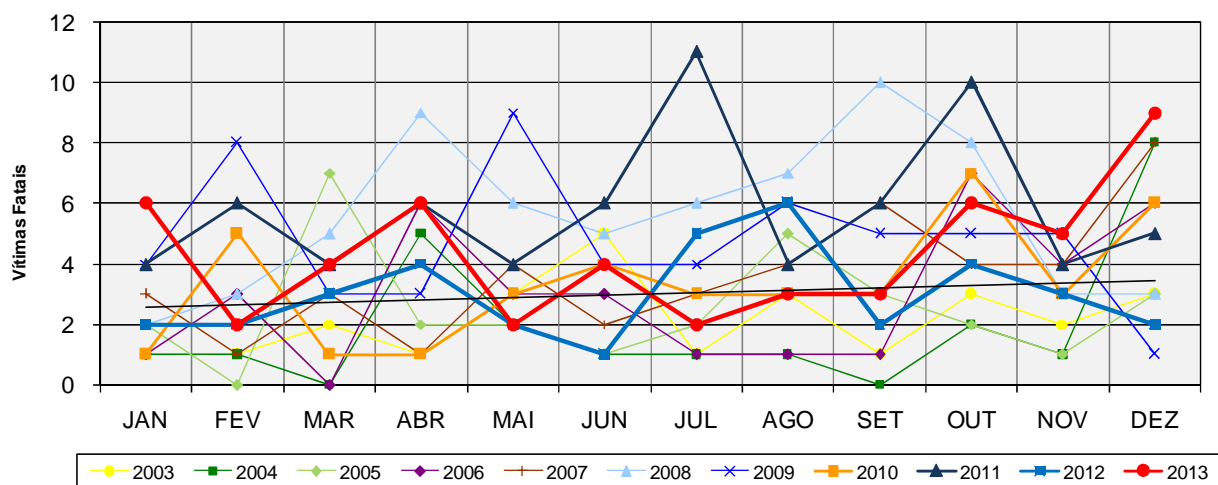


ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	8	7	10	8	8	12	2	6	6	8	8	6	89	-
2004	9	6	8	6	5	6	4	11	6	10	6	15	92	3,4
2005	4	2	9	8	8	11	4	11	6	10	5	9	87	-5,4
2006	5	8	4	12	8	11	7	7	5	14	7	8	96	10,3
2007	8	11	11	4	9	5	8	13	11	14	11	15	120	25,0
2008	10	8	10	15	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
2013	11	3	11	7	8	9	4	8	8	10	9	13	101	29,5

O total das vítimas fatais do ano de 2013 teve um acréscimo **29,5%** em relação ao ano de 2012.

Os meses demarcados na tabela acima em amarelo apresentam ocorrências que geraram mais de uma vítima.

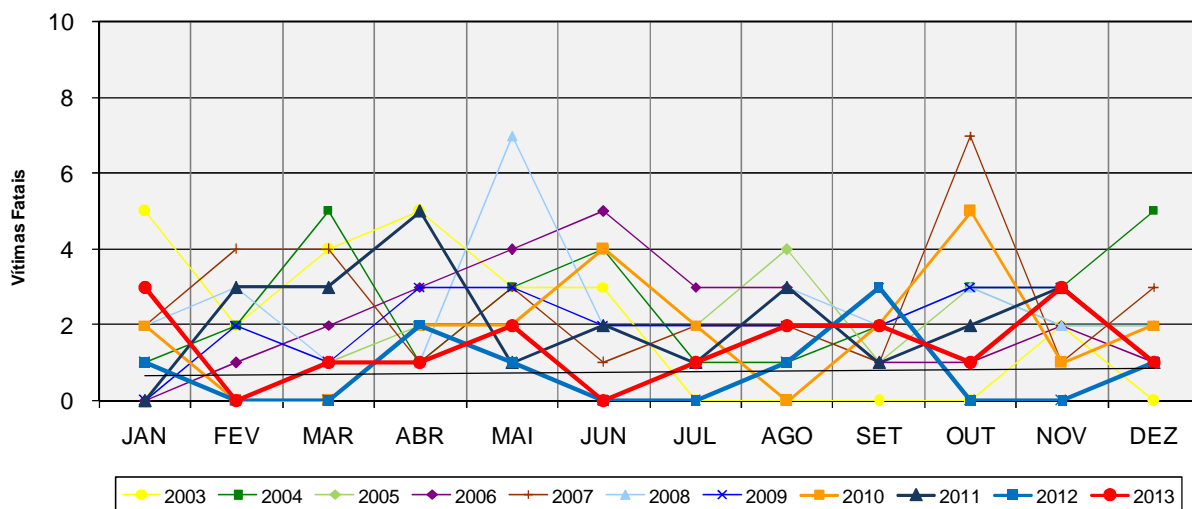
**Vítimas Fatais Ocupantes de Motocicletas por Data dos Acidentes
2003 a 2013**



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

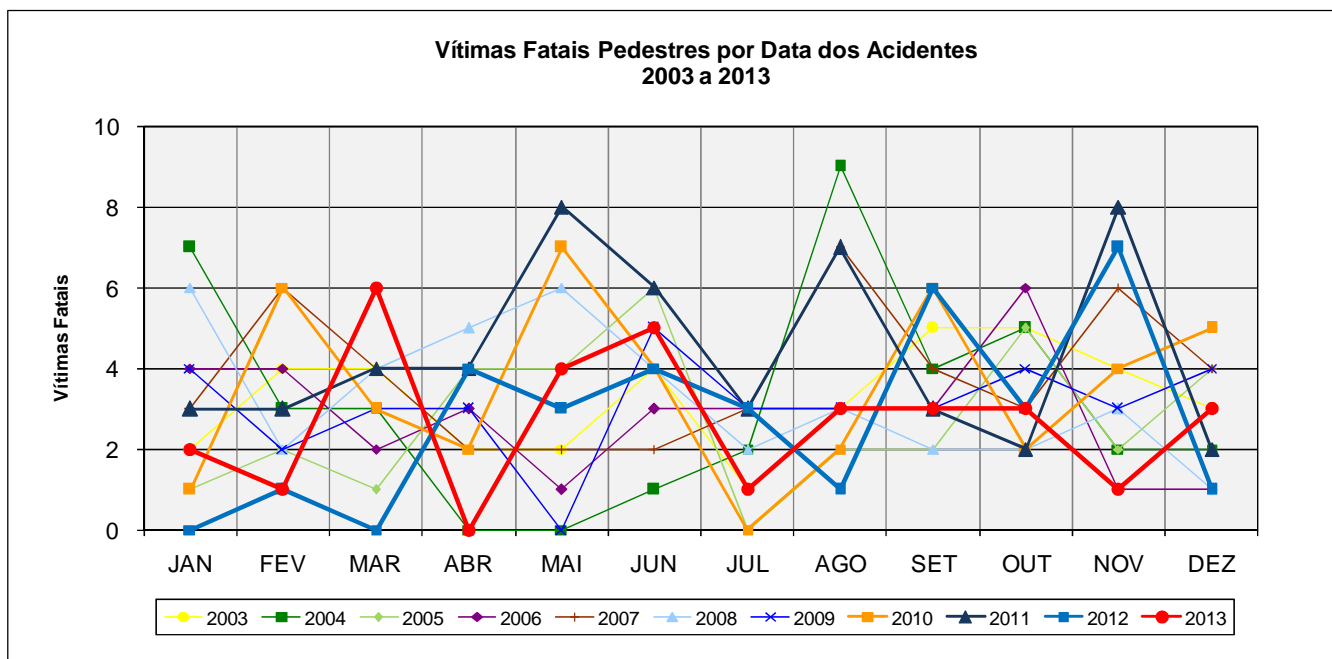
No ano de 2013 houve acréscimo de 44,4% das vítimas fatais ocupantes de motocicletas, em comparação com o ano de 2012.

**Vítimas Fatais Ocupantes demais Veículos por Data dos Acidentes
2003 a 2013**



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

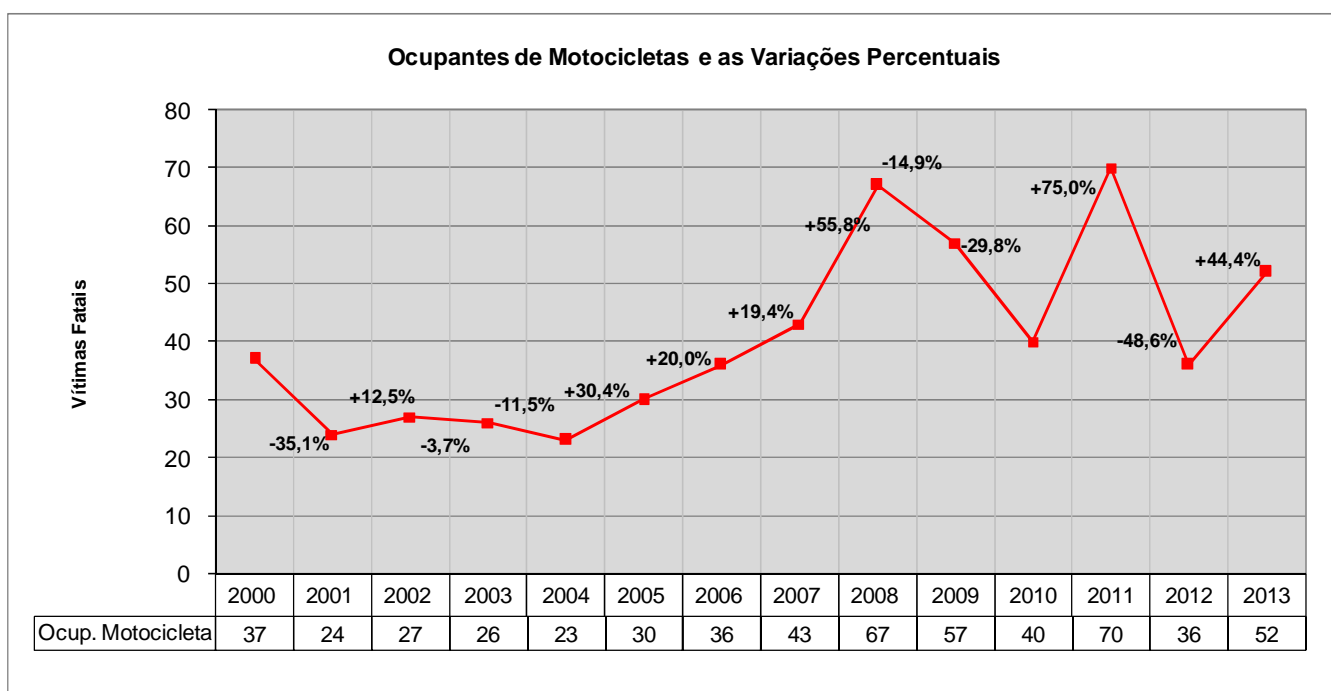
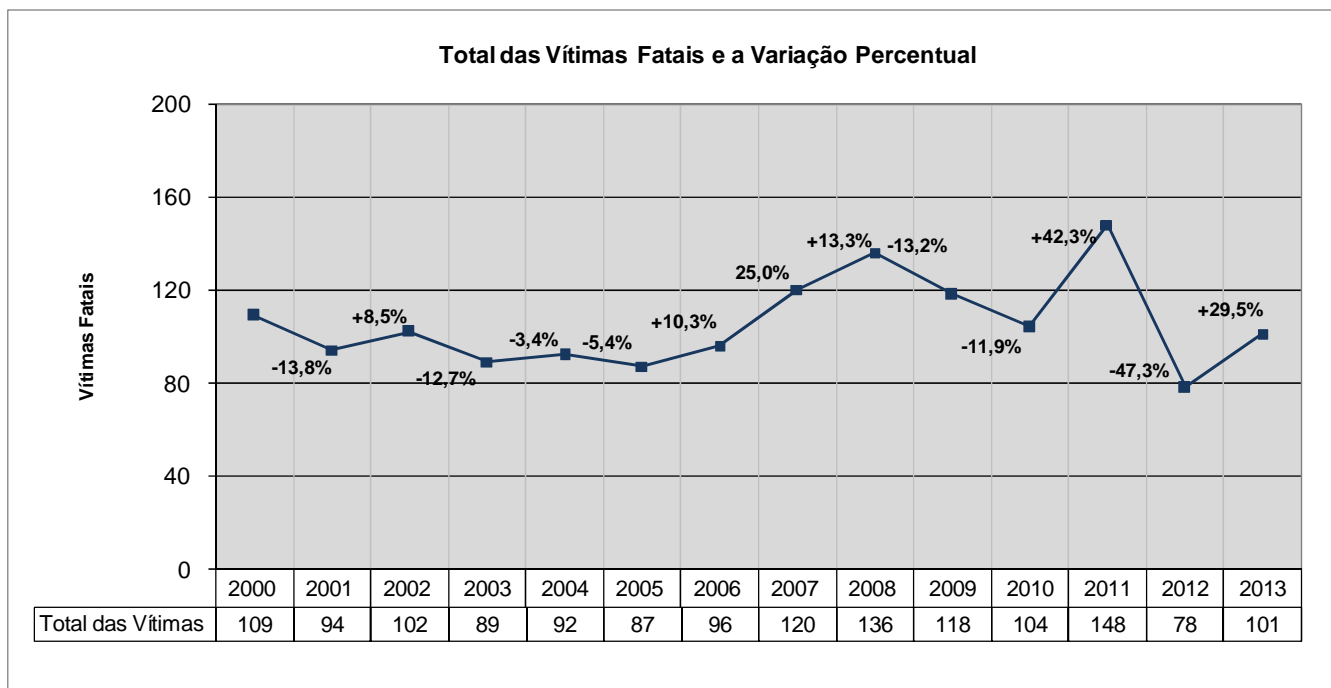
No ano de 2013 houve acréscimo de 88,9% das vítimas fatais ocupantes de veículos (exceto ocupantes de motos), em comparação ao ano de 2012.



