



CADERNO DE ACIDENTALIDADE NO TRÂNSITO EM CAMPINAS

**Acidentes Fatais, Com Vítimas e
Atropelamentos**

2015

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

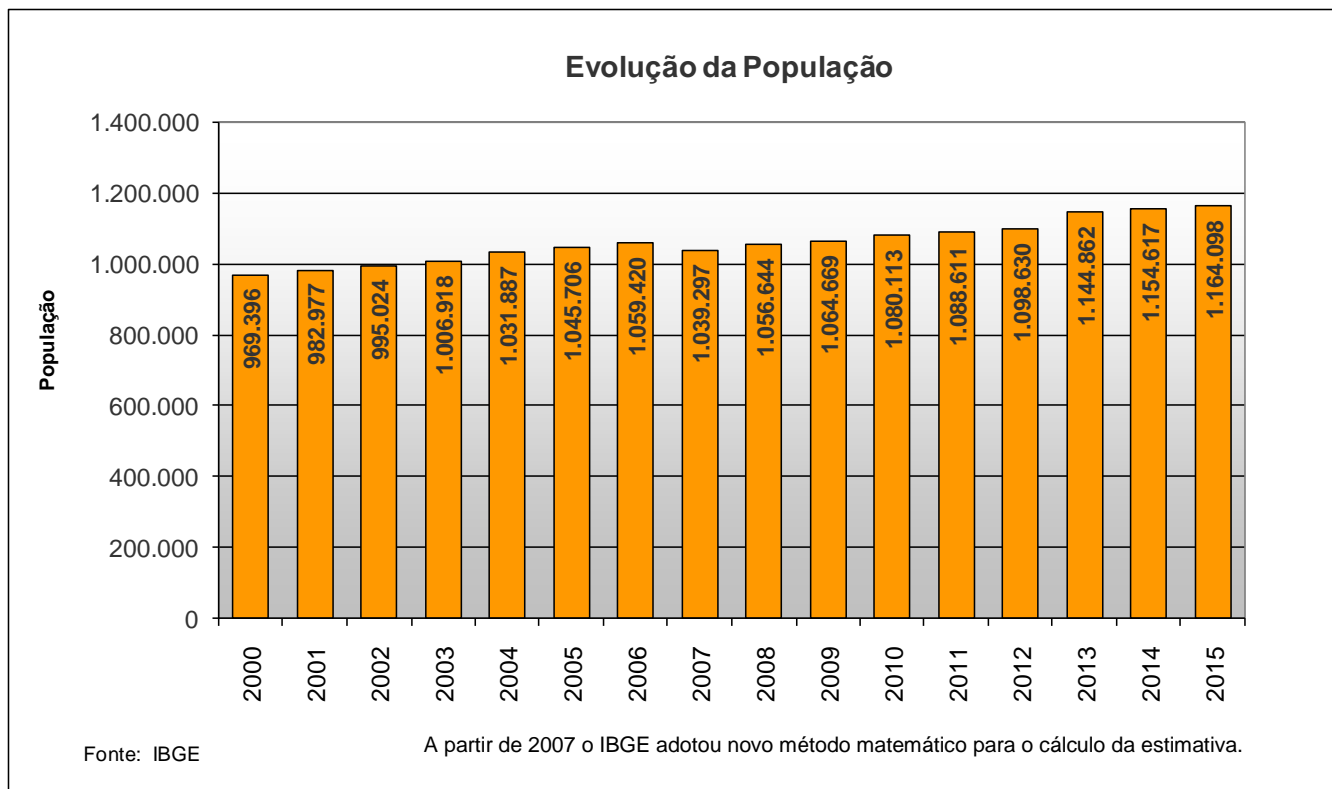
JUN/2016

ÍNDICE

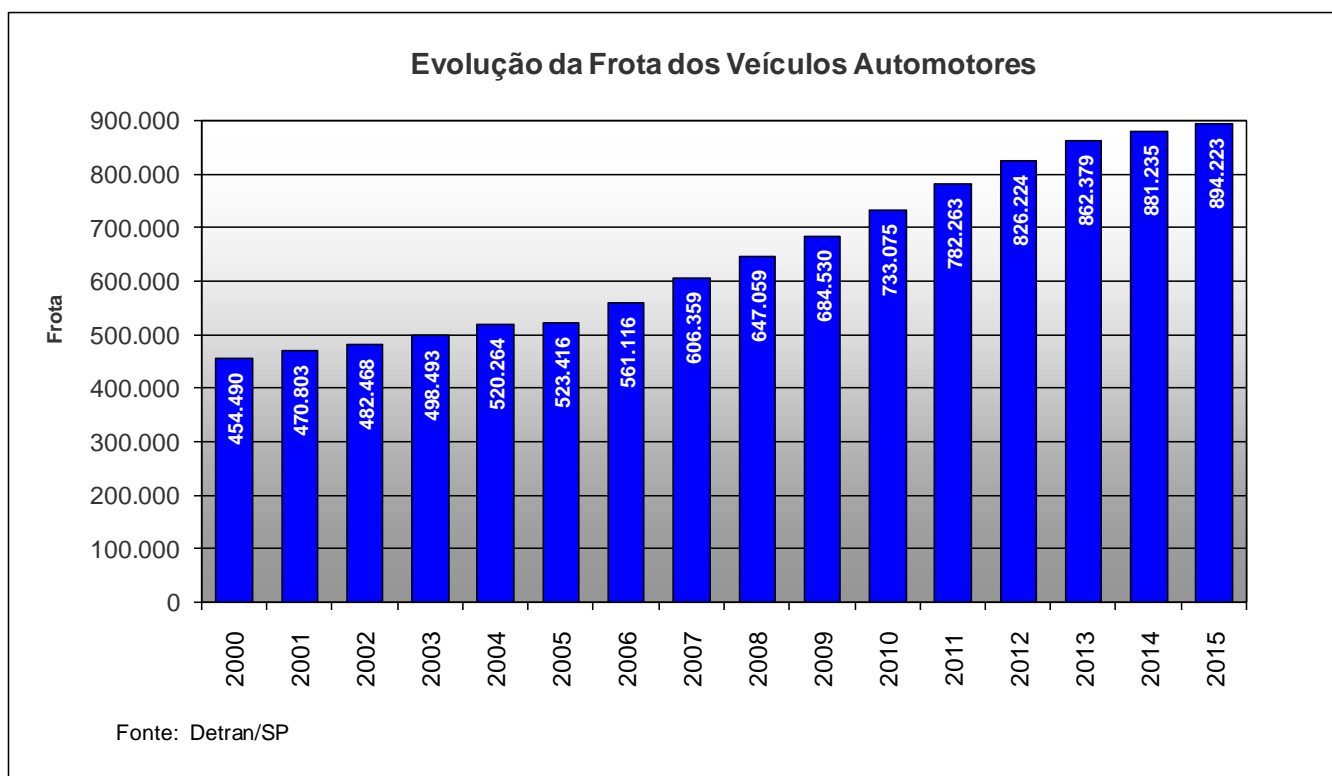
1. MOBILIDADE	03
1.1. População e a Frota	03
1.2. Taxa de Motorização	04
2. VÍTIMAS FATAIS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO	05
2.1. Índices de Mortalidade por 10 mil Veículos e por 100 mil Habitantes	05
2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais	06
2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais	07
2.4. Comparativo 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	25
5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue	25
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	29
6.2. Comparativo Anual da Participação dos Acidentes de Trânsito	30
7. CONCLUSÃO	31
8. EQUIPE TÉCNICA	32

1. MOBILIDADE

1.1. População e Frota

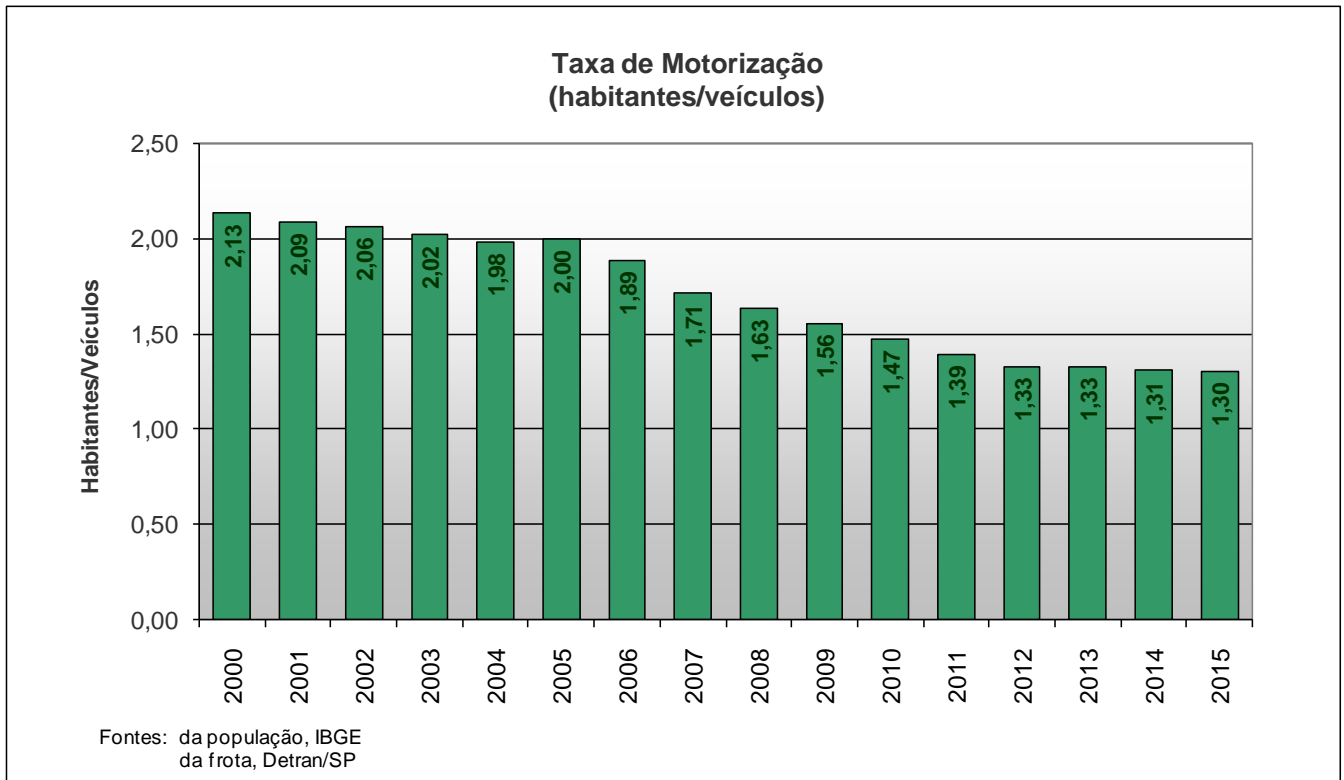


A taxa média de crescimento da população é de 1,2%.



A taxa média de crescimento da frota é de 4,6% (cerca de 4 vezes a taxa de crescimento populacional). A frota de 2015 cresceu 1,5% em relação ao ano anterior.

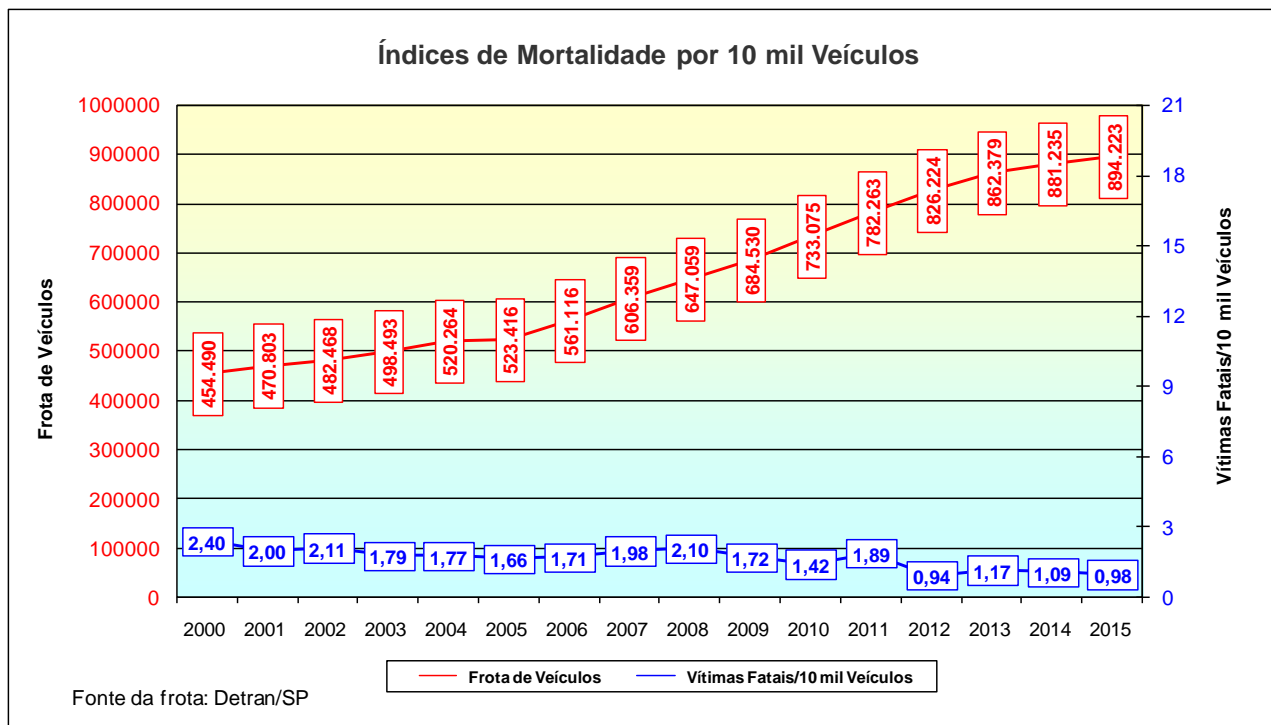
1.2. Taxa de Motorização



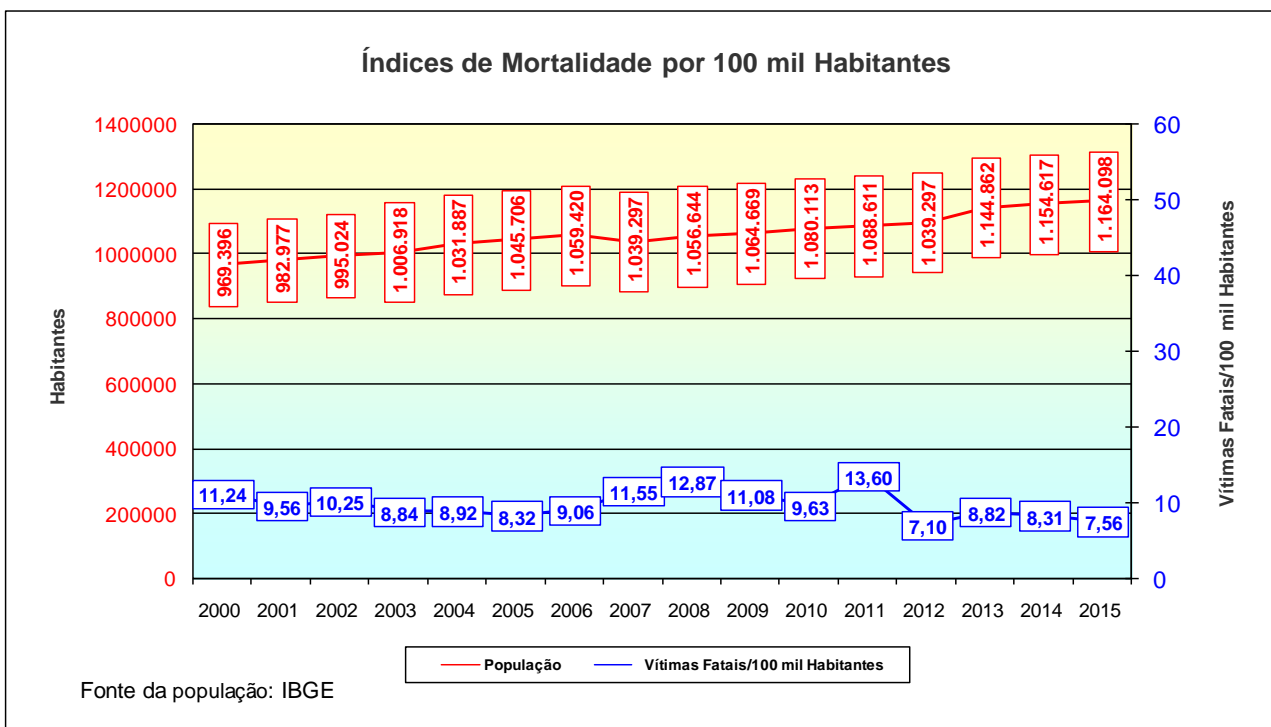
Em relação aos dados apresentados com base no IBGE e Detran/SP, observamos que a circulação de Campinas através da taxa de motorização é elevada, estabelece 1 veículo para cada 1,30 habitantes. É uma das cidades brasileiras com mais alta taxa de motorização.

2. VÍTIMAS FATAIS

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



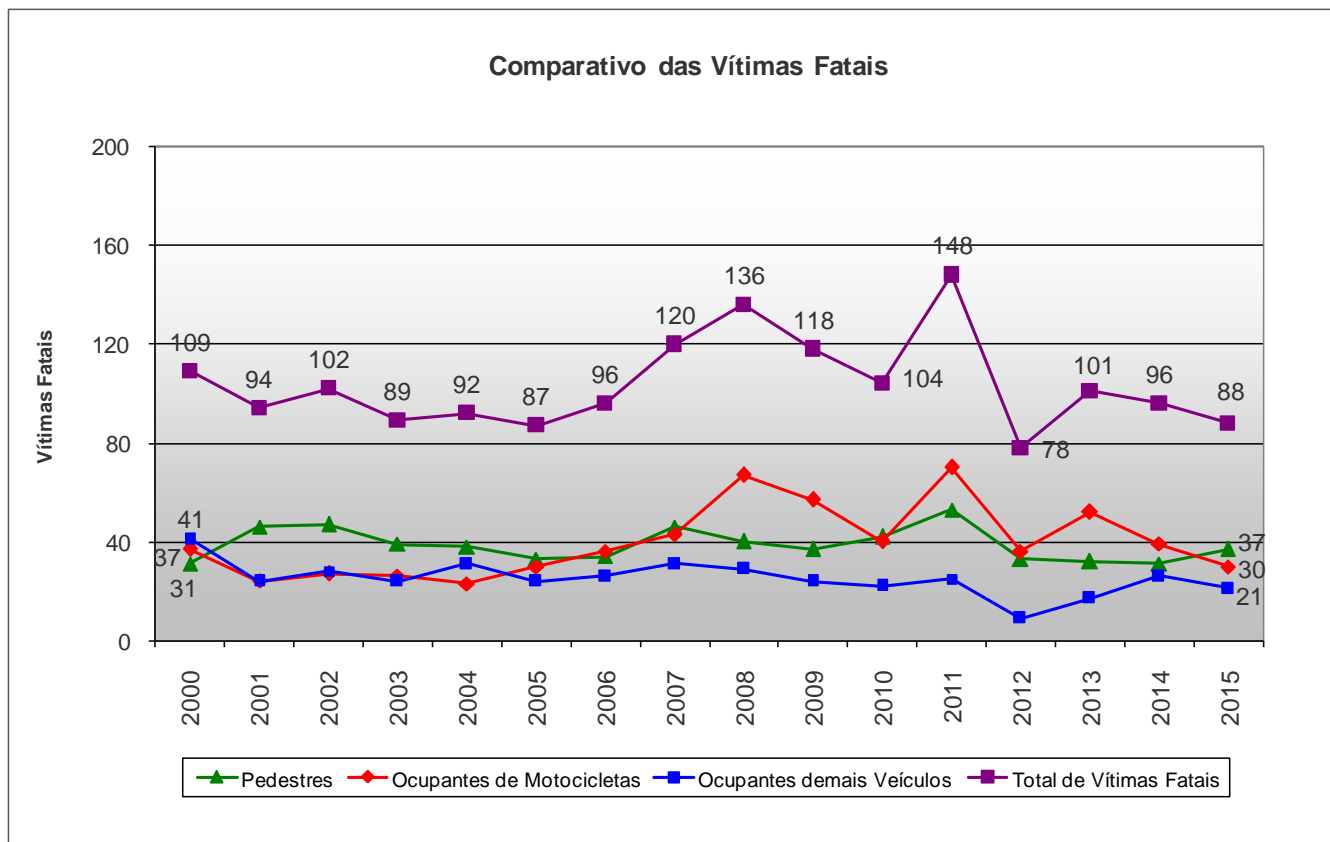
Em relação aos índices de mortalidade por 10 mil veículos, comparando o período de 2000 a 2015, observa-se uma redução de 59,0%. Entre os anos de 2014 e 2015, ocorreu diminuição 9,7%.



Em relação aos índices de mortalidade por 100 mil habitantes, comparando o período de 2000 a 2015, observa-se uma redução de 32,8%. Entre os anos de 2014 e 2015, houve uma redução de 9,1%.

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

2.2. Comparativo Anual das Vítimas Fatais

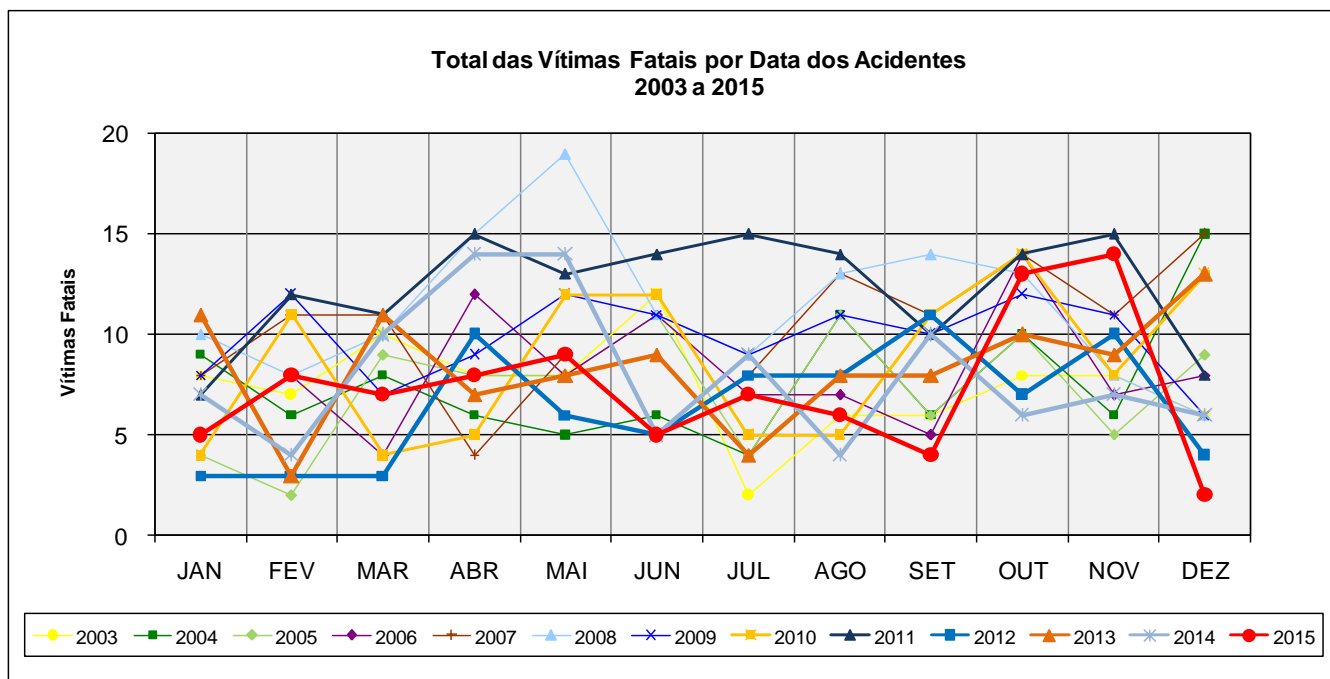


No período de 2000 a 2015, houve uma redução de 19,3% no número total de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito na malha urbana do município. A variação percentual neste período, por tipo de vítimas, foi de acréscimo de 19,4% no caso de pedestres, diminuição de 18,9% para ocupantes de motocicletas e o decréscimo de 48,8% para os ocupantes dos demais veículos.

Já entre o período de 2014 e 2015, os dados apontam, respectivamente, decréscimo de 8,3% (total), acréscimo de 19,4% (pedestres), decréscimo de 23,1% (ocupantes de motocicletas) e decréscimo de 19,2% (ocupantes dos demais veículos).

A quantidade total de vítimas fatais registradas em 2015 é de 88 vítimas, sendo que 37 (42,0%) eram pedestres, 30 (34,1%) eram ocupantes de motocicletas e 21 (23,9%) eram ocupantes dos demais.

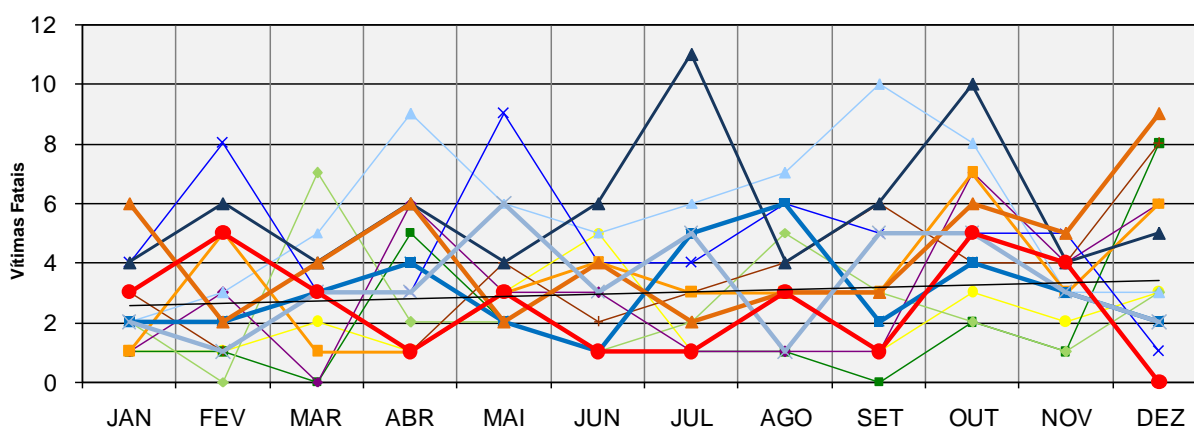
2.3. Comparativo Mensal das Vítimas Fatais



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
2015	5	8	7	8	9	5	7	6	4	13	14	2	88	-8,3

O total das vítimas fatais do ano de 2015 teve um decréscimo de **8,3%** em relação ao ano de 2014. 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 2015

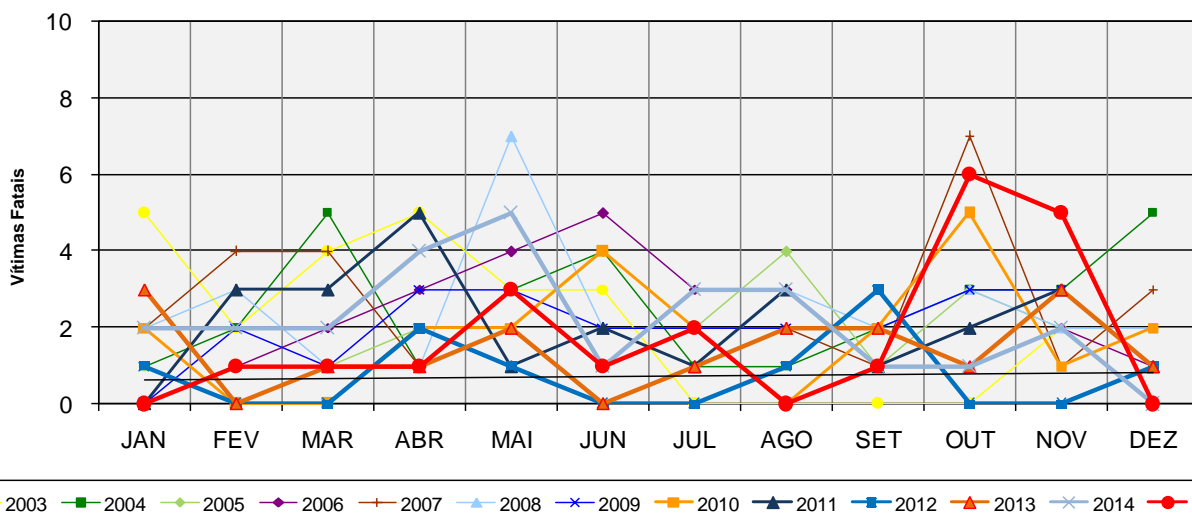


● 2003
 ■ 2004
 ◆ 2005
 ◆ 2006
 — 2007
 — 2008
 × 2009
 — 2010
 ▲ 2011
 ■ 2012
 ▲ 2013
 — 2014
 ● 2015

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
2015	3	5	3	1	3	1	1	3	1	5	4	0	30	-23,1

No ano de 2015 houve decréscimo de 23,1% das vítimas fatais ocupantes de motocicletas, em comparação com o ano de 2014.