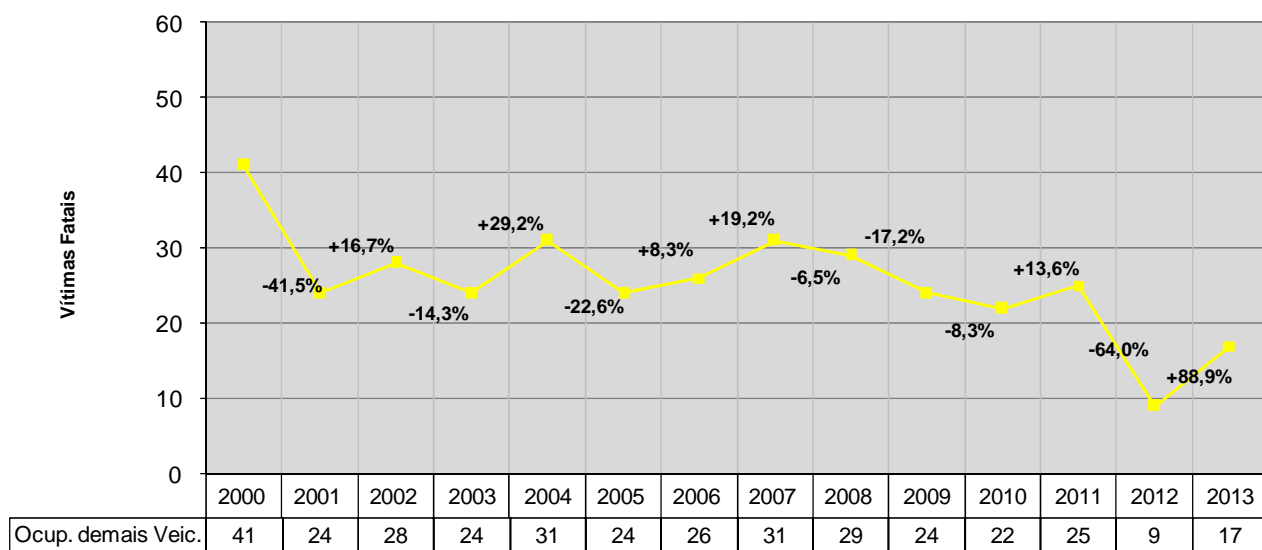
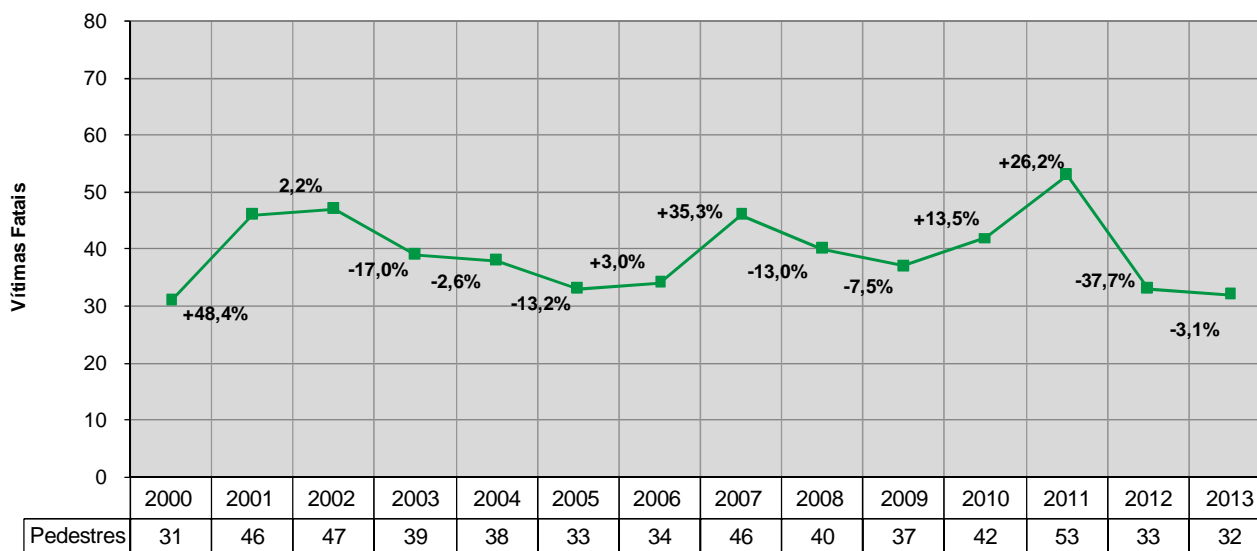
JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
												Total	Var. %
2	4	4	2	2	4	1	3	5	5	4	3	39	-
7	3	3	0	0	1	2	9	4	5	2	2	38	-2,6
1	2	1	4	4	6	0	2	2	5	2	4	33	-13,2
4	4	2	3	1	3	3	3	3	6	1	1	34	3,0
3	6	4	2	2	2	3	7	4	3	6	4	46	35,3
6	2	4	5	6	4	2	3	2	2	3	1	40	-13,0
4	2	3	3	0	5	3	3	3	4	3	4	37	-7,5
1	6	3	2	7	4	0	2	6	2	4	5	42	13,5
3	3	4	4	8	6	3	7	3	2	8	2	53	26,2
0	1	0	4	3	4	3	1	6	3	7	1	33	-37,7
2	1	6	0	4	5	1	3	3	3	1	3	32	-3,0

Na quantidade de pedestres fatais do ano de 2013 houve um decréscimo de 3,0% em relação a 2012. 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

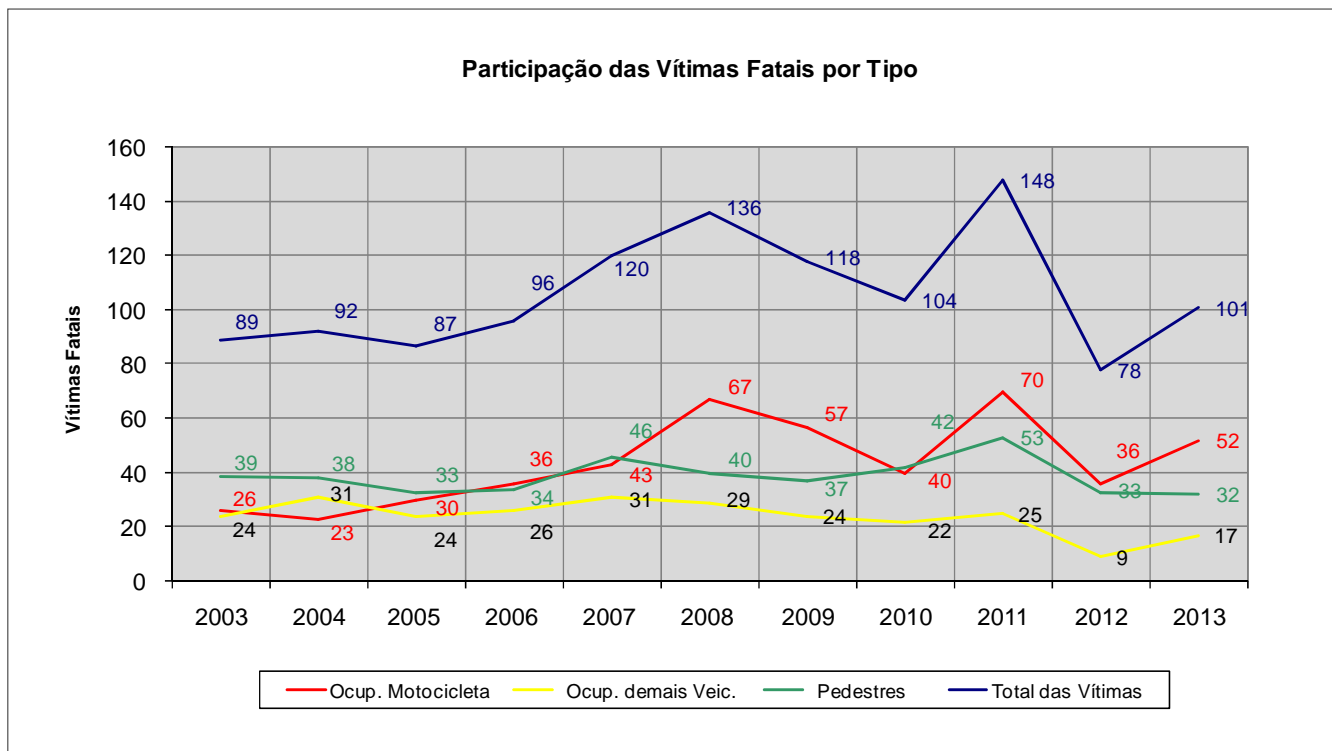


Comparando o total das vítimas fatais do ano de 2013 com o mesmo período de 2012, houve um acréscimo de 29,5 %. Os ocupantes de motocicletas vitimados diminuíram 44,4%.

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 2013 com o mesmo período de 2012, houve um acréscimo de 88,9 %. No mesmo período, nas vítimas pedestres, tivemos decréscimo de 3,0%.