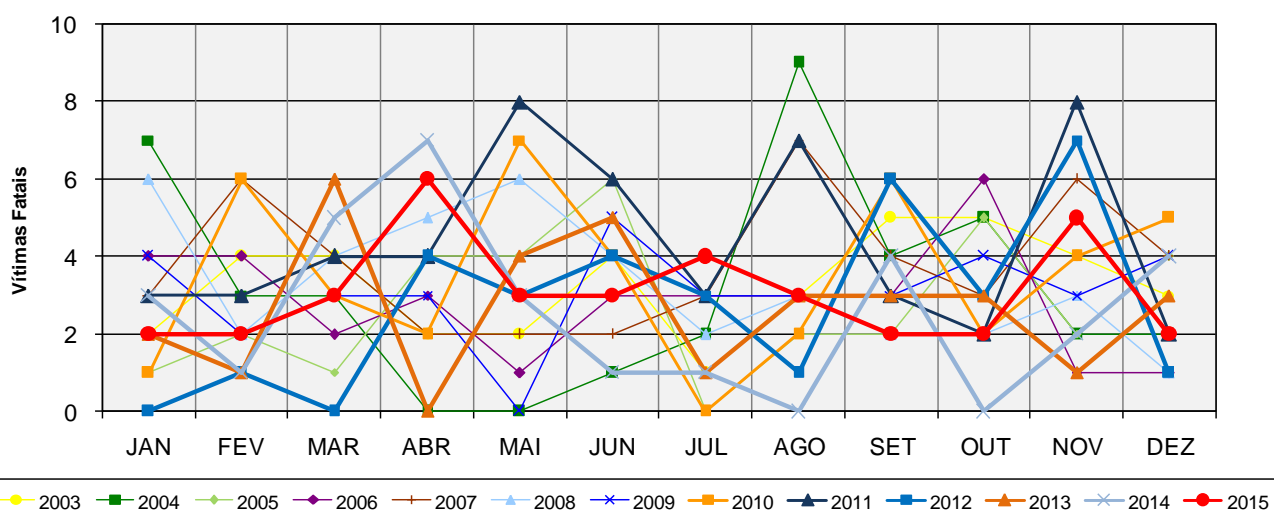
Vítimas Fatais Ocupantes demais Veículos por Data dos Acidentes
2003 a 2015



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
2015	0	1	1	1	3	1	2	0	1	6	5	0	21	-19,2

No ano de 2015 houve decréscimo de 19,2% das vítimas fatais ocupantes de veículos (exceto ocupantes de motos), em comparação com o ano de 2014.

Vítimas Fatais Pedestres por Data dos Acidentes
2003 a 2015

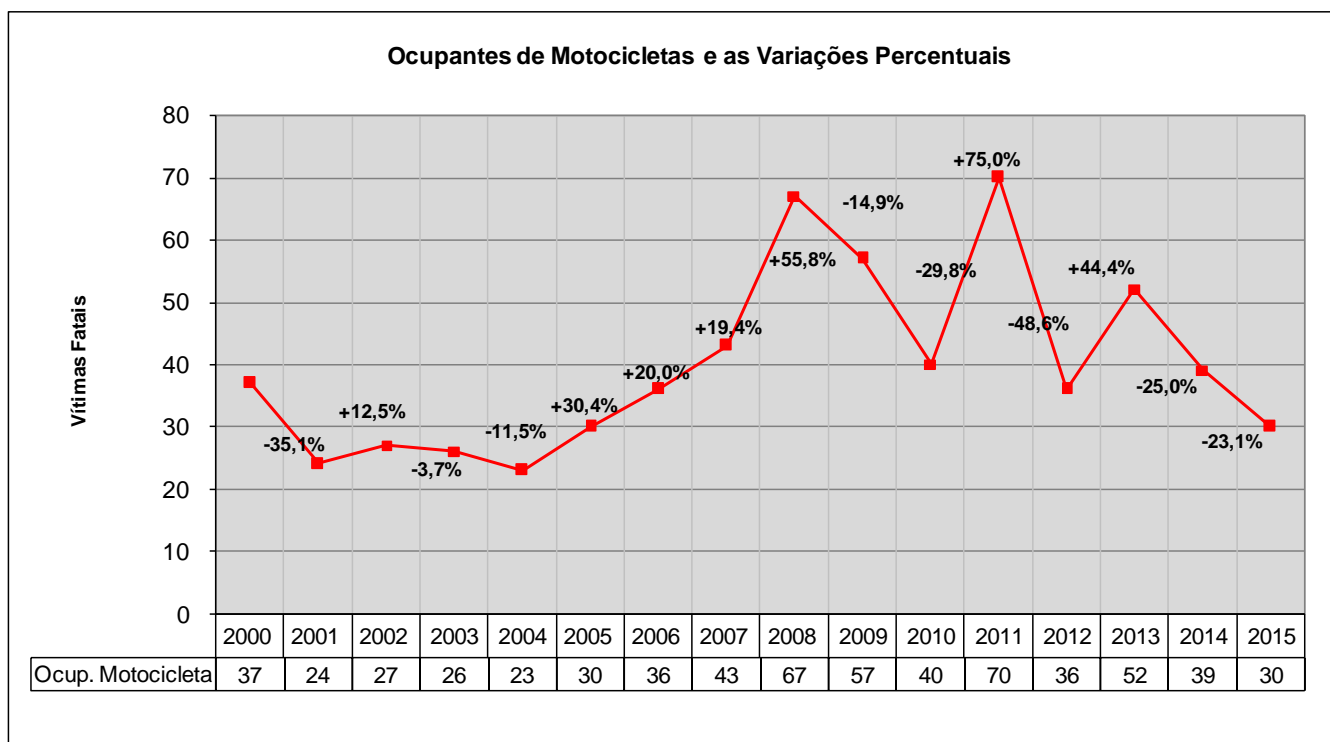
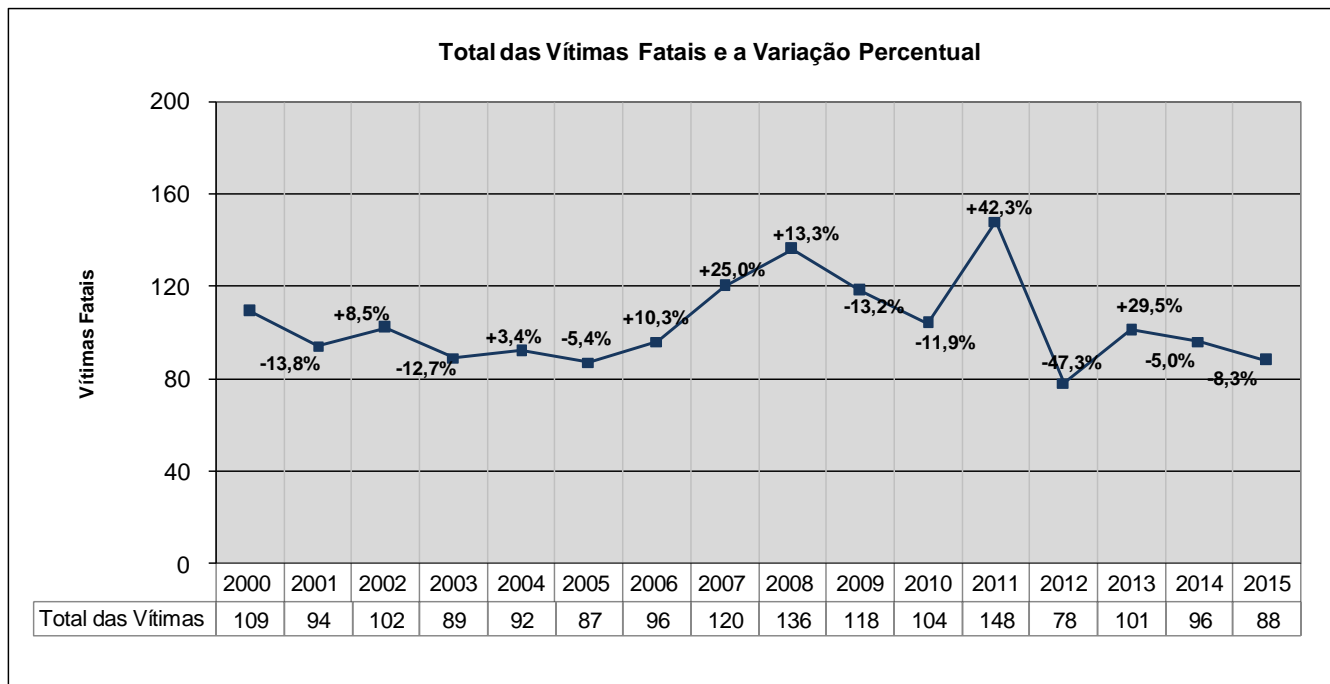


ANO	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	Anual	
													Total	Var. %
2003	2	4	4	2	2	4	1	3	5	5	4	3	39	-
2004	7	3	3	0	0	1	2	9	4	5	2	2	38	-2,6
2005	1	2	1	4	4	6	0	2	2	5	2	4	33	-13,2
2006	4	4	2	3	1	3	3	3	3	6	1	1	34	3,0
2007	3	6	4	2	2	2	3	7	4	3	6	4	46	35,3
2008	6	2	4	5	6	4	2	3	2	2	3	1	40	-13,0
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
2015	2	2	3	6	3	3	4	3	2	2	5	2	37	19,4

Na quantidade de pedestres fatais do ano de 2015 quando comparado com o ano de 2014, houve um acréscimo de 19,4%.

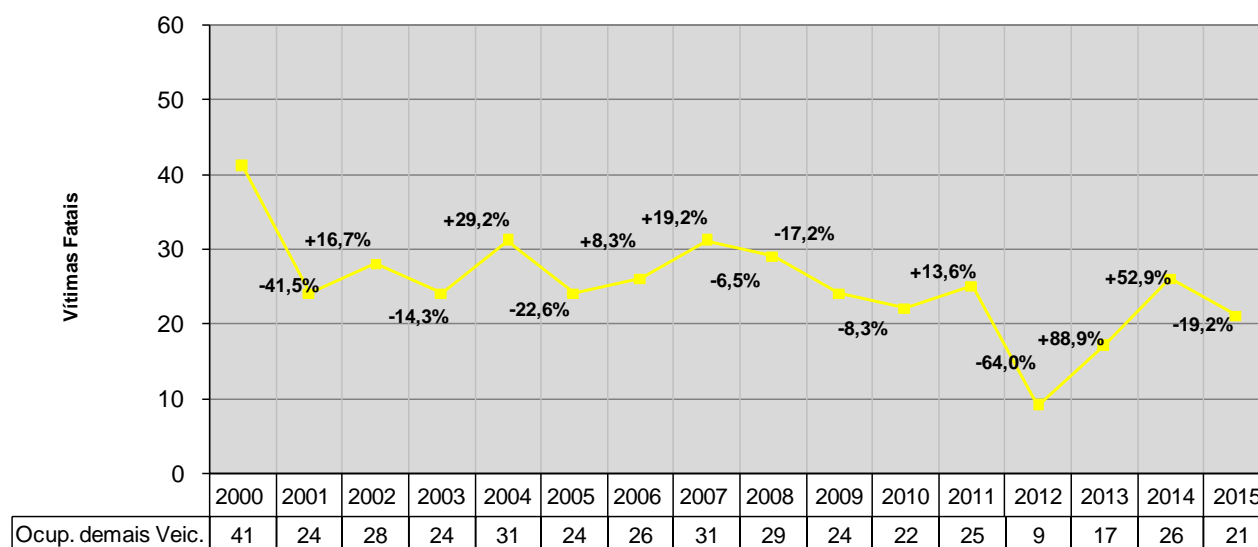
A participação de cada tipo de veículo nos atropelamentos destes pedestres está representada no gráfico 3 da página 20.

2.4. Comparativo das Vítimas Fatais por Tipo e por Período



Comparando o total das vítimas fatais do ano de 2015 com o ano de 2014, houve um decréscimo de **8,3%**. Os ocupantes de motocicletas vitimados diminuíram **23,1%**.

Ocupantes dos demais Veículos e as Variações Percentuais

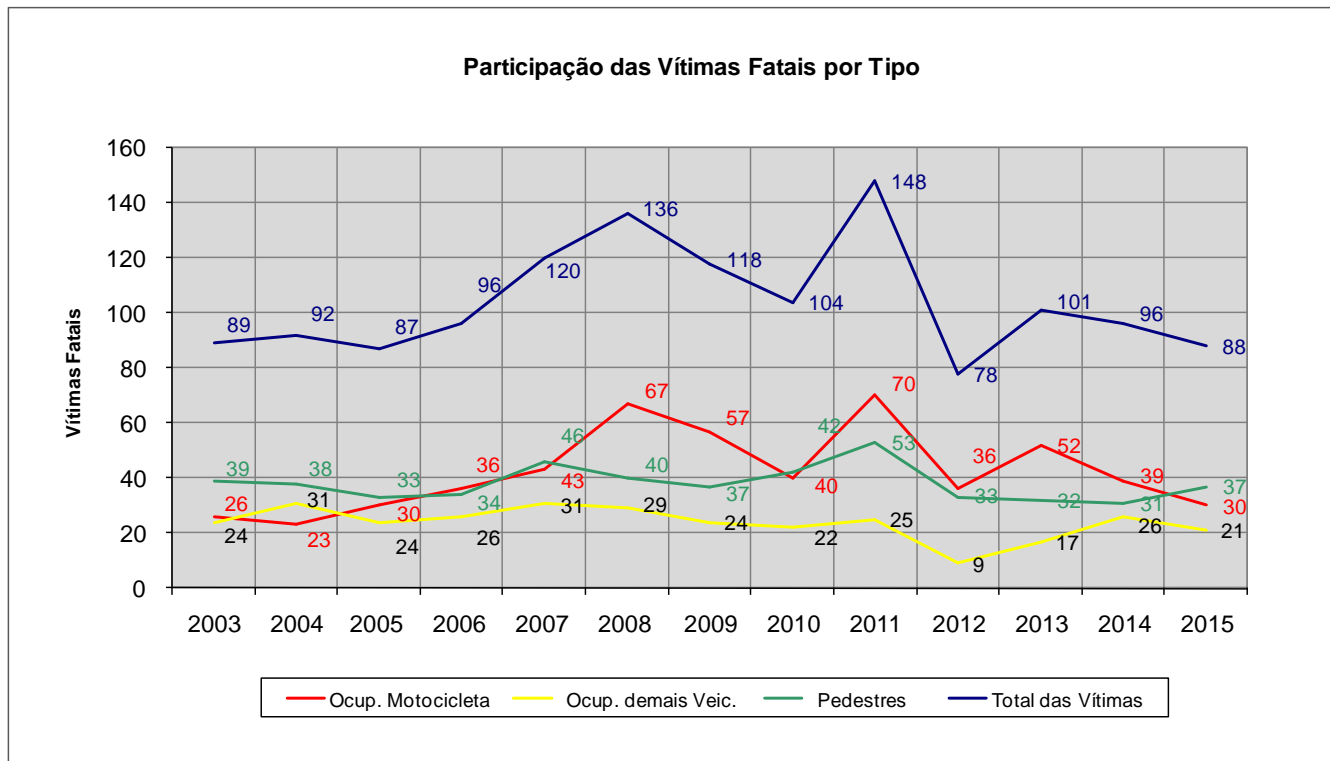


Pedestres e as Variações Percentuais



Comparando as vítimas ocupantes de veículos (com exceção dos motociclistas) do ano de 2015 com o ano de 2014, houve um decréscimo de 19,2%. No mesmo período, nas vítimas pedestres, tivemos acréscimo de 19,4%.

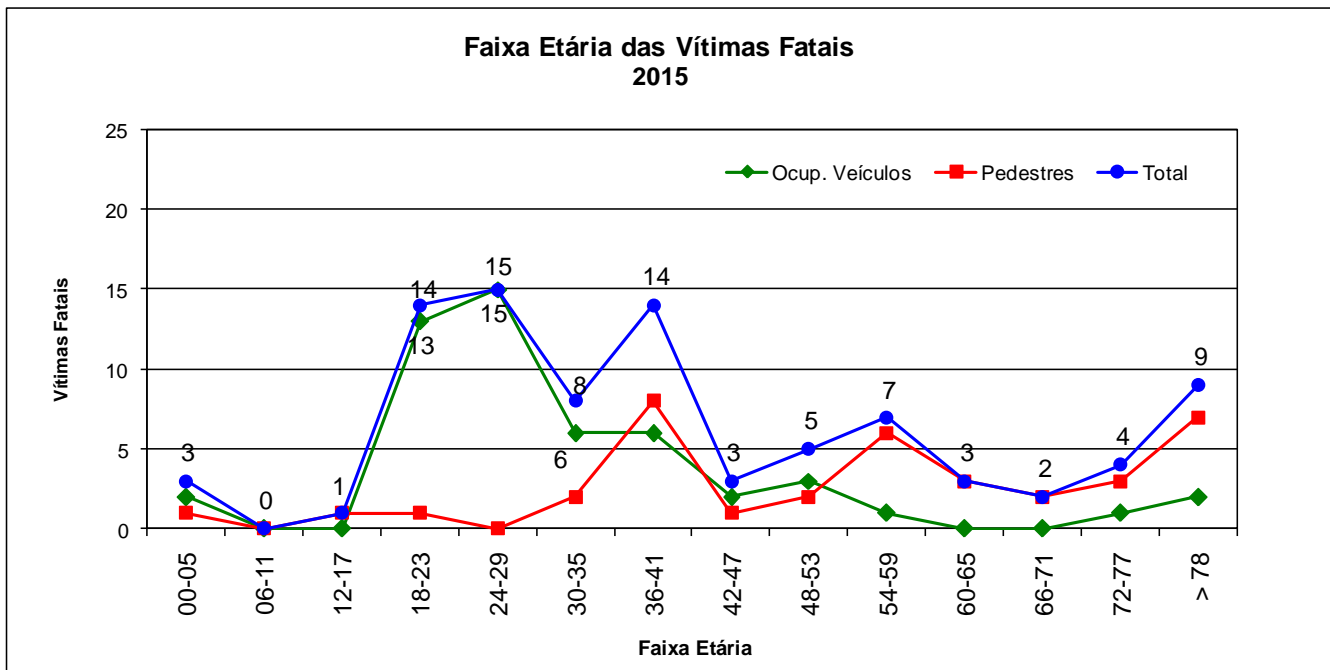
2.5. Comparativo da Participação das Vítimas Fatais por Tipo



Tipo das Vítimas	2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
Ocupante de Motocicletas	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	39	40,6	30	34,1
Ocupantes demais Veículos	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	21	23,9
Pedestres	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	37	42,0
Total das Vítimas	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	88	100,0

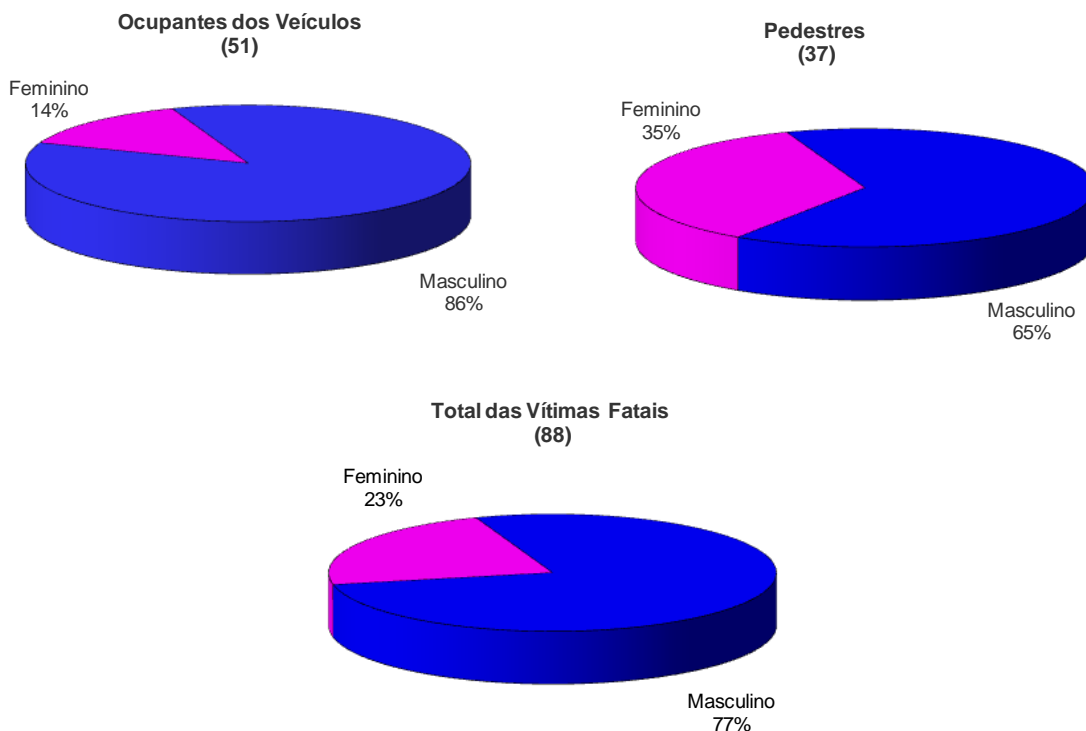
Observa-se participação dos pedestres (42,0%), ultrapassando os motociclistas (34,1%) no total das vítimas fatais de 2015. Em 2014, foram atingidos os percentuais de 32,3% (pedestres) e 40,6% (motociclistas).

2.6. Perfil das Vítimas Fatais



Das pessoas vitimadas no trânsito, 58% (51) tinham entre 18 e 41 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 36 a 41, 54 a 59 e na faixa etária maiores de 78 anos.

Composição das Vítimas Fatais por Sexo - 2015



Do total dos ocupantes de veículos envolvidos em acidentes fatais, 86% são do sexo masculino e 14% do sexo feminino. Em relação aos pedestres, os do sexo masculino participam com percentual de 65% e os do sexo feminino com percentual de 35%.

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 2015.

Tempo de Sobrevida ⁽¹⁾	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009	
	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
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
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
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
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
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
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
TOTAL	102	100,0	89	100,0	92	100,0	87	100,0	96	100,0	120	100,0	136	100,0	118	100,0

Tempo de Sobrevida ⁽¹⁾	2010		2011		2012		2013		2014		2015		Total (2002 a 2015)	
	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%	Qtde	%
No local da ocorrência ⁽²⁾	36	34,6	58	39,2	36	46,2	40	39,6	42	43,8	37	42,0	462	31,8
No mesmo dia ⁽³⁾	19	18,3	31	20,9	17	21,8	32	31,7	20	20,8	19	21,6	446	30,7
De 1 a 7 dias ⁽⁴⁾	29	27,9	35	23,6	15	19,2	19	18,8	27	28,1	15	17,0	363	24,9
De 8 a 30 dias ⁽⁴⁾	9	8,7	15	10,1	8	10,3	9	8,9	5	5,2	10	11,4	127	8,7
De 31 a 60 dias ⁽⁴⁾	5	4,8	5	3,4	1	1,3	1	1,0	1	1,0	4	4,5	29	2,0
De 61 a 90 dias ⁽⁴⁾	0	0,0	3	2,0	0	0,0	0	0,0	1	1,0	3	3,4	14	1,0
De 91 a 180 dias ⁽⁴⁾	6	5,8	1	0,7	1	1,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	14	1,0
TOTAL	104	100,0	148	100,0	78	100,0	101	100,0	96	100,0	88	100,0	1455	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.

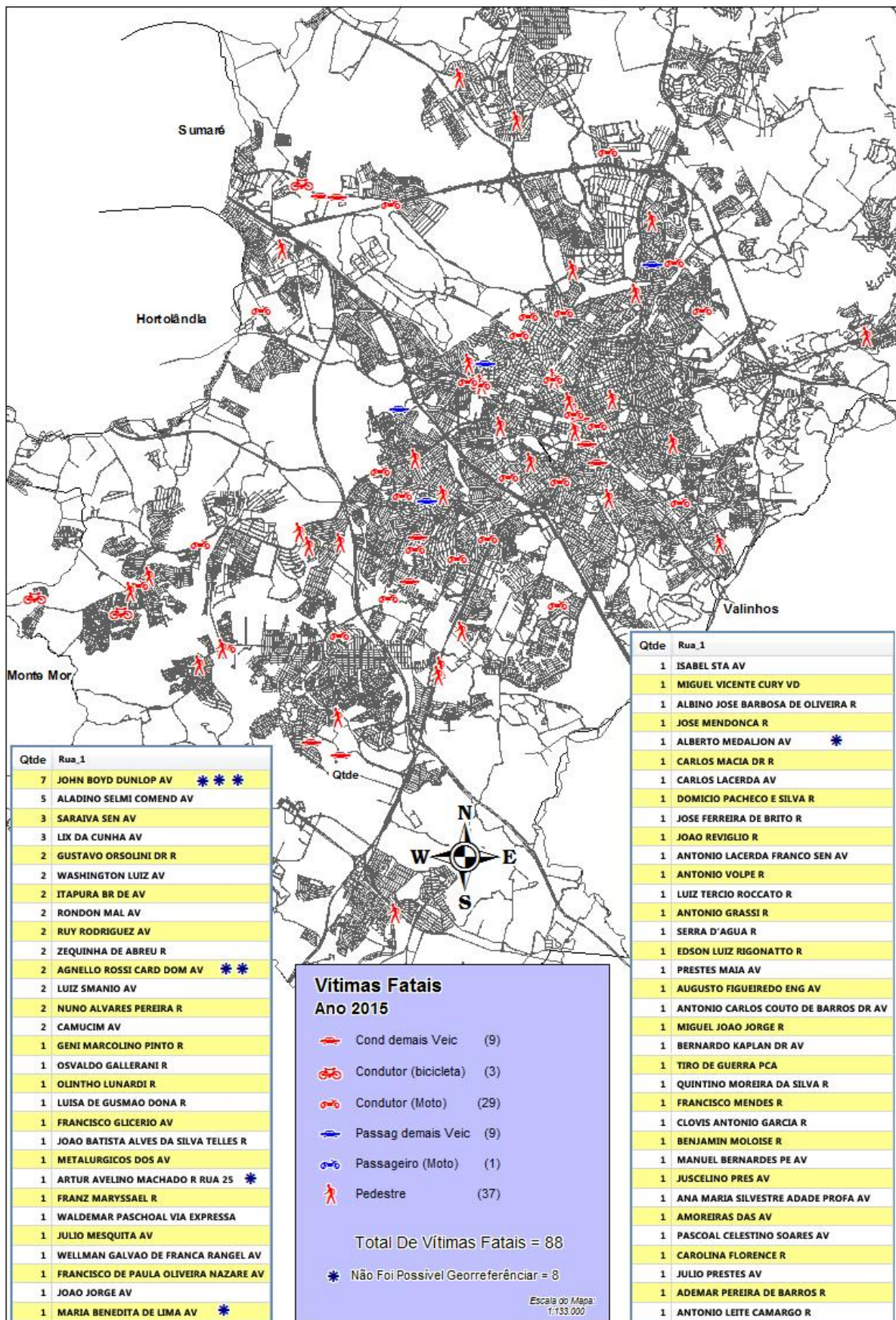
⁽³⁾ São as vítimas do acidente de trânsito que não falecem no local, porém, no mesmo dia da ocorrência (a caminho do hospital ou no hospital).

⁽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 2015, 8,0% das vítimas fatais (7) foram constatados a morte entre 31 dias e 180 dias após o fato da ocorrência e no período de 2002 a 2015, 3,9% (57 vítimas fatais).