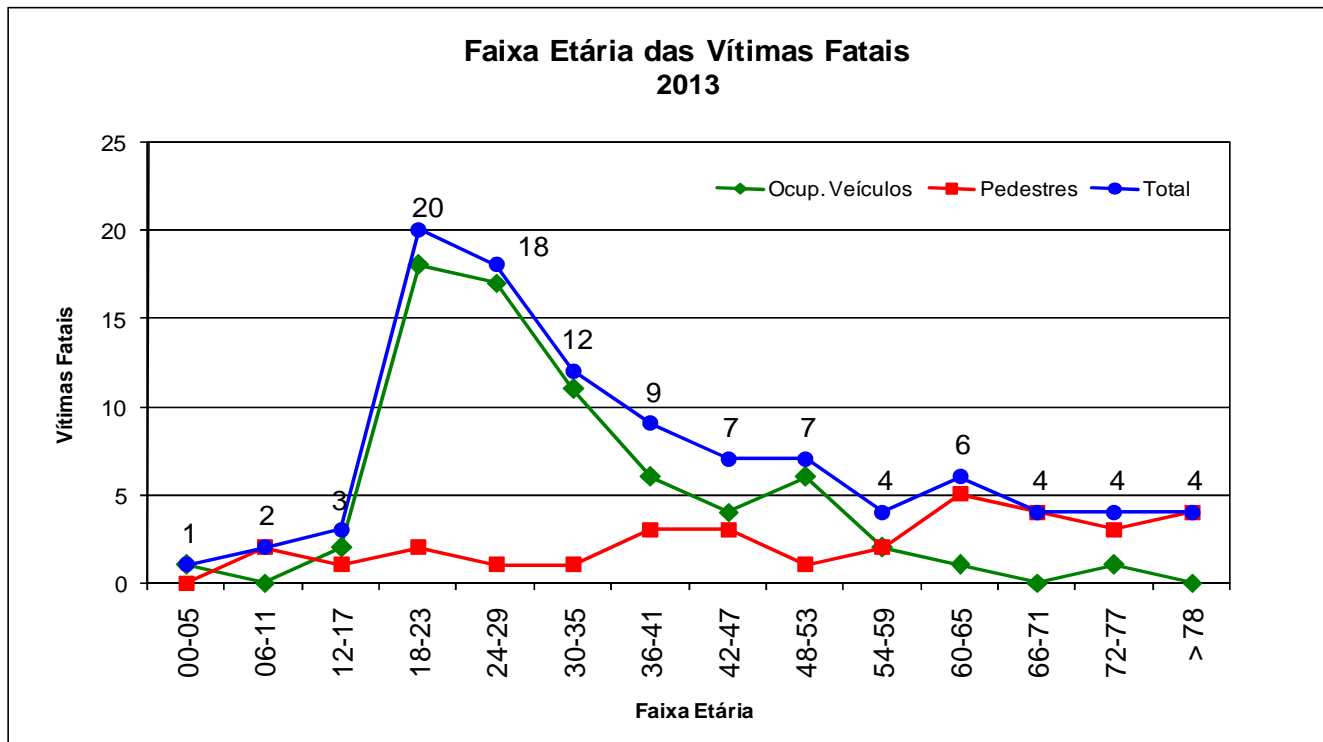
2.5. Comparativo da Participação das Vítimas Fatais por Tipo



Tipo das Vítimas	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	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	48,3	40	38,5	70	47,3	36	46,2	52	51,5
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
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
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

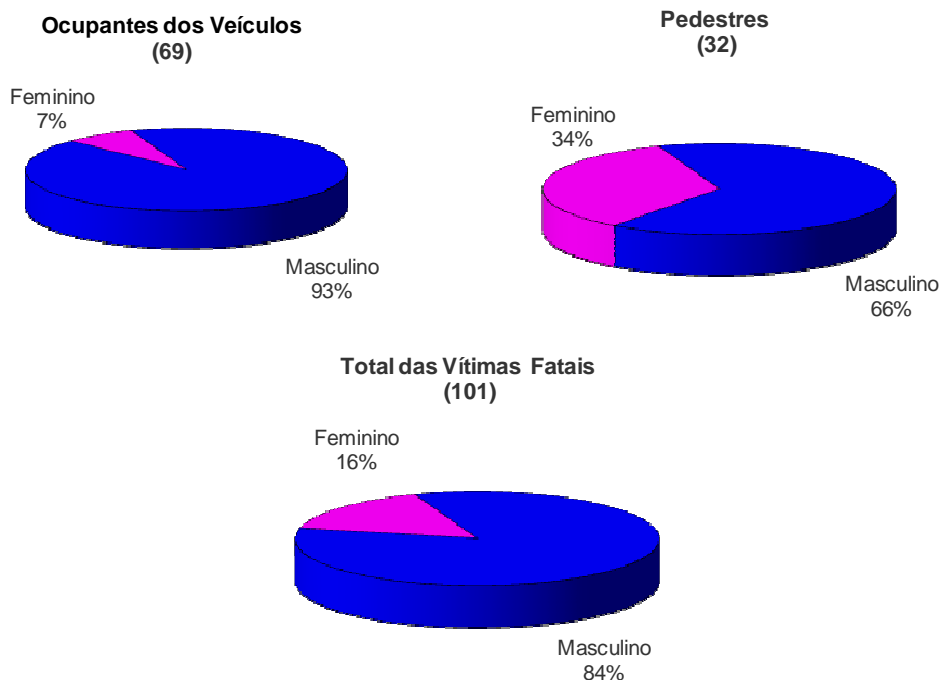
Observa-se significativo aumento na participação dos motociclistas, atingindo 51,5% no total das vítimas fatais do ano de 2013, que no ano de 2012, no mesmo período, atingiu 46,2%.

2.6. Perfil das Vítimas Fatais



Das pessoas vitimadas no trânsito, 49,5% (50) tinham entre 18 e 35 anos. A quantidade das vítimas do tipo ocupantes de veículos na mesma faixa etária também é expressiva (66,7%), e vai decrescendo à medida que aumenta a idade. Em relação aos pedestres, as vítimas fatais aumentam nas faixas etárias dos 60 a 65, 66 a 71 e na faixa etária maiores de 78 anos.

Composição das Vítimas Fatais por Sexo - 2013



Do total dos ocupantes de veículos envolvidos em acidentes fatais, 93% são do sexo masculino e 7% do sexo feminino. Em relação aos pedestres, os do sexo masculino participam com percentual de 66% e os do sexo feminino com percentual de 34%.

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**.

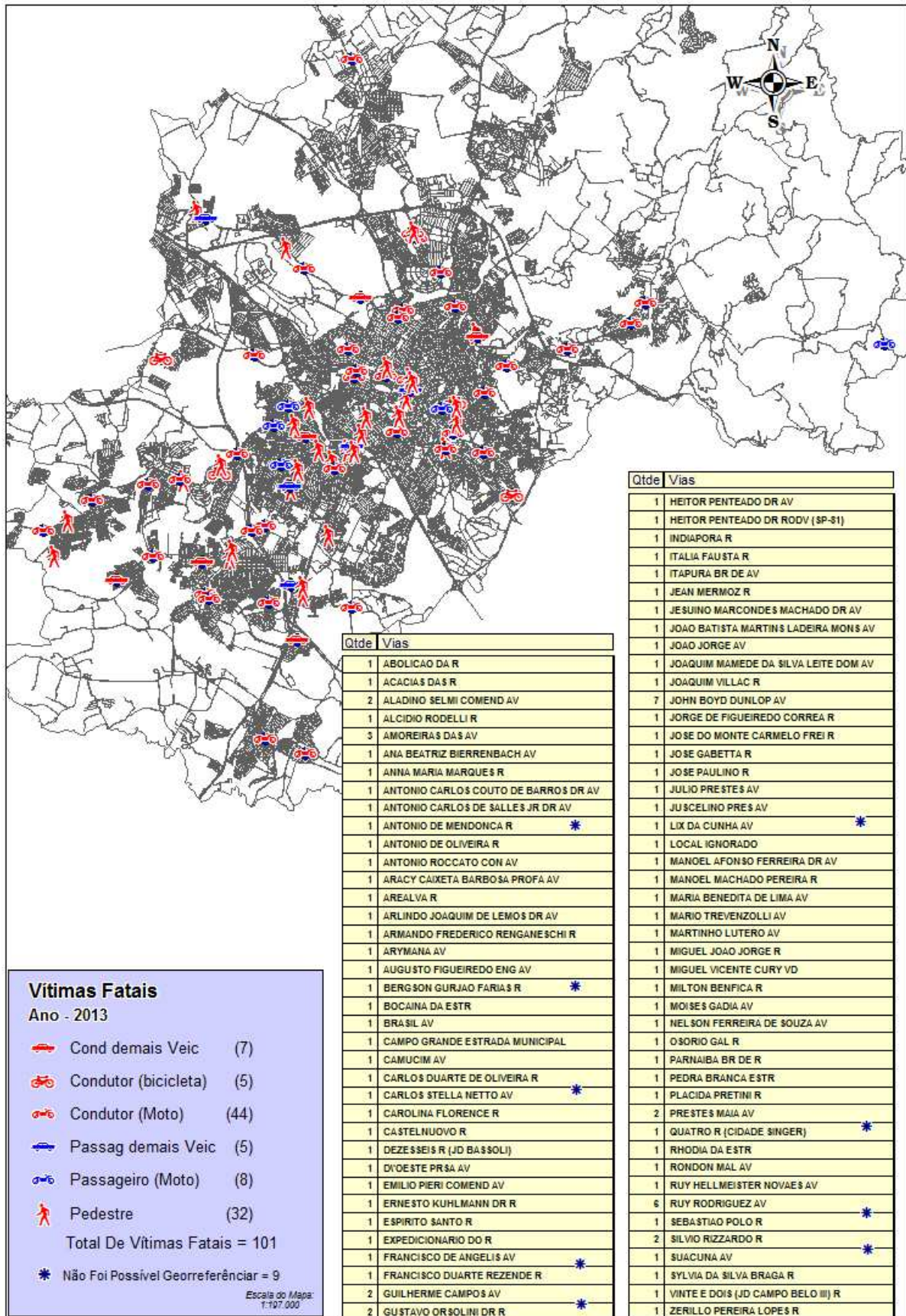
Na tabela abaixo pode-se visualizar a quantidade e o percentual das vítimas fatais por tempo de sobrevida, referente ao período de 2002 a 2013.

Tempo de Sobrevida ⁽¹⁾	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		Total (2002 a 2013)	
	Qtde	%	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	40	39,6	383	30,1
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	32	31,7	407	32,0
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	19	18,8	321	25,3
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	9	8,9	112	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	1	1,0	24	1,9
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	0	0,0	10	0,8
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	0	0,0	14	1,1
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	101	100,0	1.271	100,0

Em 2013, 1,0% das vítimas fatais (1) foram constatados a morte entre 31 dias e 180 dias após o fato da ocorrência e no período de 2002 a 2013, 4,8% (48 vítimas fatais).

A severidade dos acidentes aponta que 87,4% das vítimas entram em óbito no local e até 7 dias do acidente.