A severidade dos acidentes aponta que 80,7% (71) das vítimas entram em óbito no local e até 7 dias do acidente no ano de 2015 e no período de 2002 a 2015, 86,0% (1.251)

2.8. Mapa das Vítimas Fatais Georreferenciadas



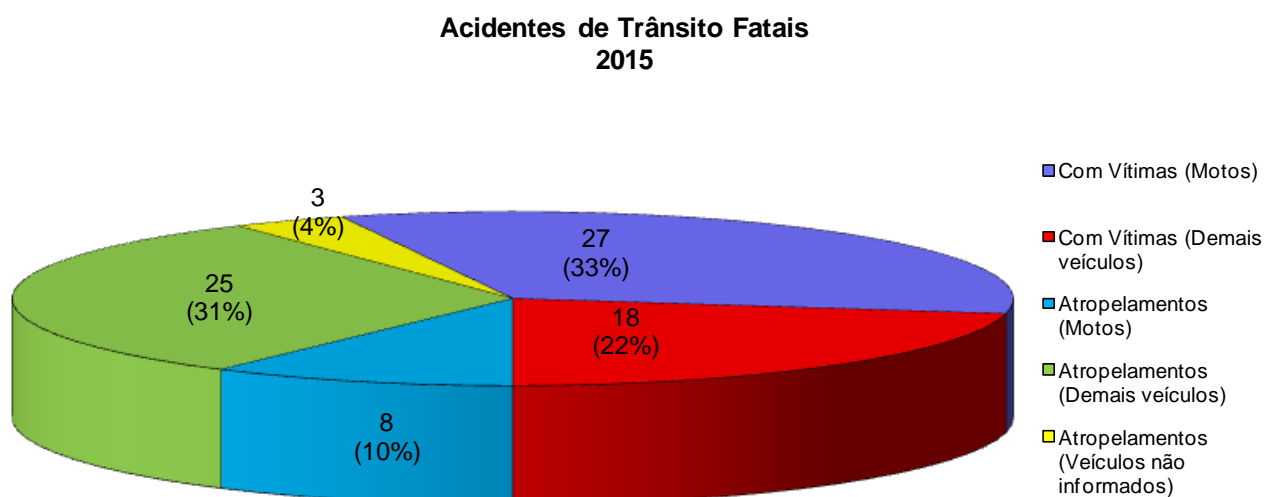
3. Acidentes Fatais

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

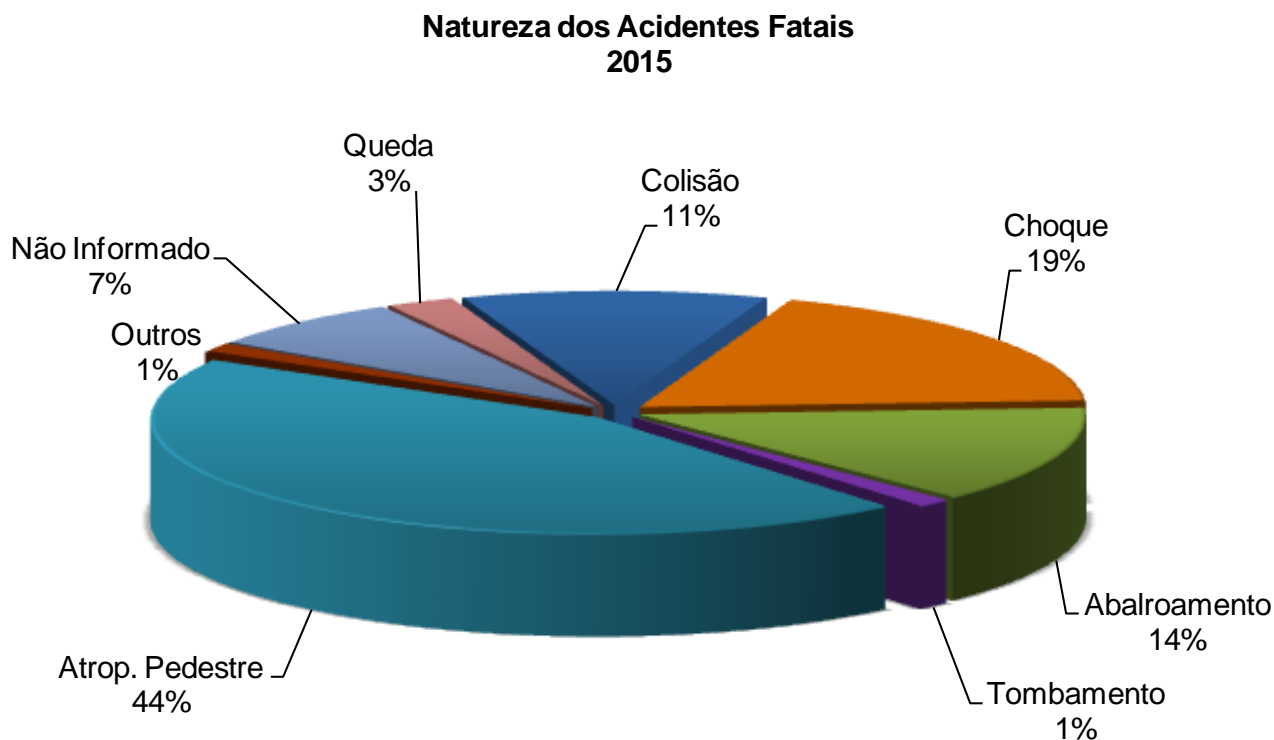
Em decorrência do acompanhamento dos dados das vítimas fatais **até 180 dias** após a data da ocorrência do acidente, **a quantidade dos acidentes fatais é passível de alteração.**

Em 2015 ocorreram **81 acidentes fatais**, resultando também em **88 mortes**; 27 acidentes envolveram motos, vitimando 30 ocupantes de motocicletas (29 condutores e 1 passageiro); 18 foram acidentes com vítimas entre os demais veículos, resultando em 21 vítimas ocupantes de veículos (12 condutores e 9 passageiros) e 1 pedestre (não foi atropelamento, a roda do veículo soltou-se e atingiu o pedestre); 36 atropelamentos, que geraram 36 vítimas pedestres.

A motocicleta possui influência em quase metade dos acidentes fatais. Estão envolvidos em 43%, sendo 33% nos acidentes com vítimas e 10% 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 (44%). O choque é o segundo tipo (19%) que mais acontece. Dentre os acidentes do tipo choque, o impacto contra o poste e árvore representa 64%.

Segue abaixo a descrição de cada natureza do acidente, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, NBR 10.697:

Colisão: é o acidente entre dois ou mais veículos em movimento, no mesmo sentido ou em sentidos opostos, na mesma faixa.

Choque: é o acidente entre um veículo em movimento e um obstáculo sem movimento. O obstáculo pode ser outro veículo estacionado ou parado momentaneamente em um semáforo ou um obstáculo fixo (por exemplo: poste, muro, árvore etc).

Abalroamento: é o acidente entre veículos em movimento em faixas distintas, porém no mesmo sentido; quando um deles inicia conversão à direita ou à esquerda; quando vão em direções diferentes com um ângulo de 90° (cruzamentos, saídas de estacionamentos, etc.).

Tombamento: é qualquer acidente, envolvendo um só veículo, em que um dos lados do veículo fica em contato com o chão, ao final do acidente.

Capotamento: é qualquer acidente em que o teto do veículo toma contato com o chão, pelo menos uma vez, durante o acidente.

Engavetamento é a colisão ou impacto de três ou mais veículos, um atrás do outro.

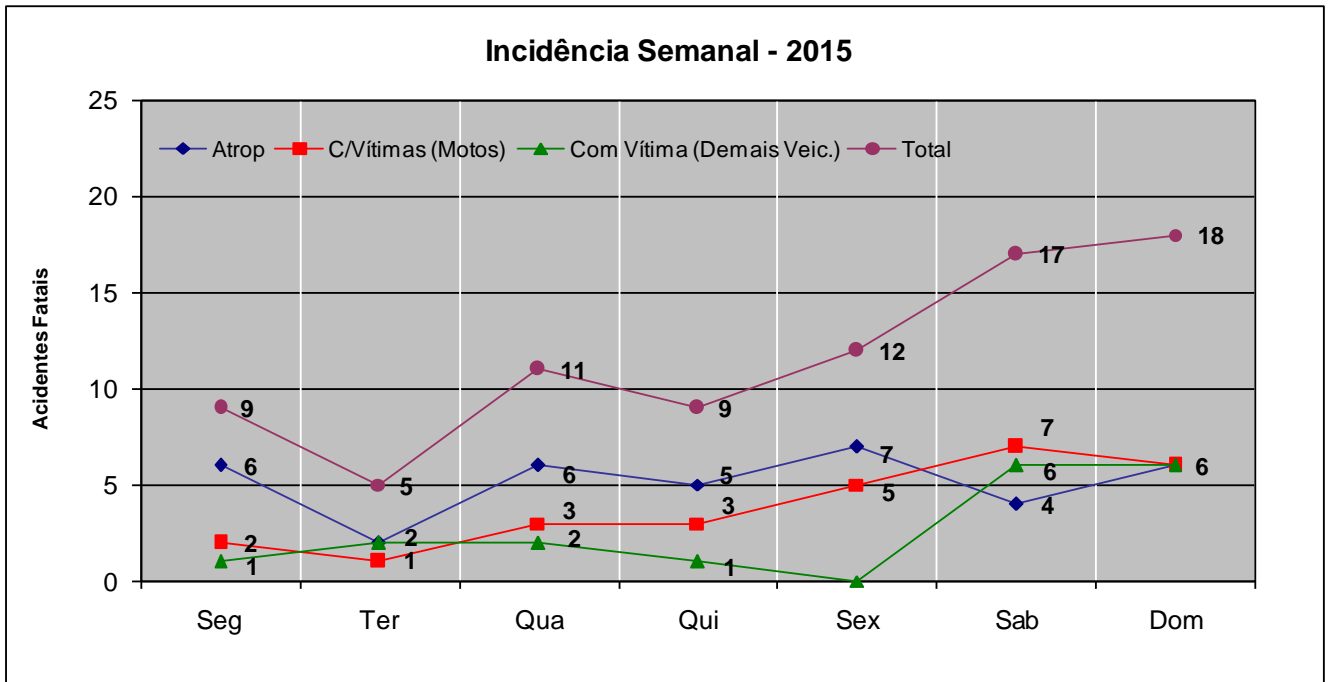
Atropelamento de Pedestre: acidente em que um pedestre é atingido por um veículo.

Atropelamento de Animal: acidente em que um animal é atingido por um veículo.

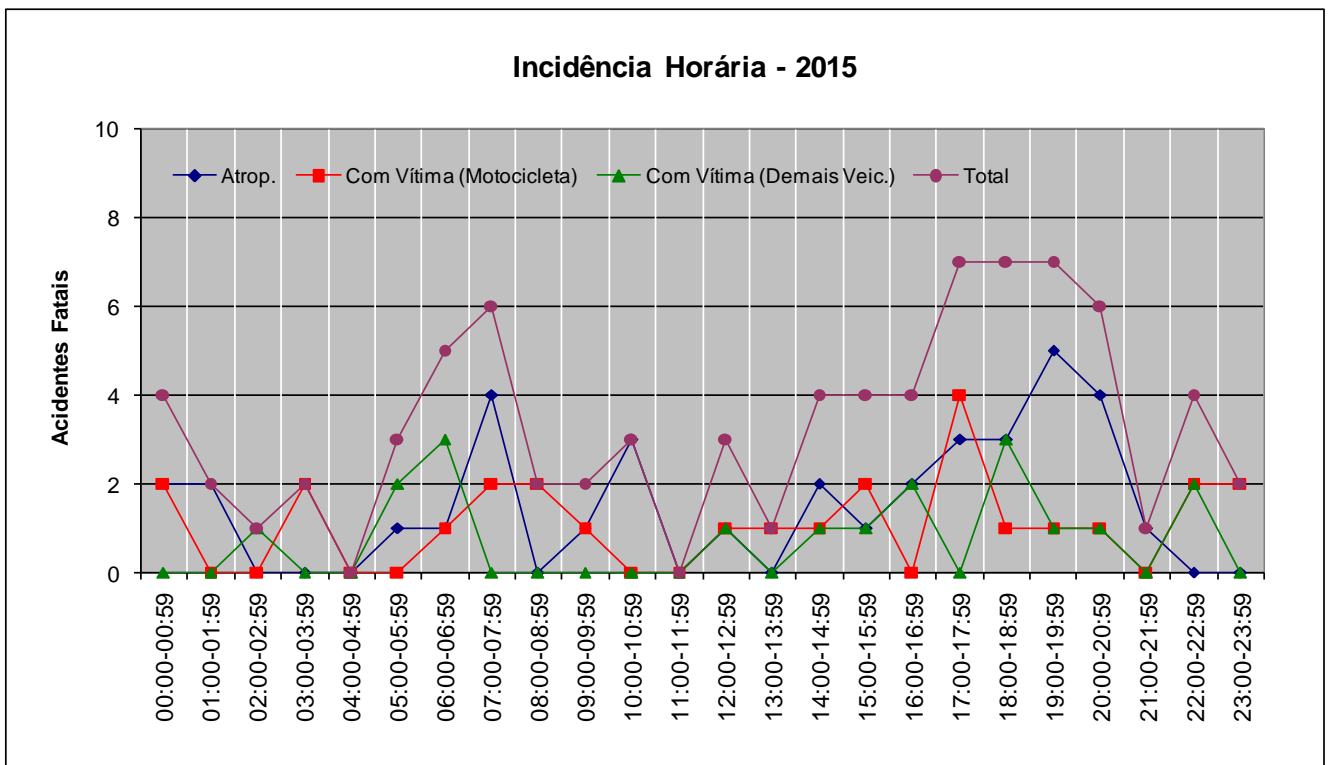
Queda: acidente em que há impacto de queda livre do veículo, ou queda de pessoas ou cargas por ela transportadas.

Outros: é qualquer acidente de trânsito que não se enquadre nas definições anteriores.

3.2. Acidentes Fatais por Dia da Semana e por Horário



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



O pico de acidentes fatais envolvendo as motocicletas ocorreu no intervalo de horário das 17h00 às 17h59. Em relação aos atropelamentos fatais, os picos que predominaram são: das 7h00 às 7h59, das 19h00 às 19h59 e das 20h00 às 20h59. Para os acidentes fatais envolvendo os demais veículos, observa-se, a maior incidência nos períodos das 06h00 às 06h59, 07h00 às 07h59, 17h00 às 17h59, 18h00 às 18h59, 19h00 às 19h59 e das 20h00 às 20h59.

3.3. Veículos Envolvidos em Acidentes Fatais

No ano de 2015, aconteceram 81 ocorrências com 88 mortes e 110 veículos envolvidos. Desses veículos, 46 (41,8%) participaram de acidentes onde faleceram ocupantes de motocicletas, 26 (23,6%) participaram de acidentes onde as vítimas fatais eram dos demais veículos, e 38 (34,5%) participaram de atropelamentos.

Visualize abaixo a distribuição dos veículos por tipo de acidentes.

Gráfico 1

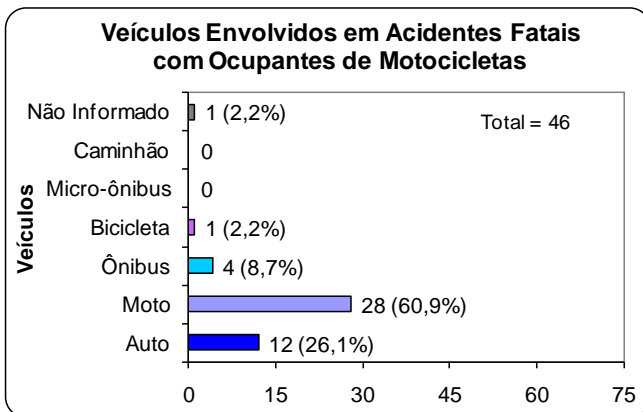


Gráfico 02

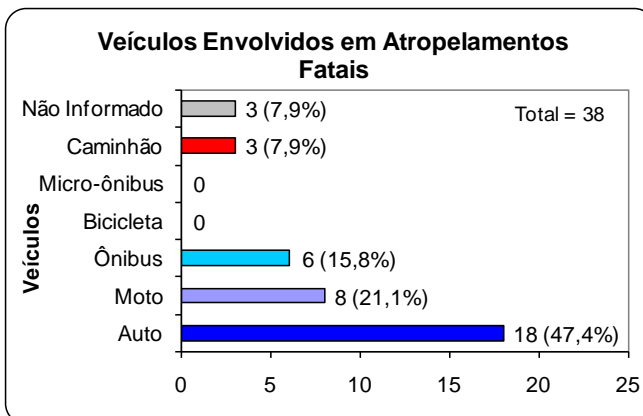
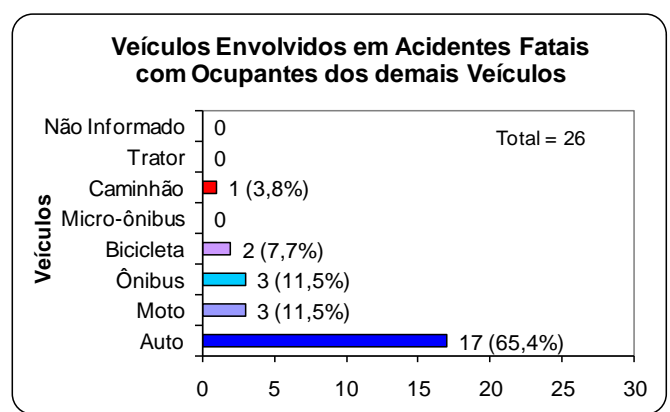


Gráfico 3

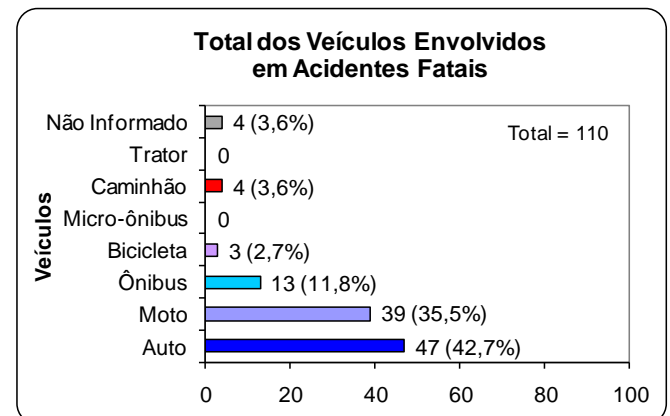


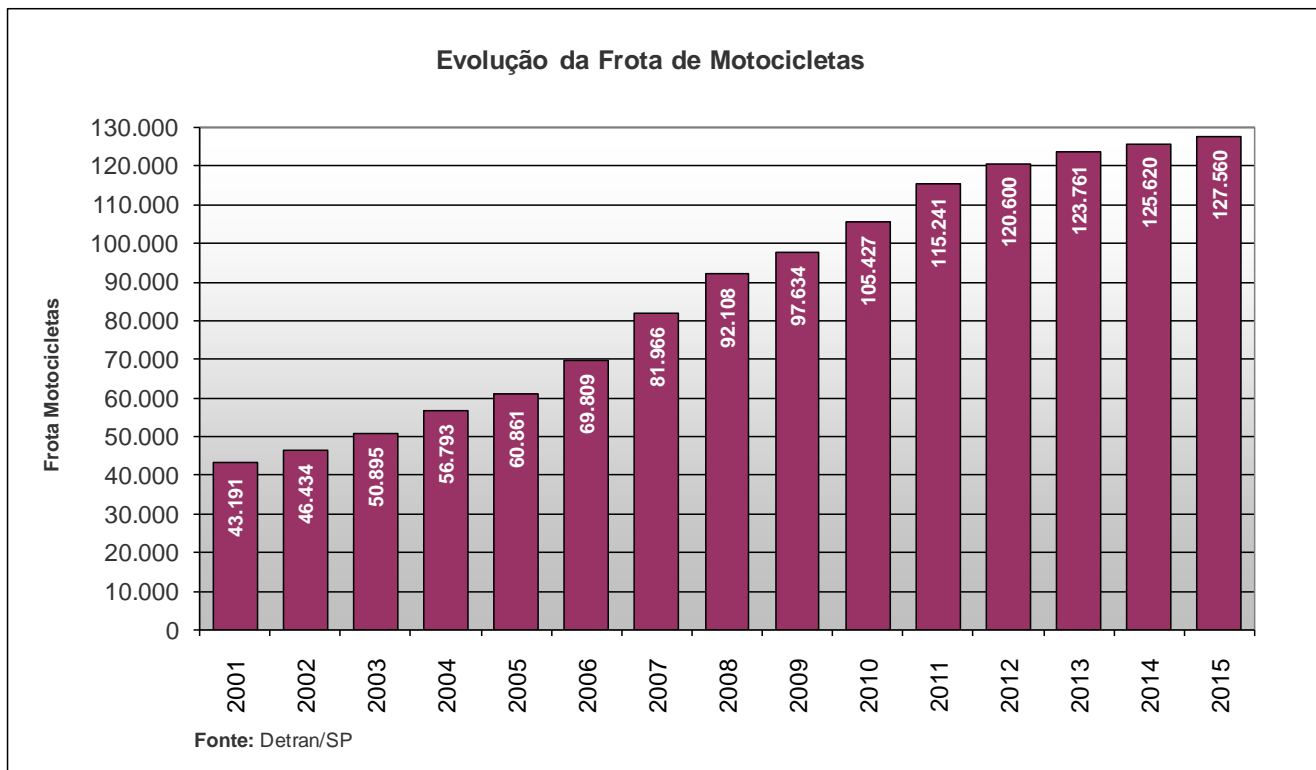
Gráfico 04

Vale ressaltar que as motocicletas participaram em 35,5% do total de veículos envolvidos nos acidentes fatais e em 21,1% nos atropelamentos fatais (8 pedestres).

Se ainda considerarmos as vítimas fatais ocupantes de motocicletas (30), mais as vítimas pedestres atropeladas por motocicletas (8), vimos que 38 (43,2%) pessoas faleceram em função de acidentes envolvendo motos. Em 2015, as motocicletas representam 14,3% da frota licenciada.

4. MOTOCICLISTAS

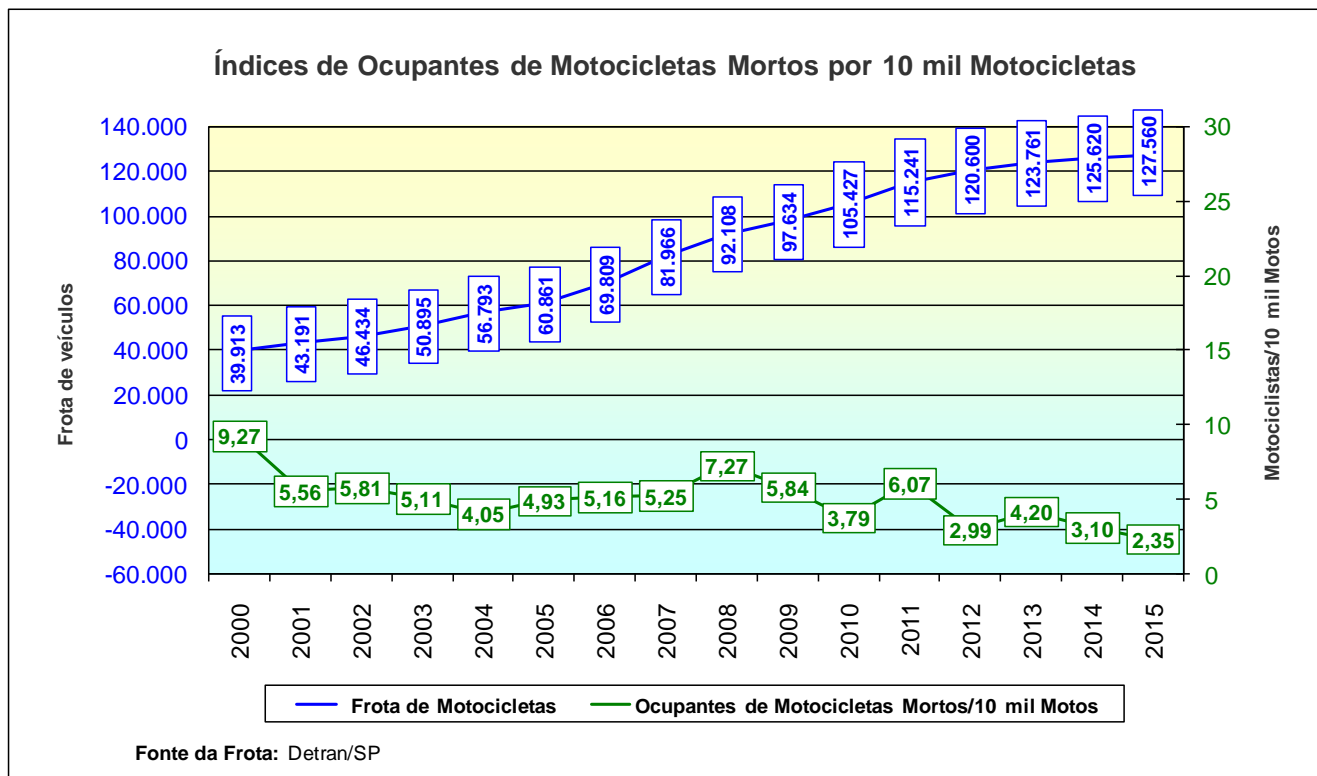
4.1. Frota das Motocicletas



No período de 2000 a 2015, a frota cresceu 294,6%, sendo que entre 2014 e 2015, cresceu 1,5%. A taxa média de crescimento é de 8,1% ao ano.

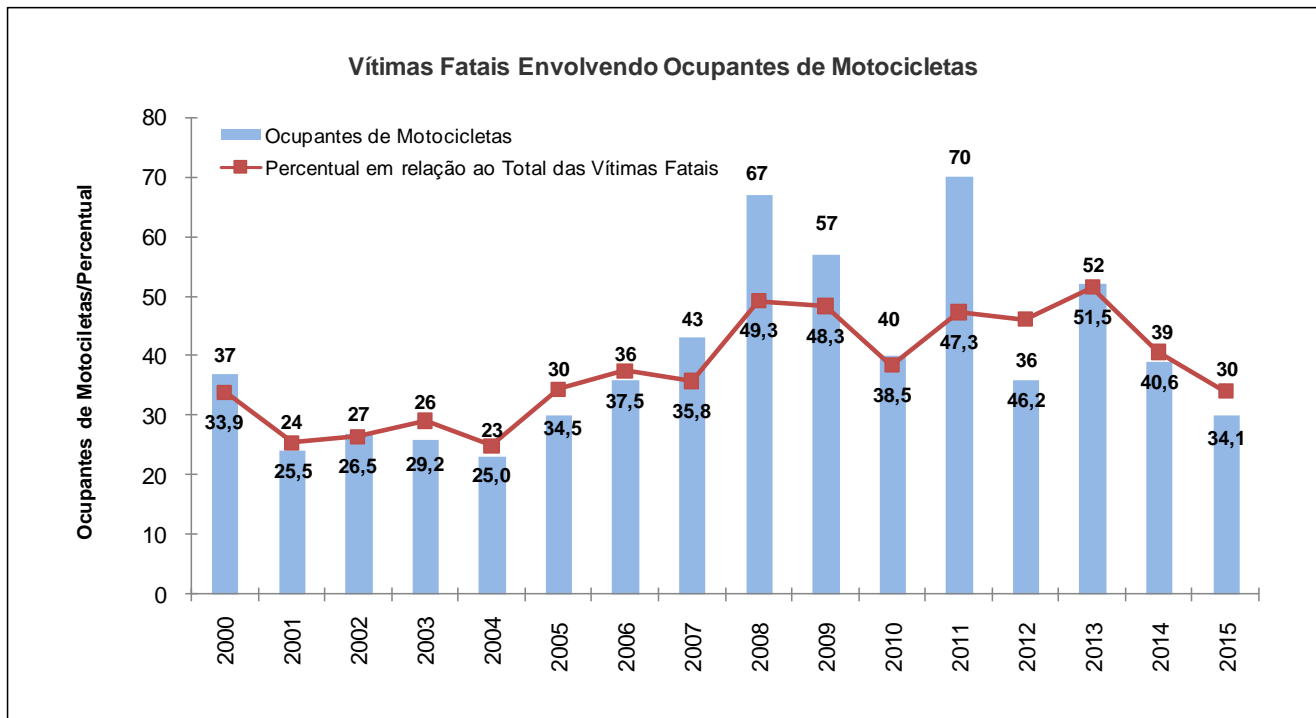
Em 2015, a frota de motocicletas representava 14,3% da frota geral. Em 2005, dez anos atrás, representava 11,6%.

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 2015, observa-se um decréscimo de 74,6%. Em relação à comparação entre 2014 e 2015, o decréscimo foi de 24,2%.

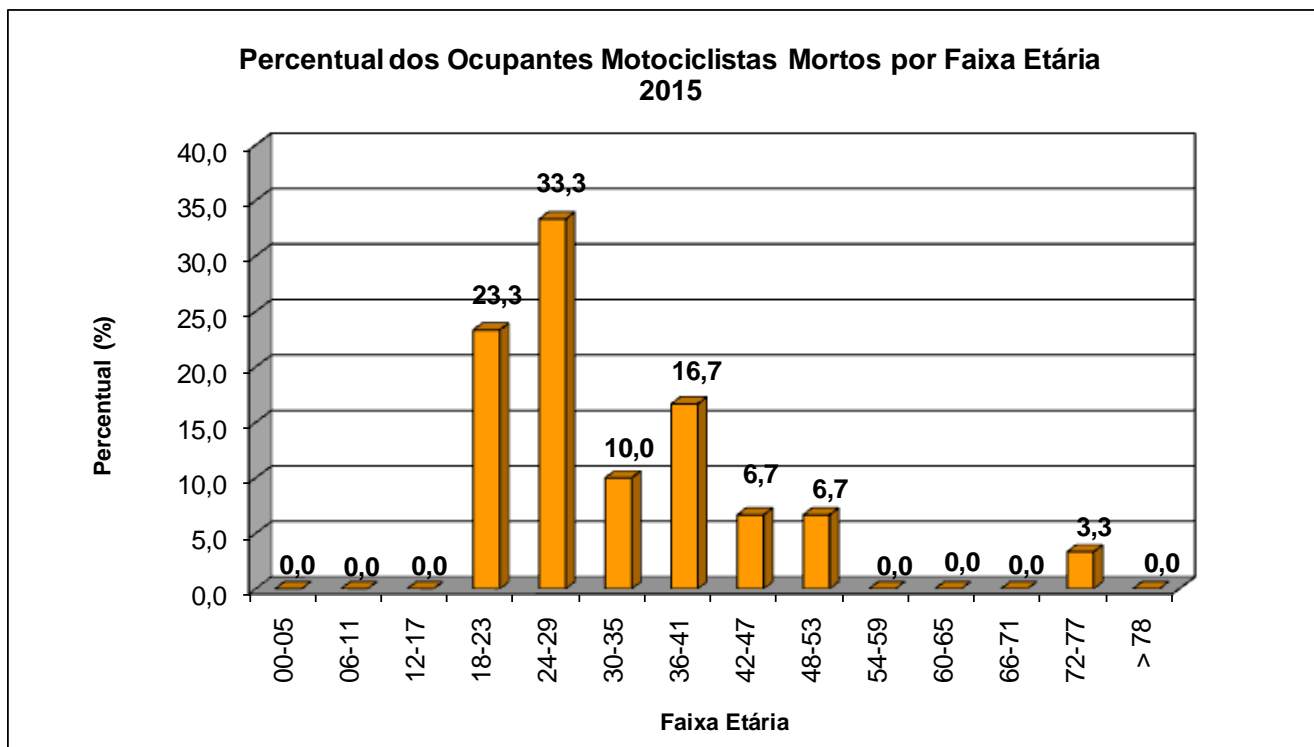
4.3. Vítimas Fatais Envolvendo Ocupantes de Motocicletas



A quantidade de vítimas fatais envolvendo motociclistas teve picos em 2008, 2009, 2011 e 2013. Em 2015 houve decréscimo de 23,1%, quando comparado com o ano de 2014.