2.8. Mapa das Vítimas Fatais Georreferenciadas



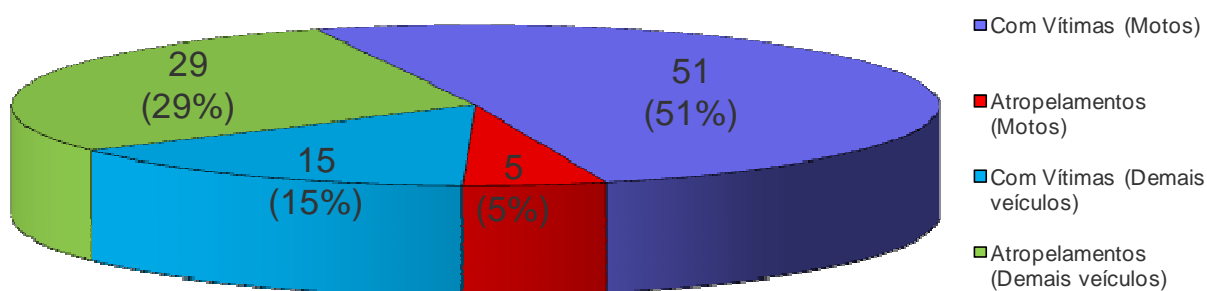
3. Acidentes Fatais

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.**

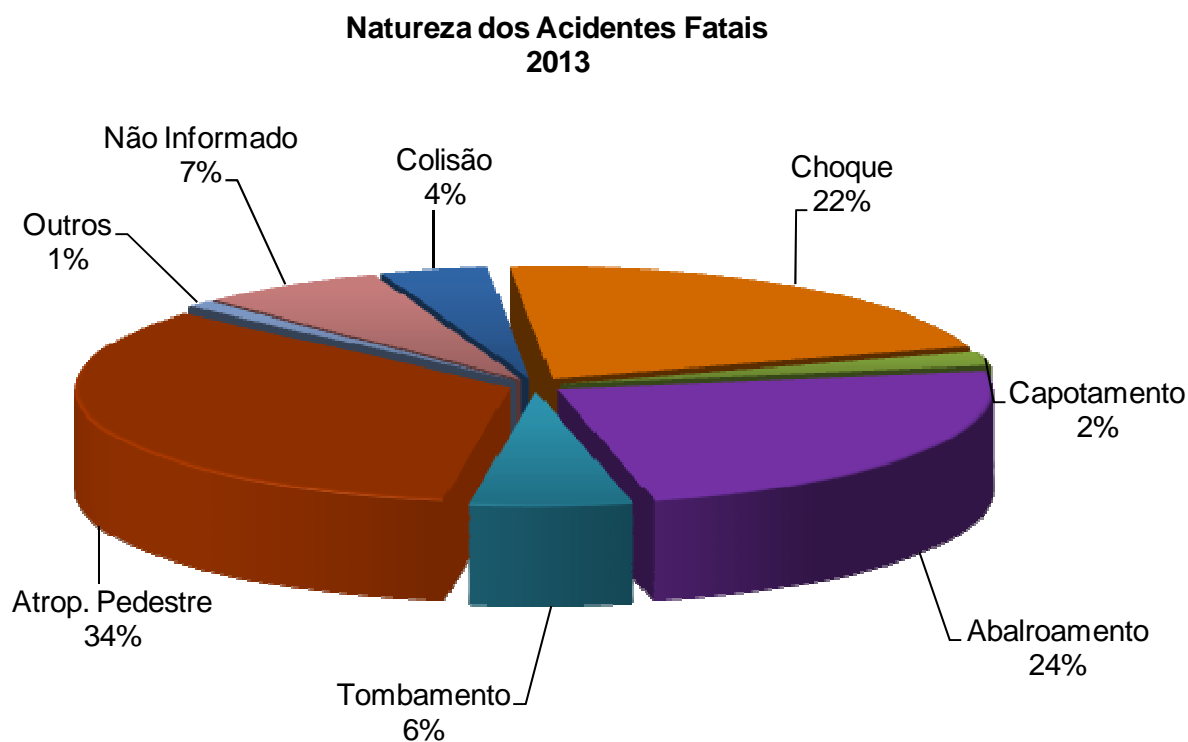
Em 2013 ocorreram **100 acidentes fatais**, resultando também em **101 mortes**; 51 acidentes foram envolvendo motos, vitimando 52 ocupantes de motocicletas (44 condutores e 8 passageiros); 15 foram acidentes com vítimas entre os demais veículos, resultando em 15 vítimas ocupantes de veículos (10 condutores e 5 passageiros); e 34 atropelamentos, que geraram 32 vítimas pedestres e 2 vítimas ocupantes de veículos (condutor de bicicleta e do automóvel).

Acidentes de Trânsito Fatais
2013



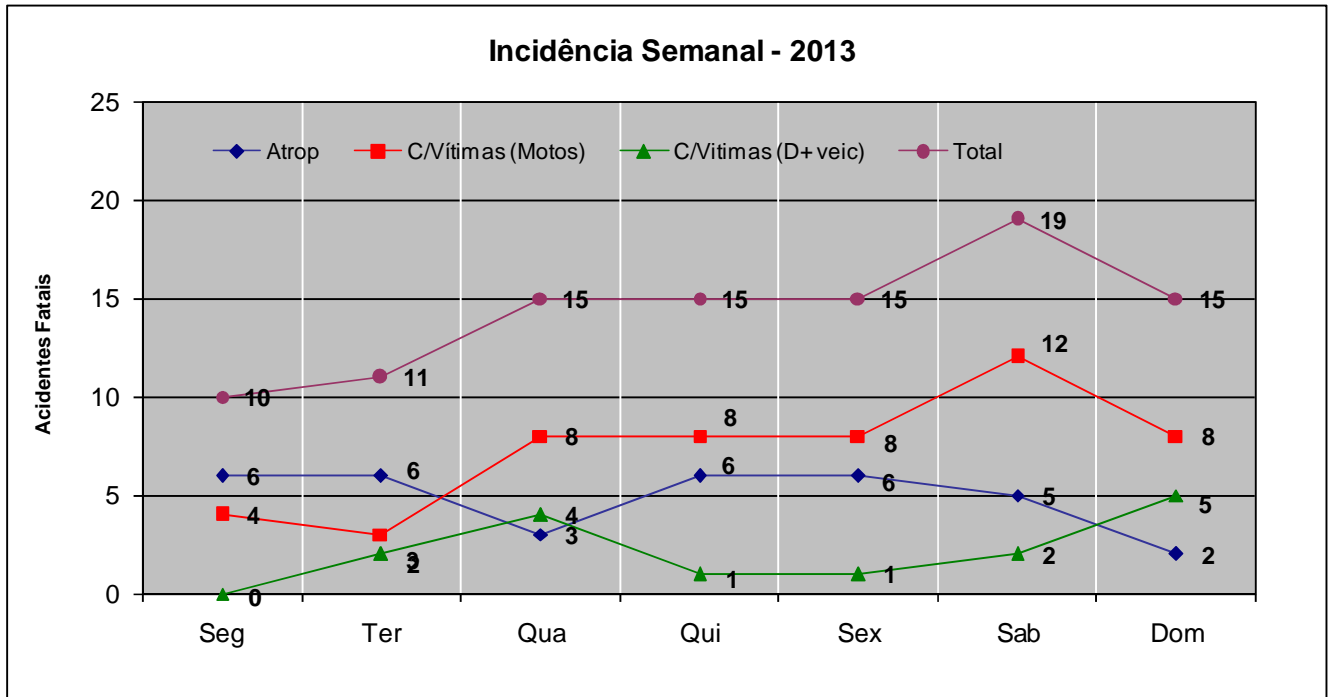
A motocicleta possui influência em mais da metade dos acidentes fatais. Estão envolvidos em 56%, sendo 51% nos acidentes com vítimas e 5% nos atropelamentos.

3.1. Natureza dos Acidentes Fatais

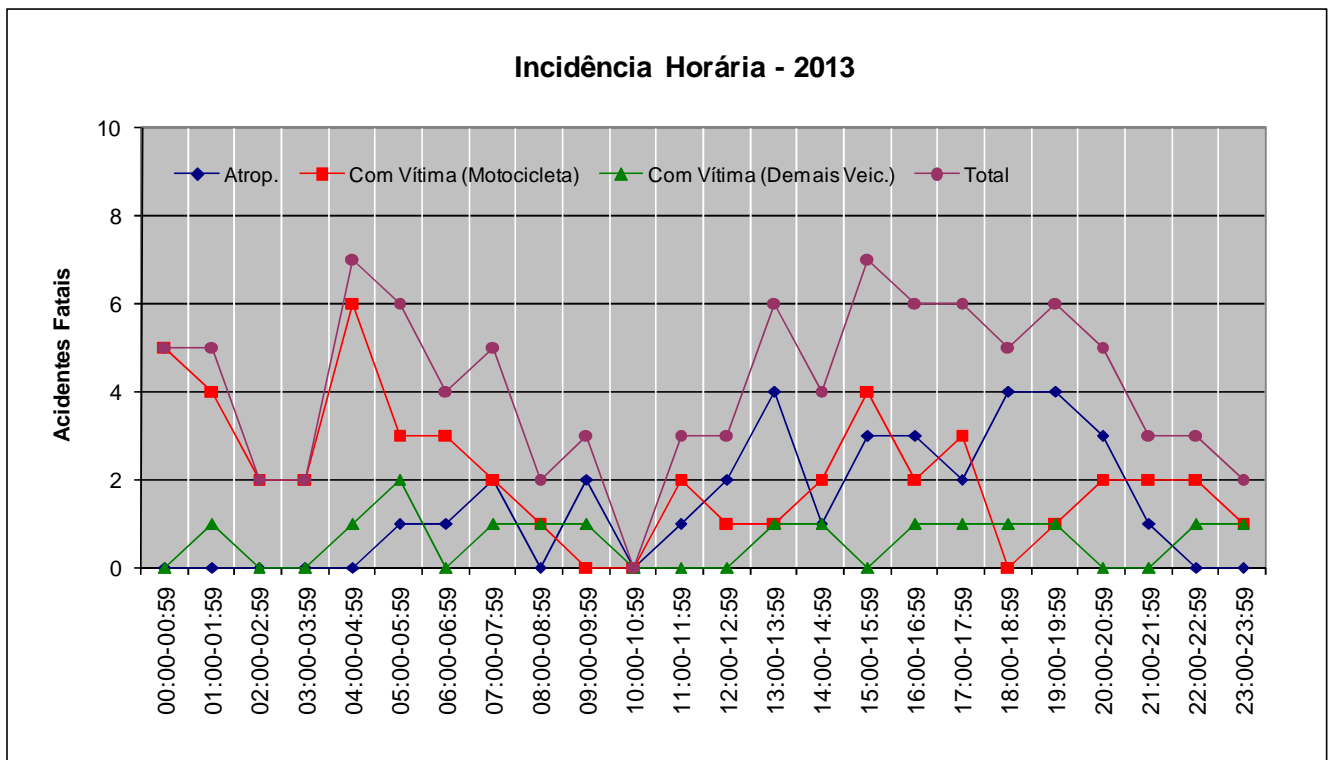


O atropelamento de pedestre (veículo X pedestre) foi o tipo de acidente com vítimas fatais mais comuns (34%). O abalroamento é o segundo tipo (24%) que mais acontece.

3.2. Acidentes Fatais por Dia da Semana e por Horário



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



Observam-se os picos de acidentes fatais envolvendo as motocicletas no intervalo de horário das 0h00 às 0h59, das 4h00 às 4h59 e das 15h00 às 15h59. Em relação aos atropelamentos fatais, os picos que predominaram são das 13h00 às 13h59 e das 18h00 às 18h59. Para os acidentes fatais envolvendo os demais veículos, a maior incidência ocorreu no período das 05h00 às 05h59.

3.3. Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais

No ano de 2013, aconteceram 100 ocorrências com 101 mortes e 133 veículos envolvidos. Desses veículos, 76 (57,1%) participaram de acidentes onde faleceram ocupantes de motocicletas, 22 (16,5%) participaram de acidentes onde as vítimas fatais eram dos demais veículos, e 35 (26,3%) participaram de atropelamentos.

Visualize abaixo a distribuição dos veículos por tipo de acidentes.

Gráfico 1

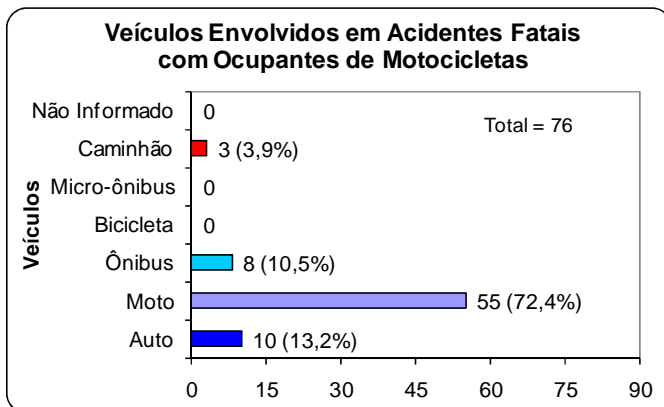


Gráfico 02

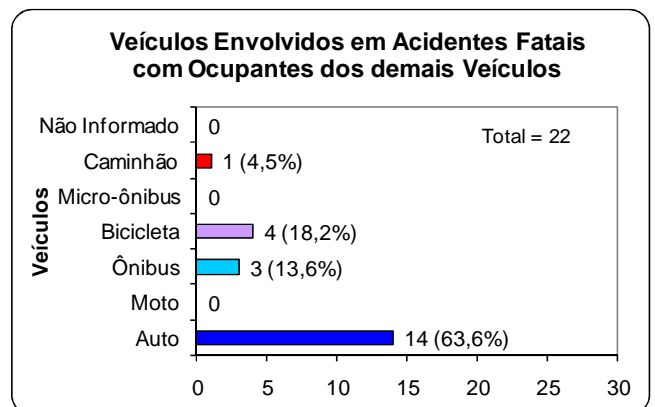


Gráfico 3

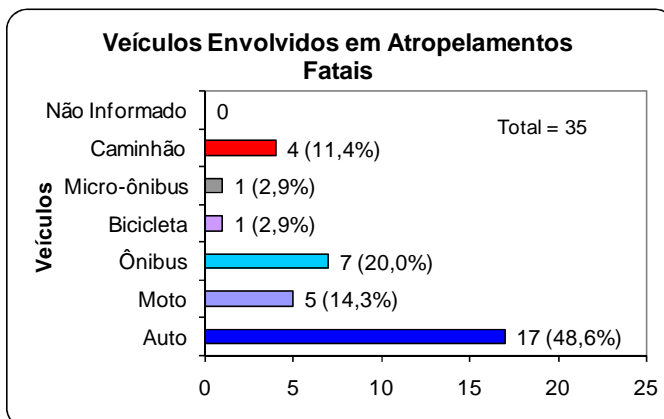
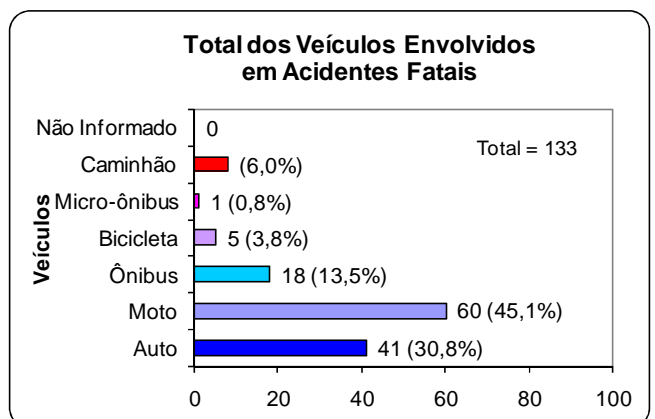