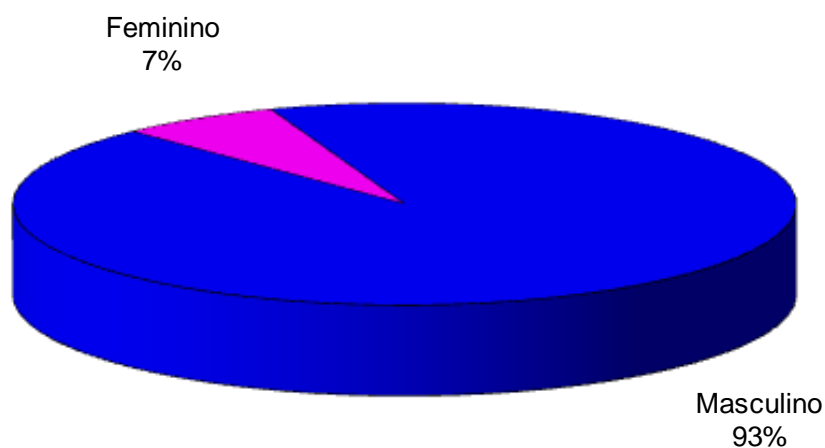
Entretanto a participação percentual dos ocupantes de motocicletas mortos em relação ao total das vítimas fatais tem crescido significativamente a partir de 2005, permanecendo estável entre 2008 e 2009, já em 2010 teve redução para 38,5%, em 2011, 2012, 2013 e 2014, respectivamente, volta a crescer para 47,3%, 46,2%, 51,5% e 40,6%. Já em 2015 a participação diminuiu e é de 34,1%.

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, 56,7% das vítimas (17 pessoas).

Composição dos Motociclistas Mortos por Sexo 2015



Os motociclistas mortos envolvidos em acidentes de trânsito são 93% do sexo masculino e 7% 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 normal.

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

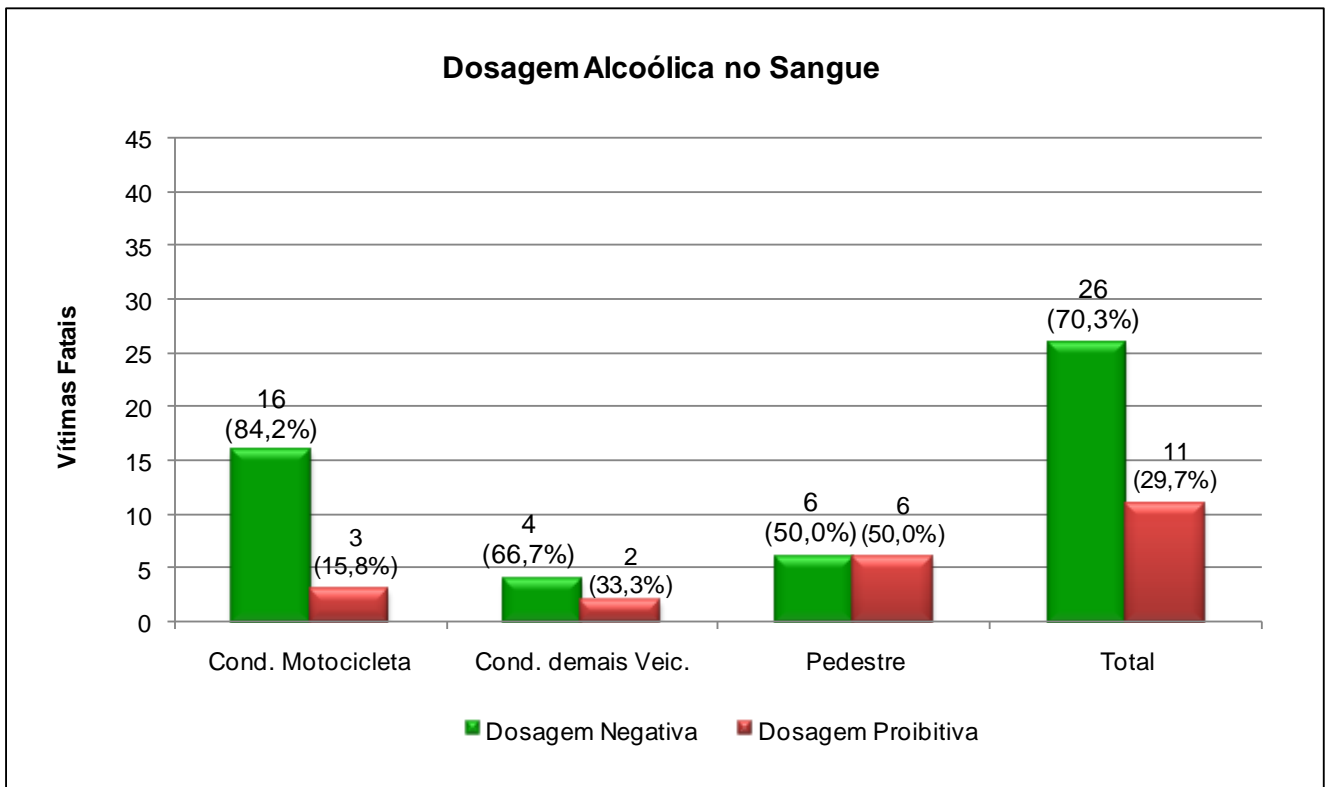
Resultados

No ano de 2015, houve **88 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 **42 vítimas fatais**, correspondendo a 48% do total.

Das vítimas fatais nas quais foi verificada a dosagem alcoólica, 5 eram passageiras (1 de moto e 4 dos demais veículos).

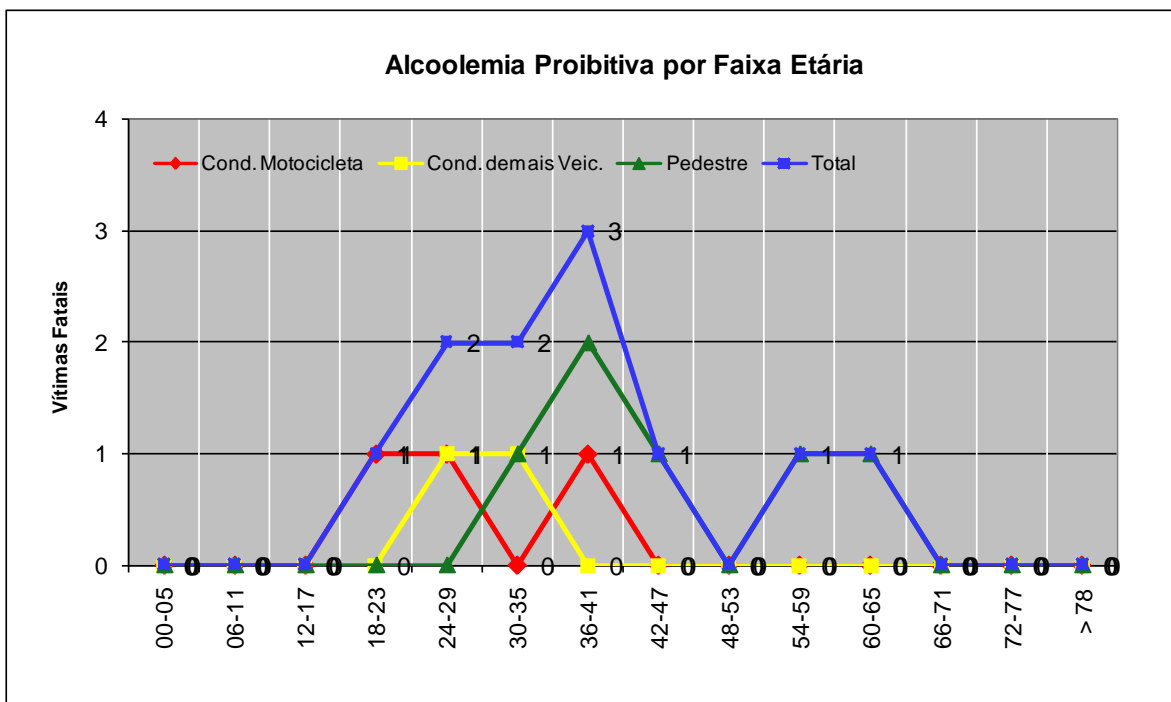
Assim, os dados sobre alcoolemia que passamos a apresentar são referentes aos condutores (37) envolvidos em acidentes de trânsito. Os passageiros não têm influência na condução dos veículos.

5.1. Dosagem Alcoólica no Sangue



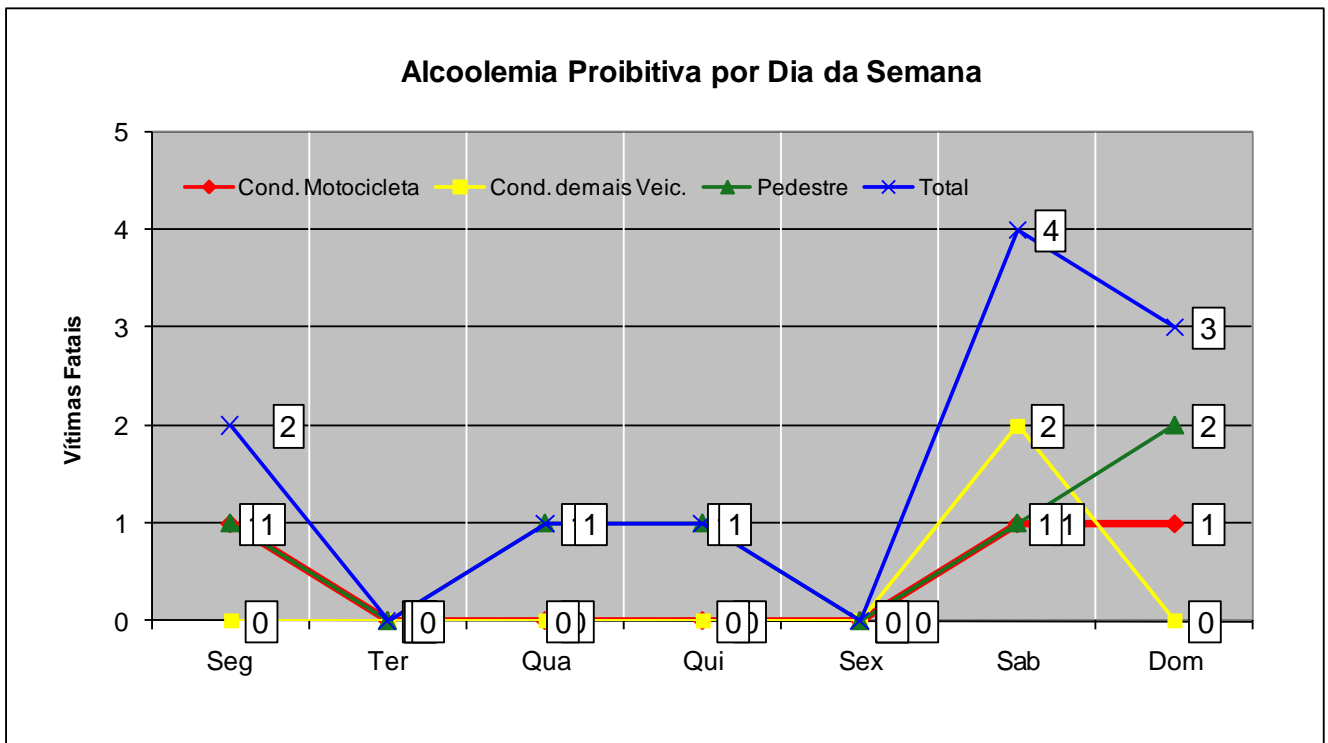
Em relação à amostra, 70,3% (26) apresentaram dosagem alcoólica negativa, e em 29,7% (11) notou-se dosagem alcoólica proibitiva (crime e infração de trânsito gravíssima para os condutores).