Gráfico 04

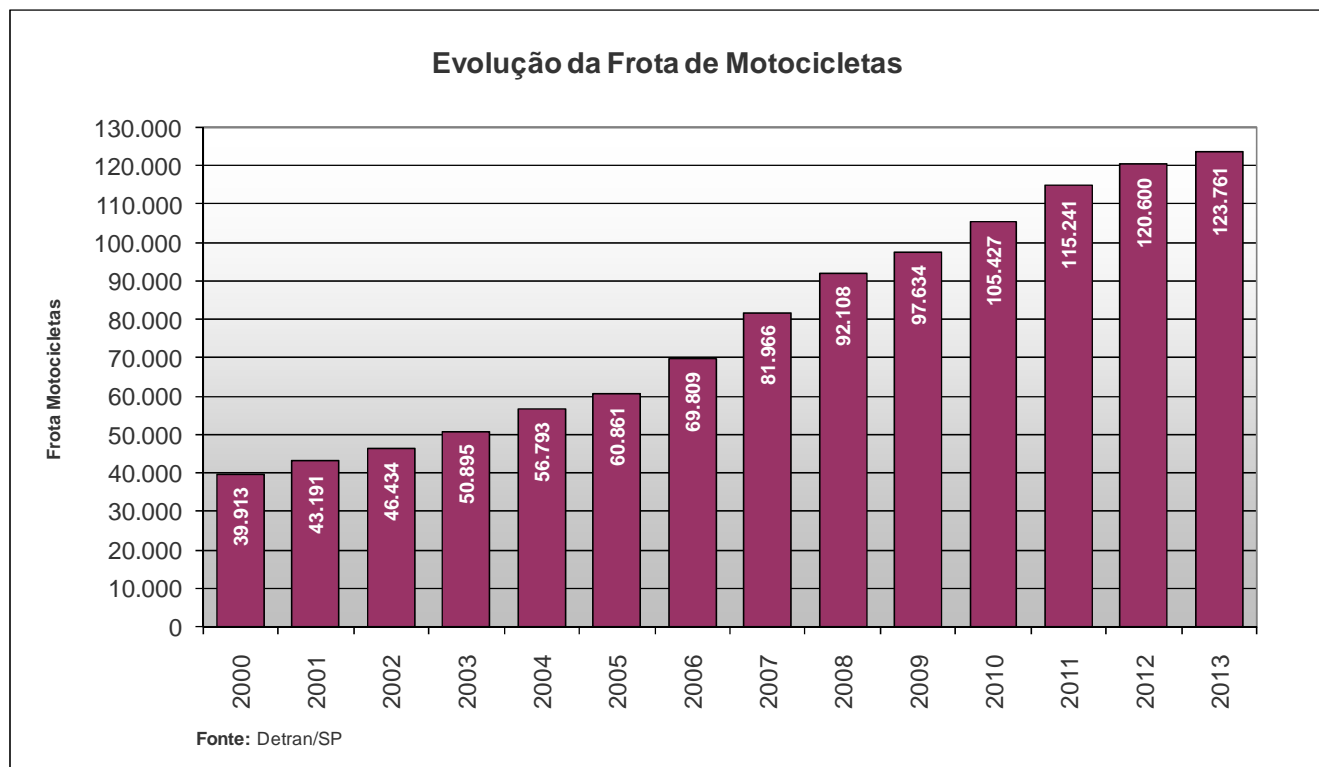


Vale ressaltar que as motocicletas participaram em 45,1% do total de veículos envolvidos nos acidentes fatais e em 14,3% nos atropelamentos fatais (5 pedestres).

Se ainda considerarmos as vítimas fatais ocupantes de motocicletas (55), mais as vítimas pedestres atropeladas por motocicletas (5), vimos que 60 (59,4%) pessoas faleceram em função de acidentes envolvendo motos. Em 2013, as motocicletas representam 14,4% da frota licenciada.

4. MOTOCICLISTAS

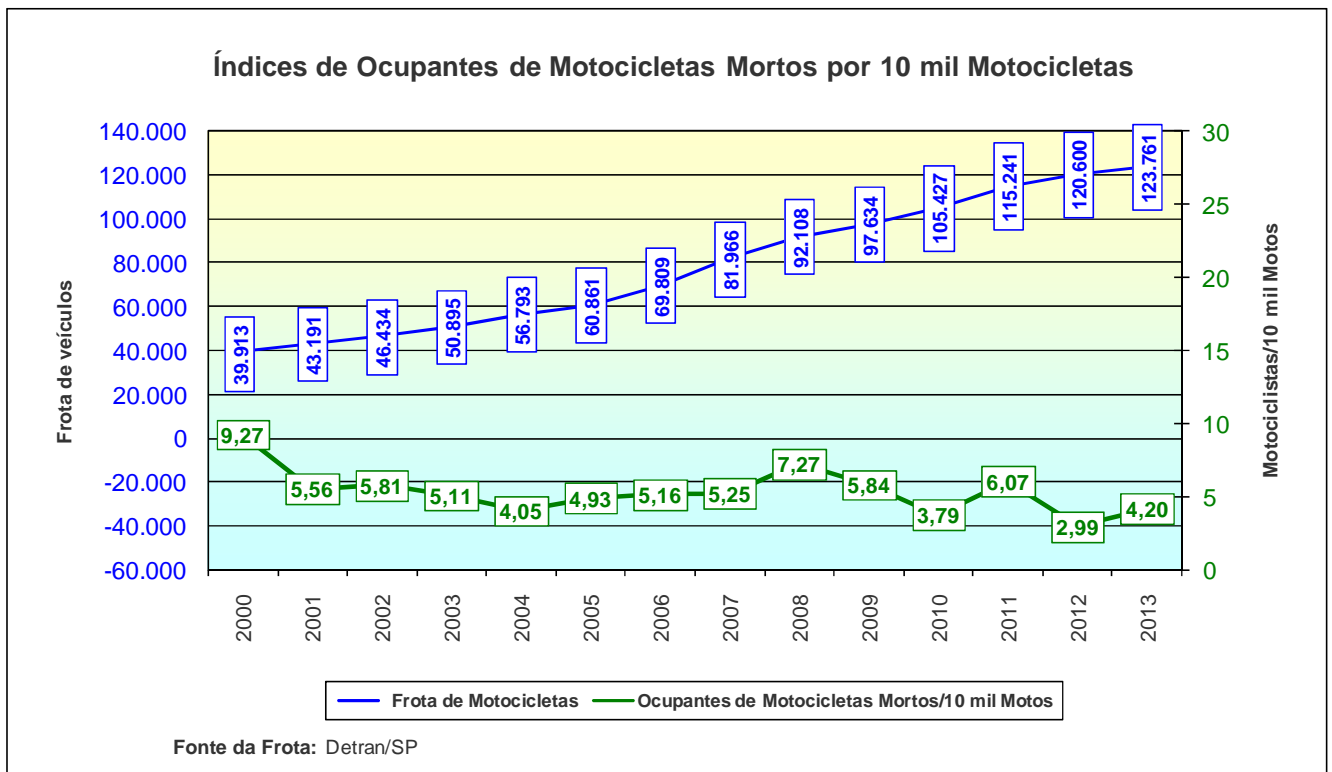
4.1. Frota das Motocicletas



No período de 2000 a 2013, a frota cresceu 210,1%, sendo que entre 2012 e 2013, cresceu 2,6%. A taxa média de crescimento é de 9,2% ao ano.

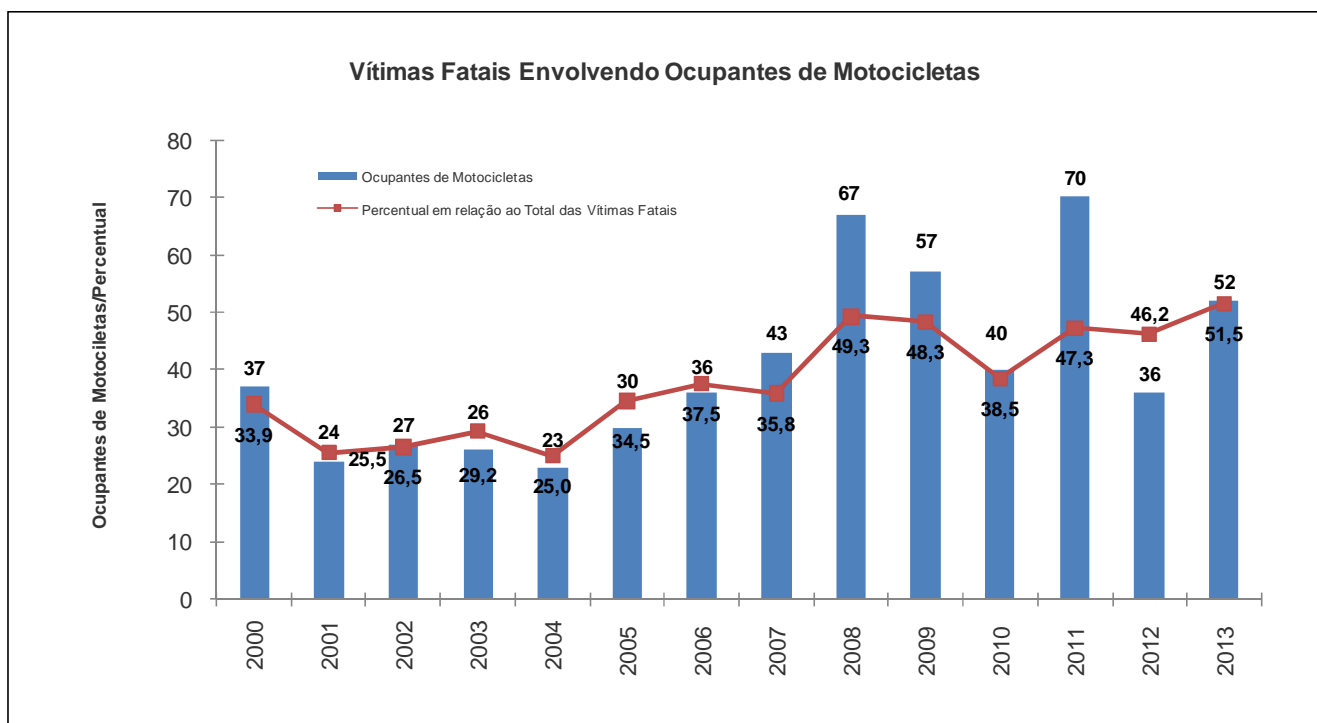
Em 2013, a frota de motocicletas representava 14,4% da frota geral. Em 2003, representava, dez anos atrás, representava 10,2%.

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 2013, observa-se um decréscimo de 54,7%. Em relação à comparação entre 2012 e 2013, o acréscimo foi de 40,5%.

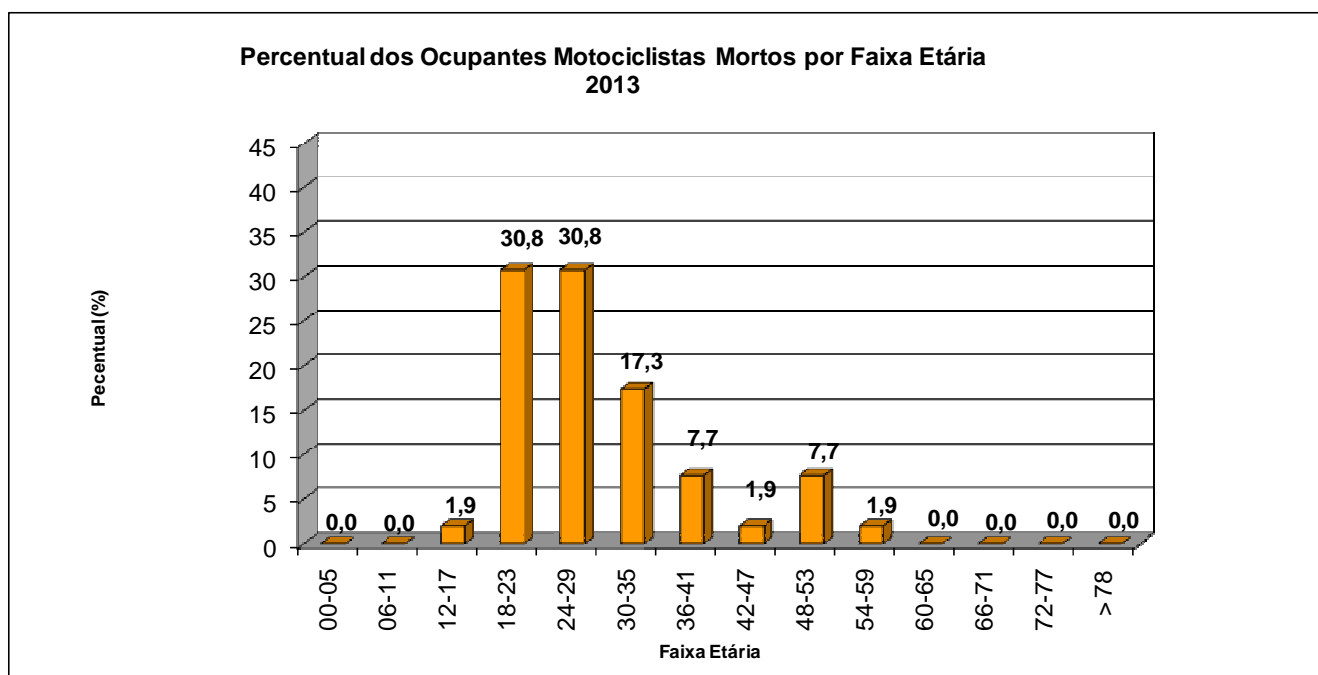
4.3. Vítimas Fatais Envolvendo Ocupantes de Motocicletas



A quantidade de vítimas fatais envolvendo motociclistas teve picos em 2008, 2009 e 2011. Em 2013 houve acréscimo de 44,4%, quando comparado com o ano de 2012.

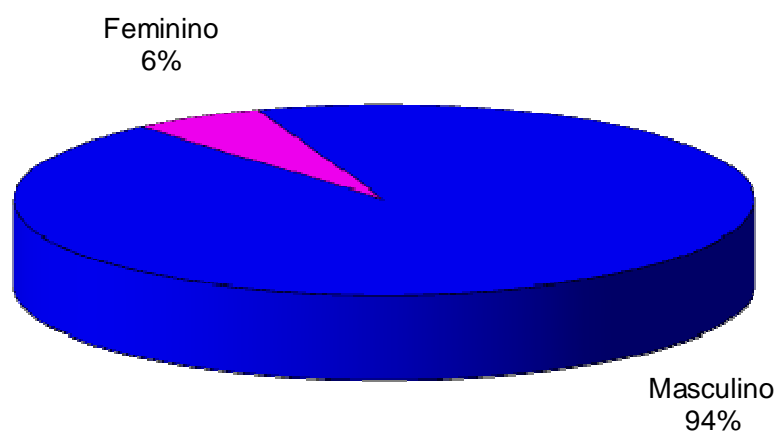
Entretanto a participação percentual dos ocupantes de motocicletas mortos em relação ao total das vítimas fatais tem crescido significativamente a partir de 2005, permanecendo estável entre 2008 e 2009, já em 2010 teve redução para 38,5%, em 2011 e 2012, respectivamente, volta a crescer para 47,3% e 46,2%, e em 2013 a participação é de 51,5%.

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, 61,6% das vítimas (32 pessoas).

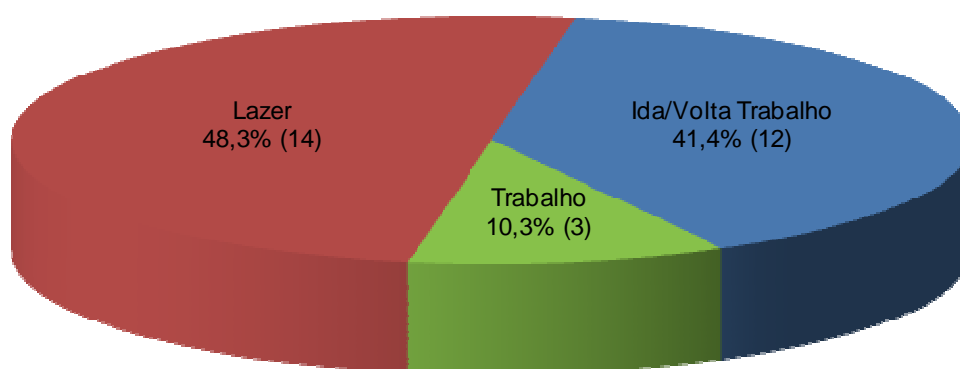
Composição dos Motociclistas Mortos por Sexo 2013



Os motociclistas mortos envolvidos em acidentes de trânsito são 94% do sexo masculino e 6% do sexo feminino.

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 57% (29) do total das ocorrências fatais envolvendo motociclistas (51).

Motivação dos Deslocamentos dos Motociclistas Mortos 2013



O motivo do deslocamento de ida e volta do lazer é o que representa maior parcela, 48,3%; seguida da parcela deslocamento ida e volta do trabalho, 41,4%.

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

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

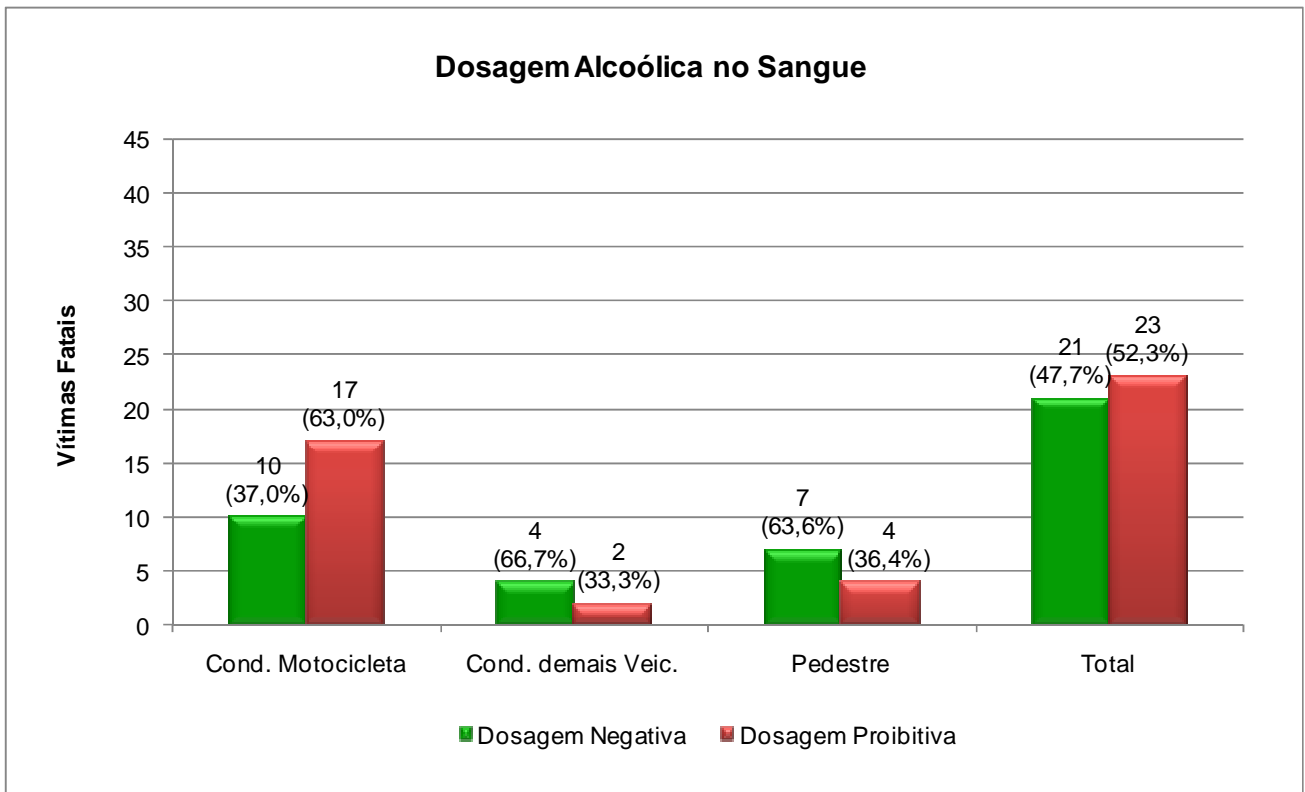
Resultados

No ano de 2013, houve **101 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 **50 vítimas fatais**, correspondendo a 49,5% do total.

Das vítimas fatais nas quais foi verificada a dosagem alcoólica, 6 eram passageiras (4 de motos e 2 dos demais veículos).

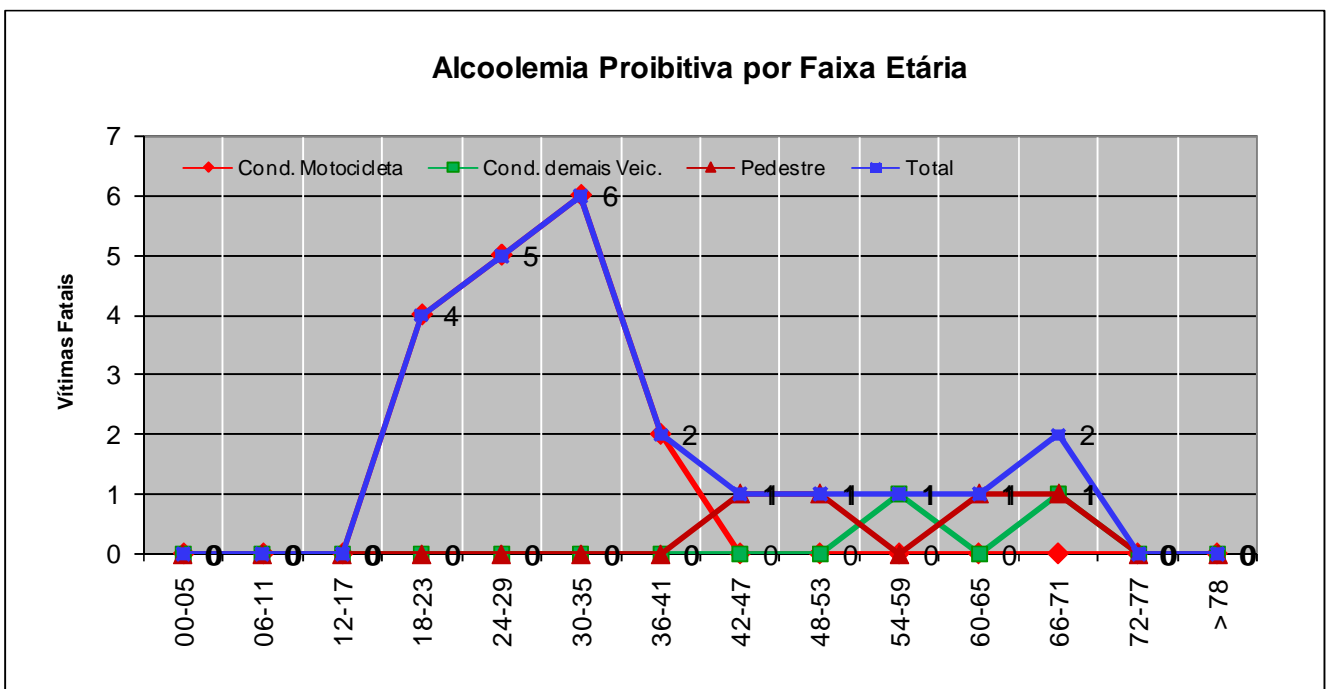
Assim, os dados sobre alcoolemia que passamos a apresentar são referentes aos condutores (44) envolvidos em acidentes de trânsito. Os passageiros não têm influência na condução dos veículos.

5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue



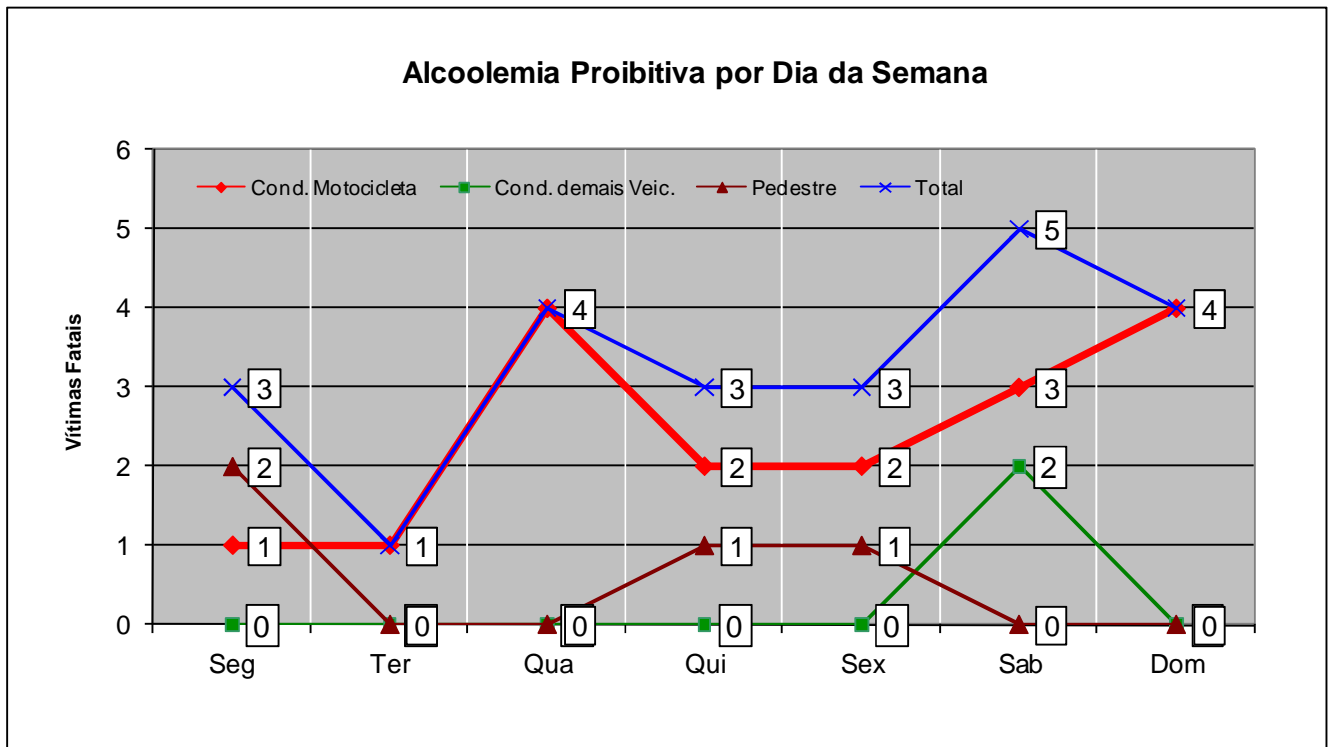
Em relação à amostra, 47,7% (21) apresentaram dosagem alcoólica negativa, e em 52,3% (23) notou-se dosagem alcoólica proibitiva (crime e infração de trânsito gravíssima para os condutores).

5.2. Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária

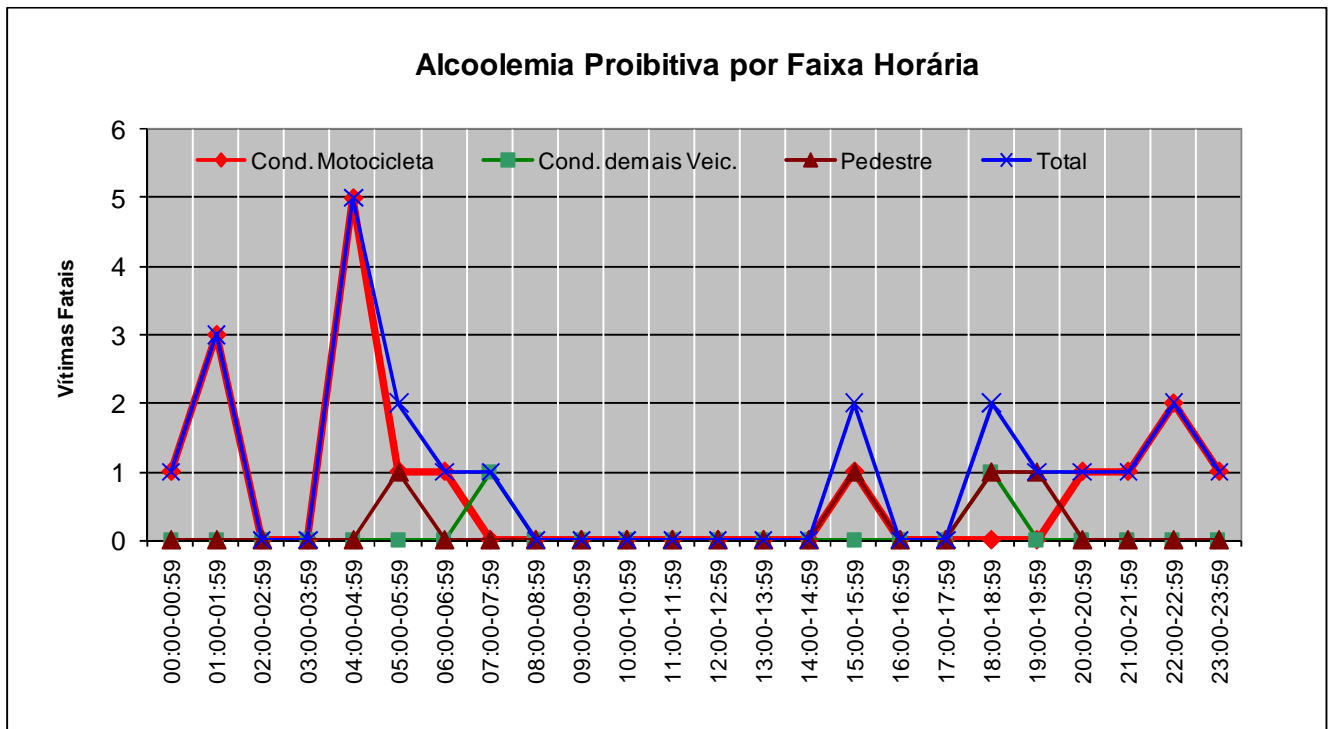


Os grupos etários de 18 a 23 anos, de 24 a 29 anos e de 30 a 35 anos são os picos mais significativos e representam juntos 65,2% das vítimas fatais com alcoolemia proibitiva.

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

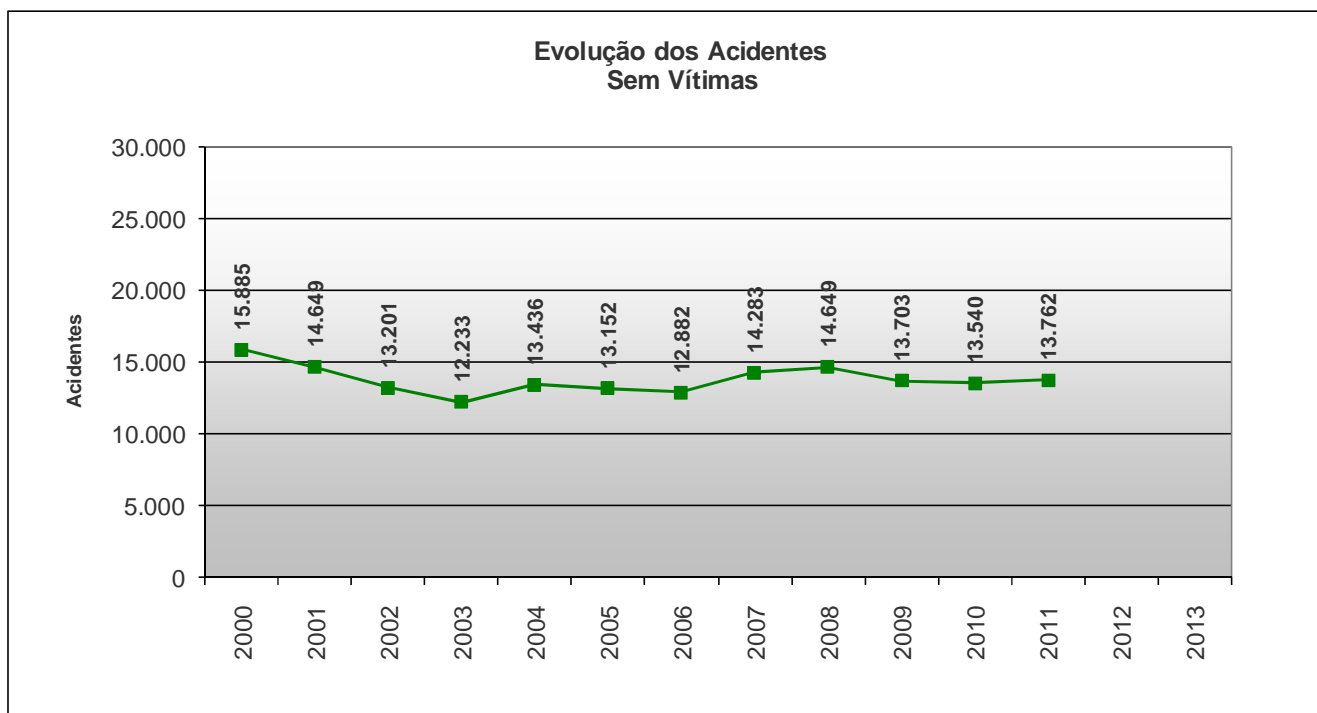
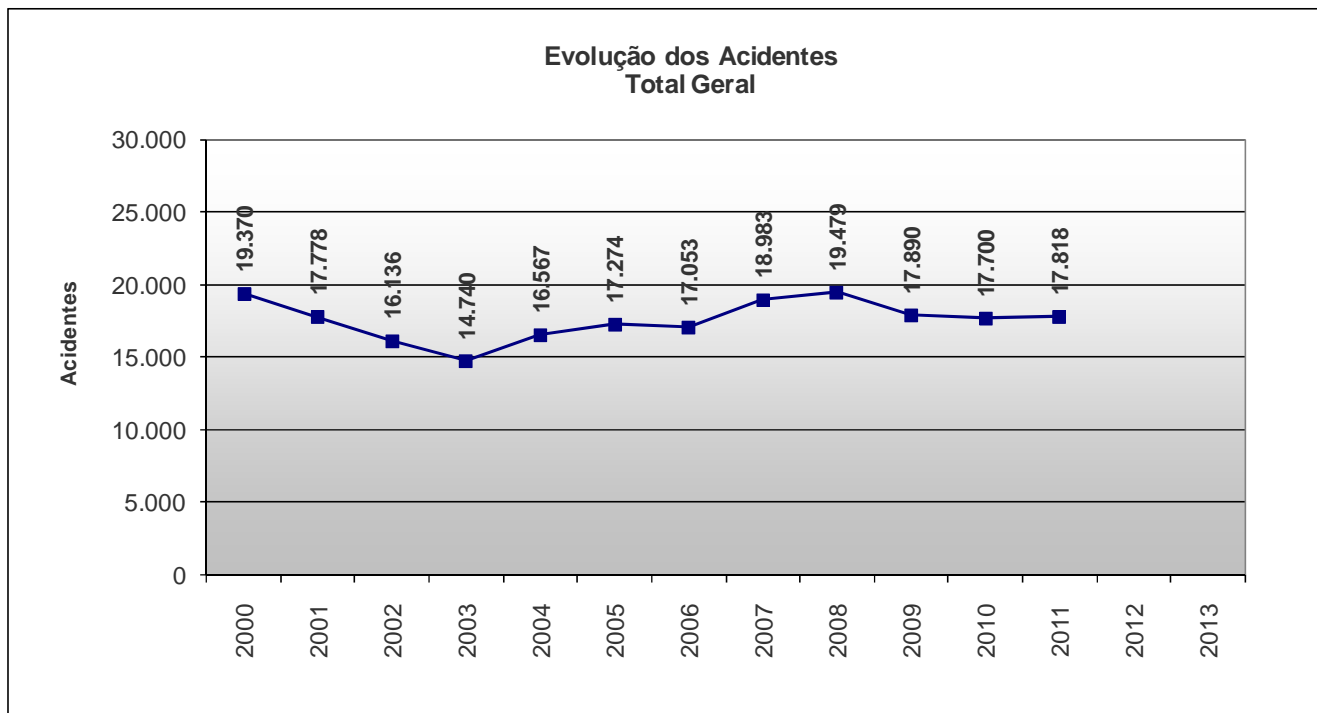


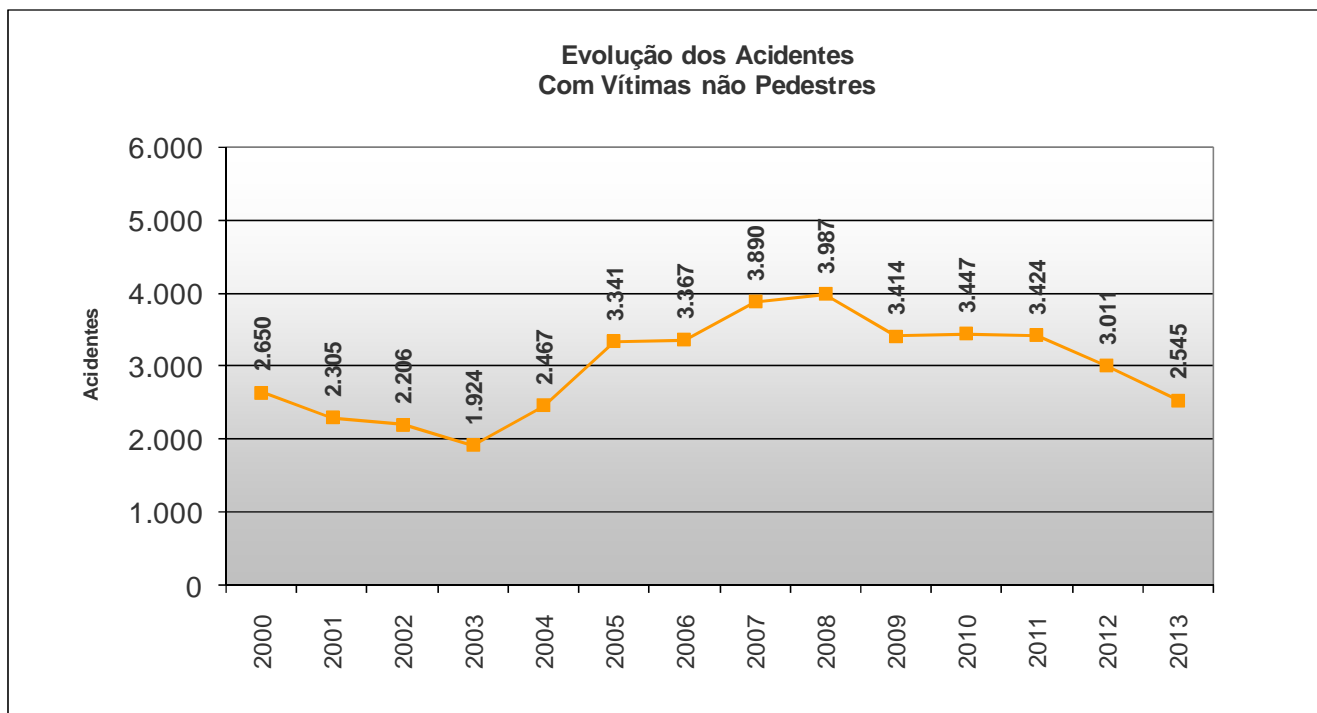
Os picos das faixas horárias que se destacam são das 01h00 às 01h59 e das 04h00 às 04h59 para os condutores de motos com alcoolemia proibitiva e o total da amostra, também no mesmo período, das 01h00 às 01h59 e das 04h00 às 04h59.

6. ACIDENTES DE TRÂNSITO

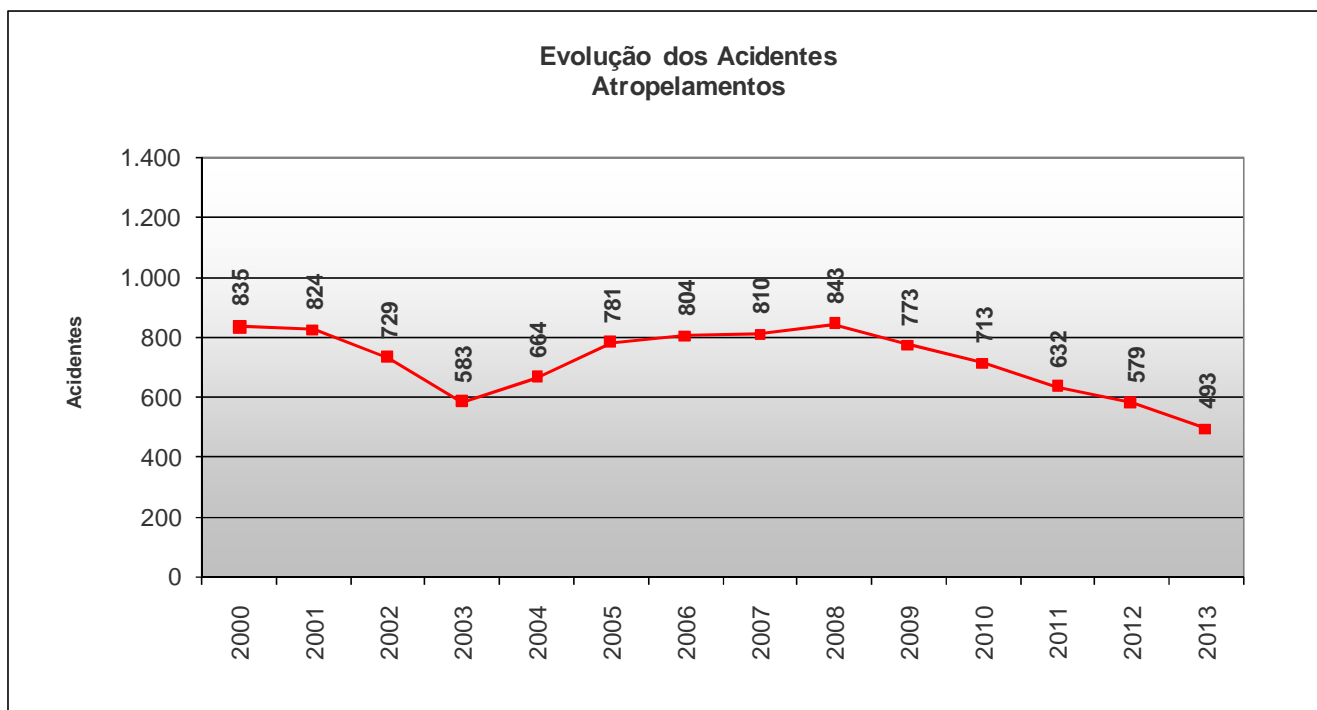
6.1. Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito

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



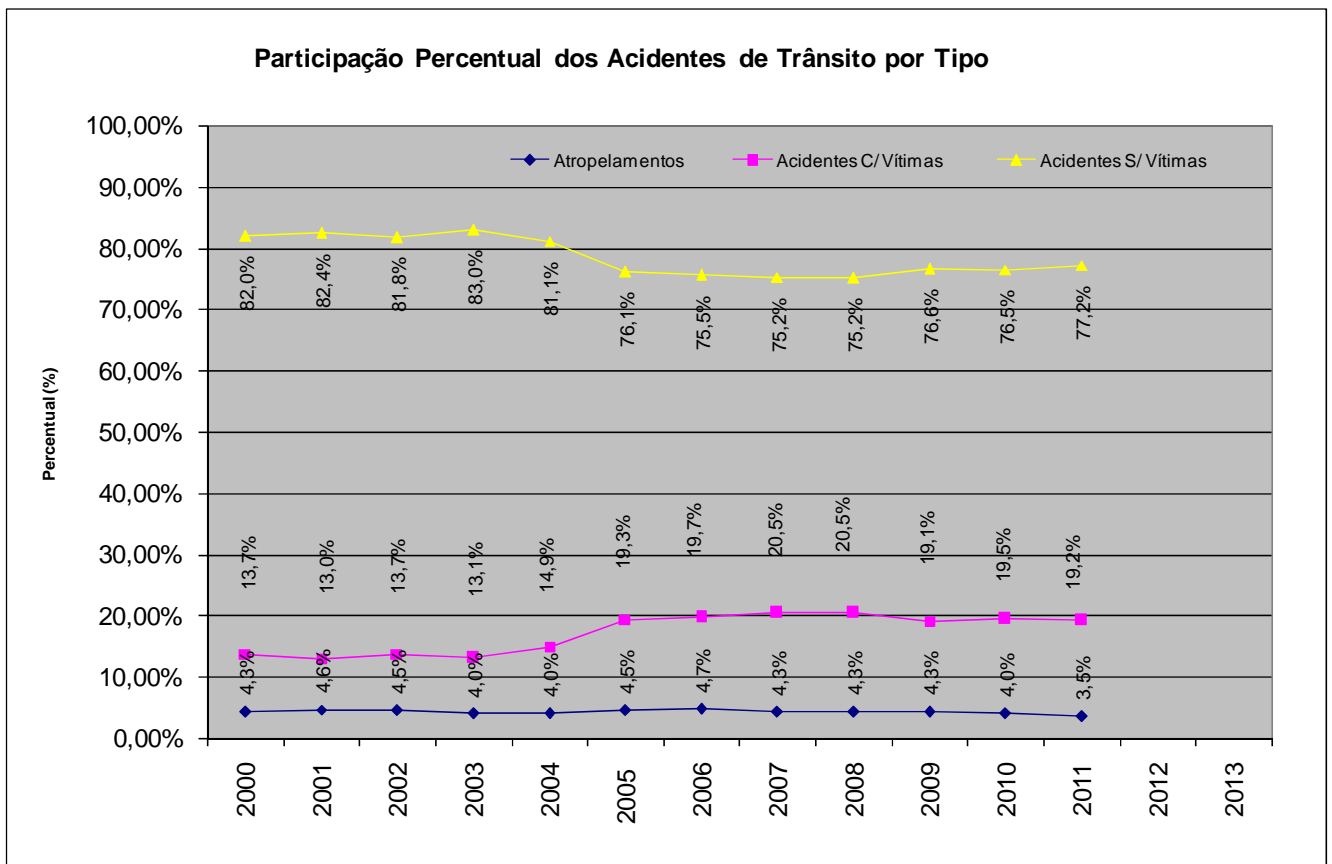


Os acidentes com vítimas não pedestres (entre veículos) apresentaram constantes quedas no período de 2000 a 2003. Entre 2004 e 2005, 2007 e 2008, sofreram aumentos. Em 2009 sofreu forte queda, e em 2010 e 2011 praticamente mantiveram-se os números. No comparativo do ano de 2013 com o ano de 2000, verifica-se decréscimo de 3,97%. O ano de 2013, comparado com o ano de 2012, apresentou um decréscimo de 15,5%.



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 2013, verifica-se queda de 41,0%. Em 2013 o decréscimo foi de 14,9% em relação a 2012.

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

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
Rodolfo César Villa do Miu
Rafaela Alves dos Santos

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