5.2. Alcoolemia Proibitiva por Faixa Etária

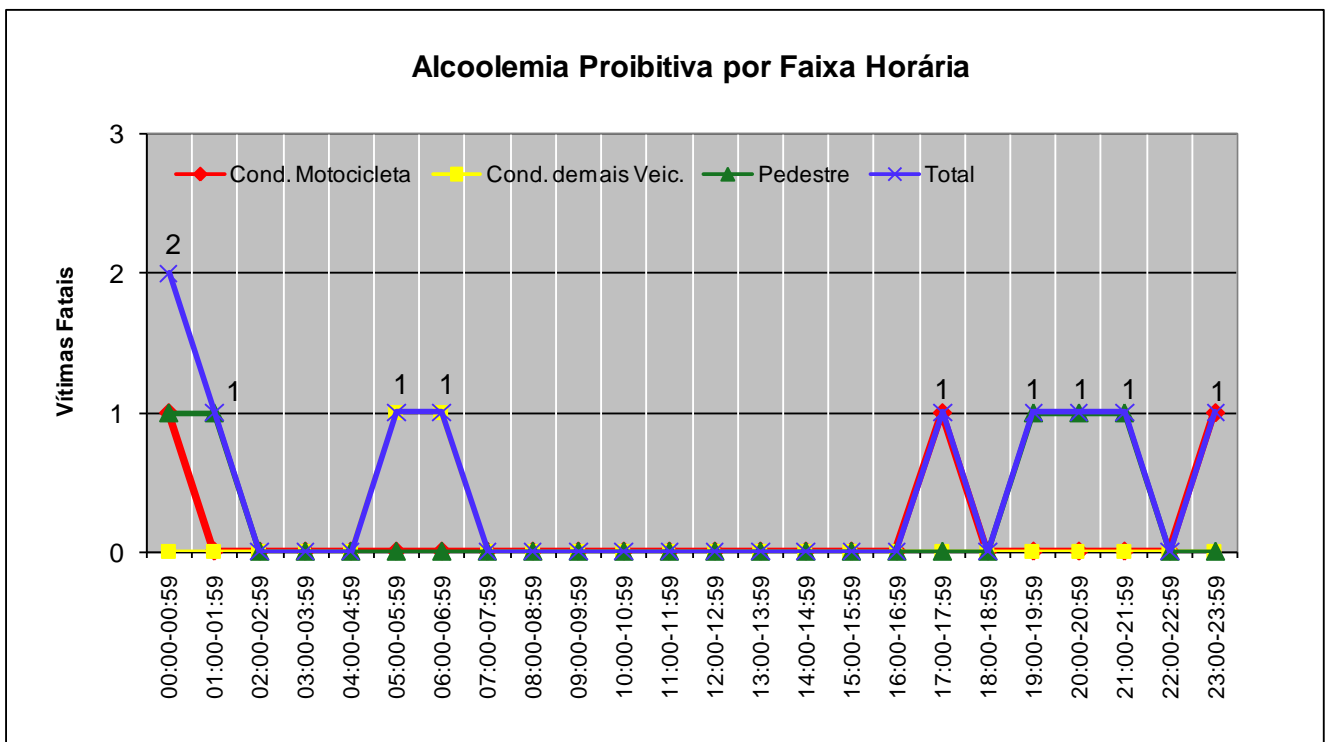


Os grupos etários de 24 a 29 anos, de 30 a 35 anos e de 36 a 41 anos são os picos mais significativos e representam juntos 63,6% das vítimas fatais com alcoolemia proibitiva.

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

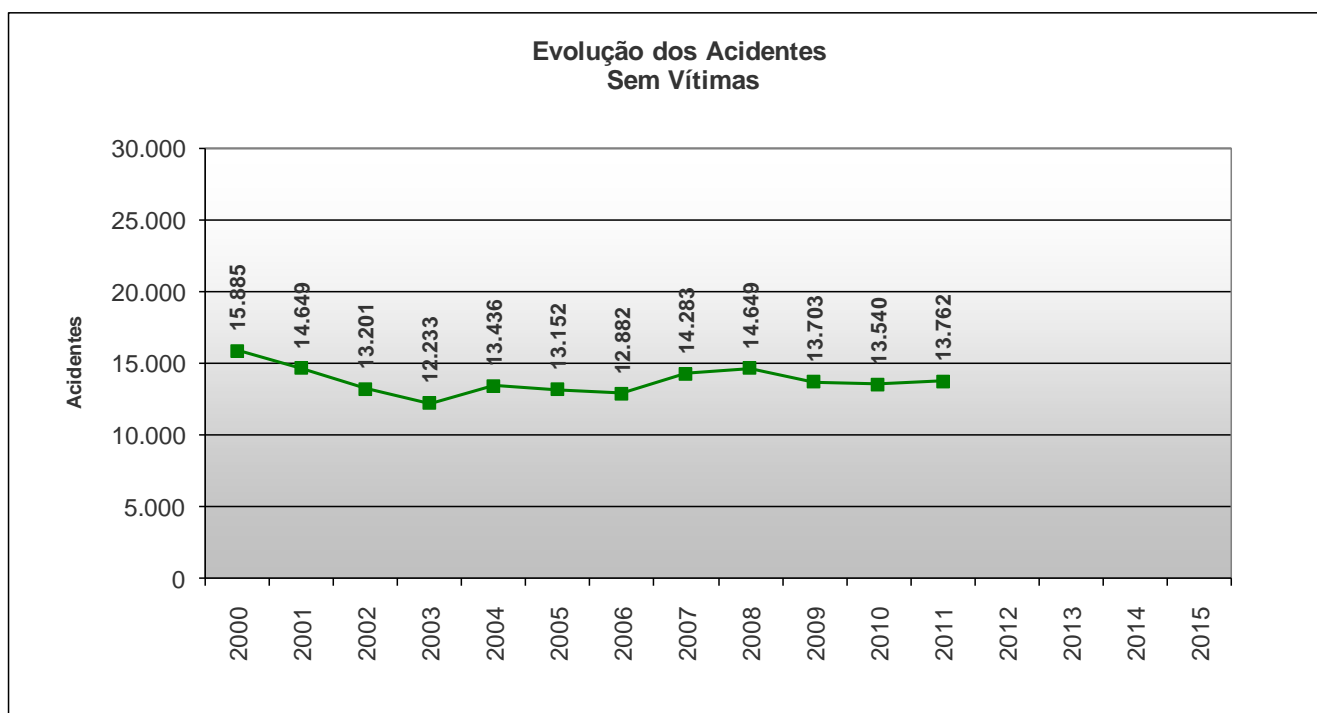
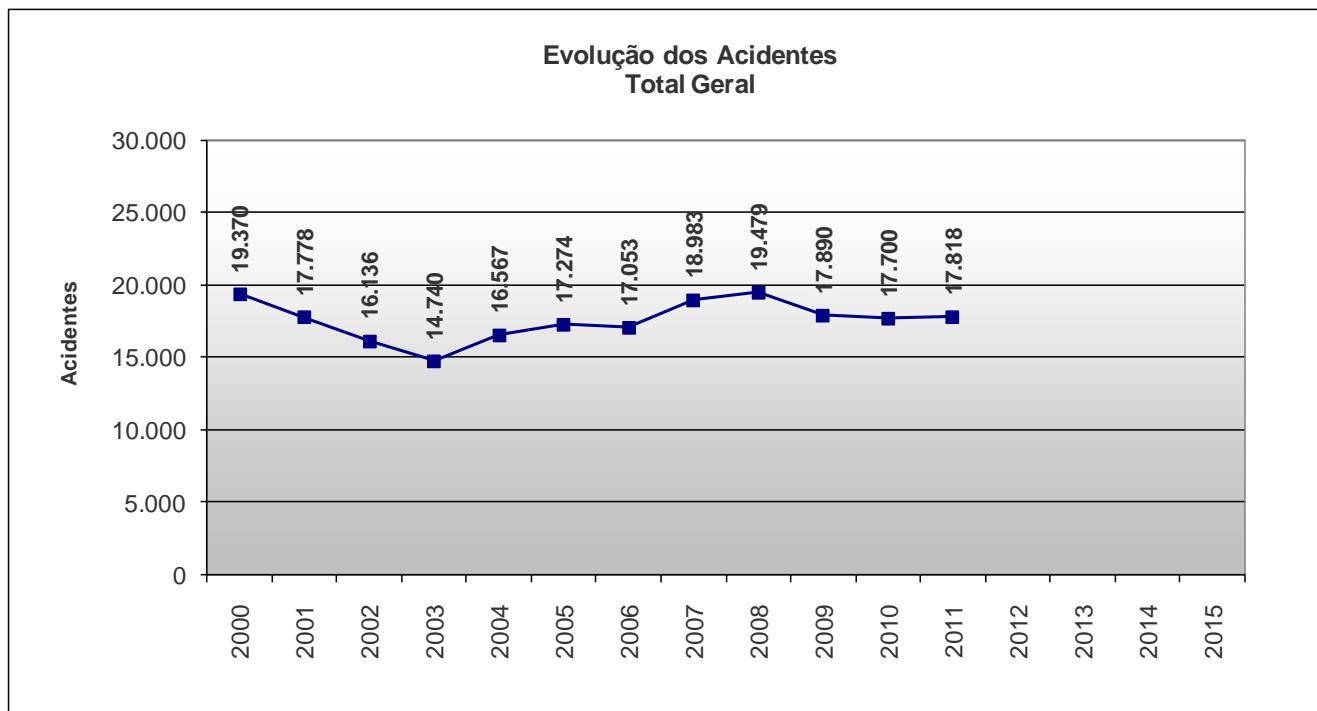


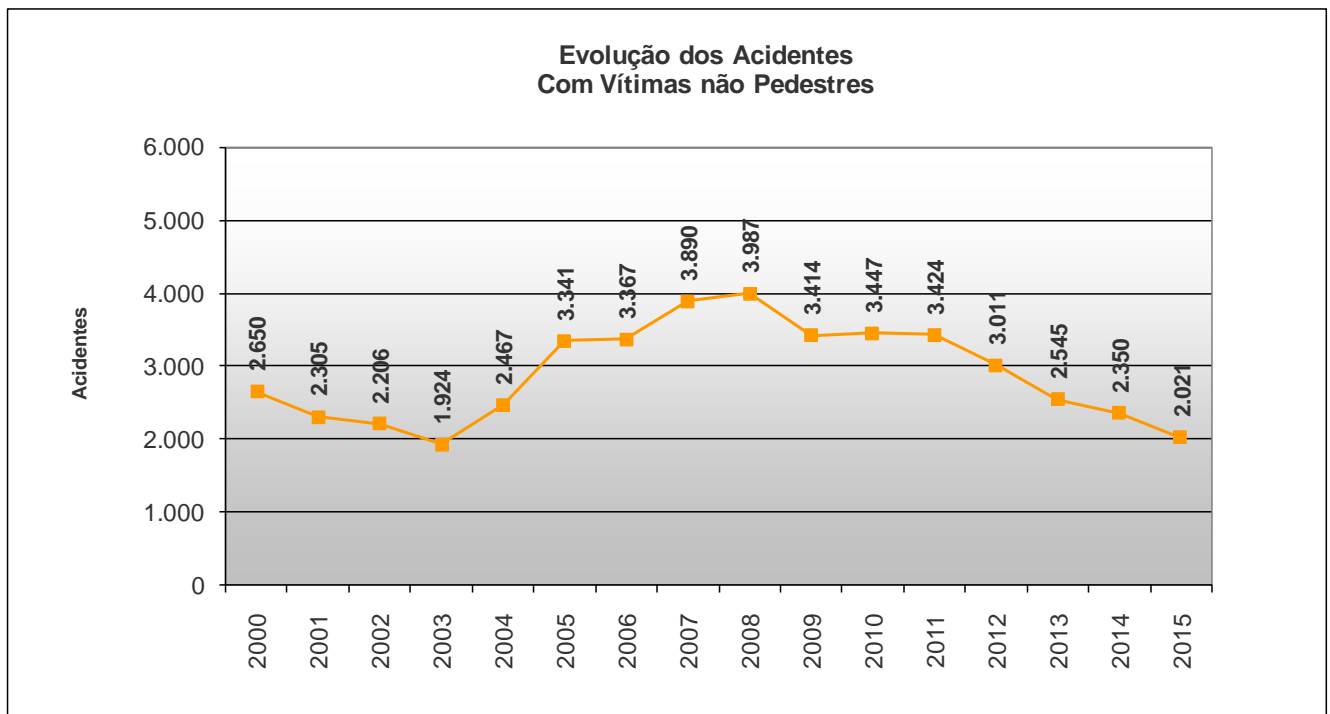
No total da amostra o pico que se destacou foi das 02h00 às 02h59. Em um registro não foi possível determinar o horário da ocorrência.

6. ACIDENTES DE TRÂNSITO

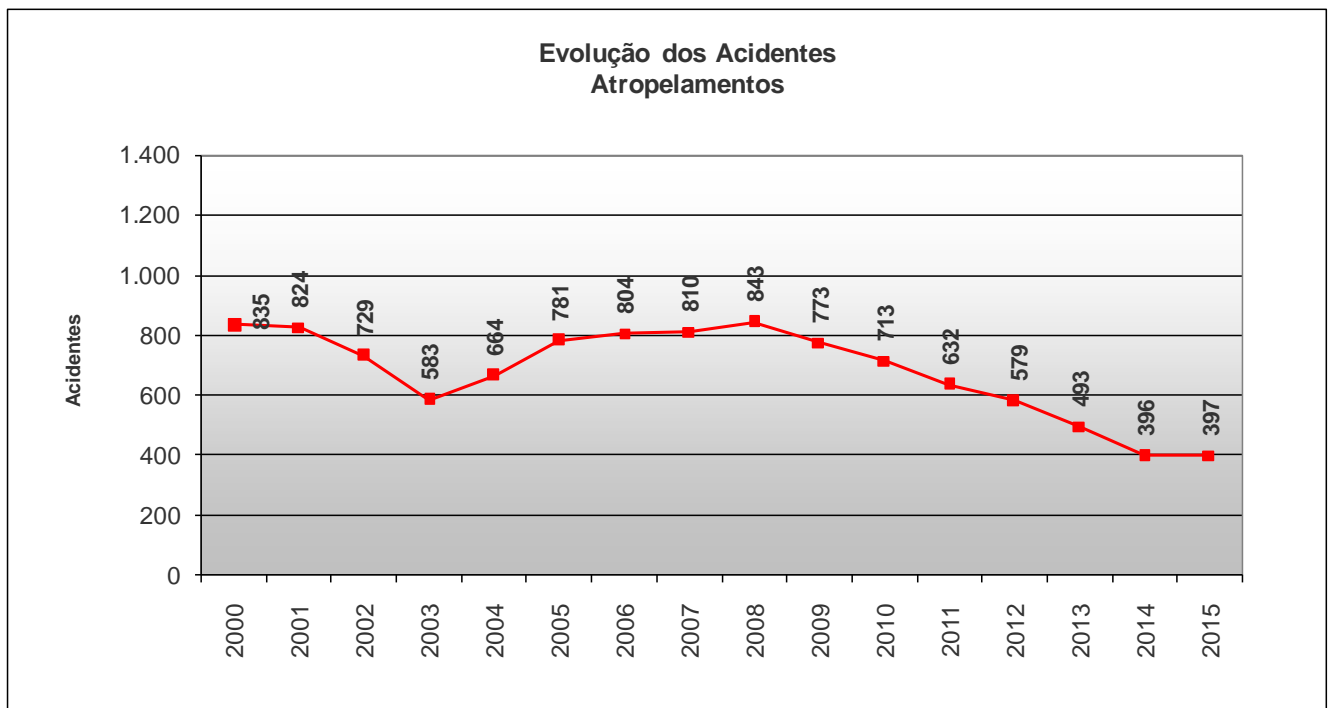
6.1. Comparativo Anual dos Acidentes de Trânsito

O total geral dos acidentes e o total dos acidentes sem vítimas referentes aos anos 2012, 2013, 2014 e 2015 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.



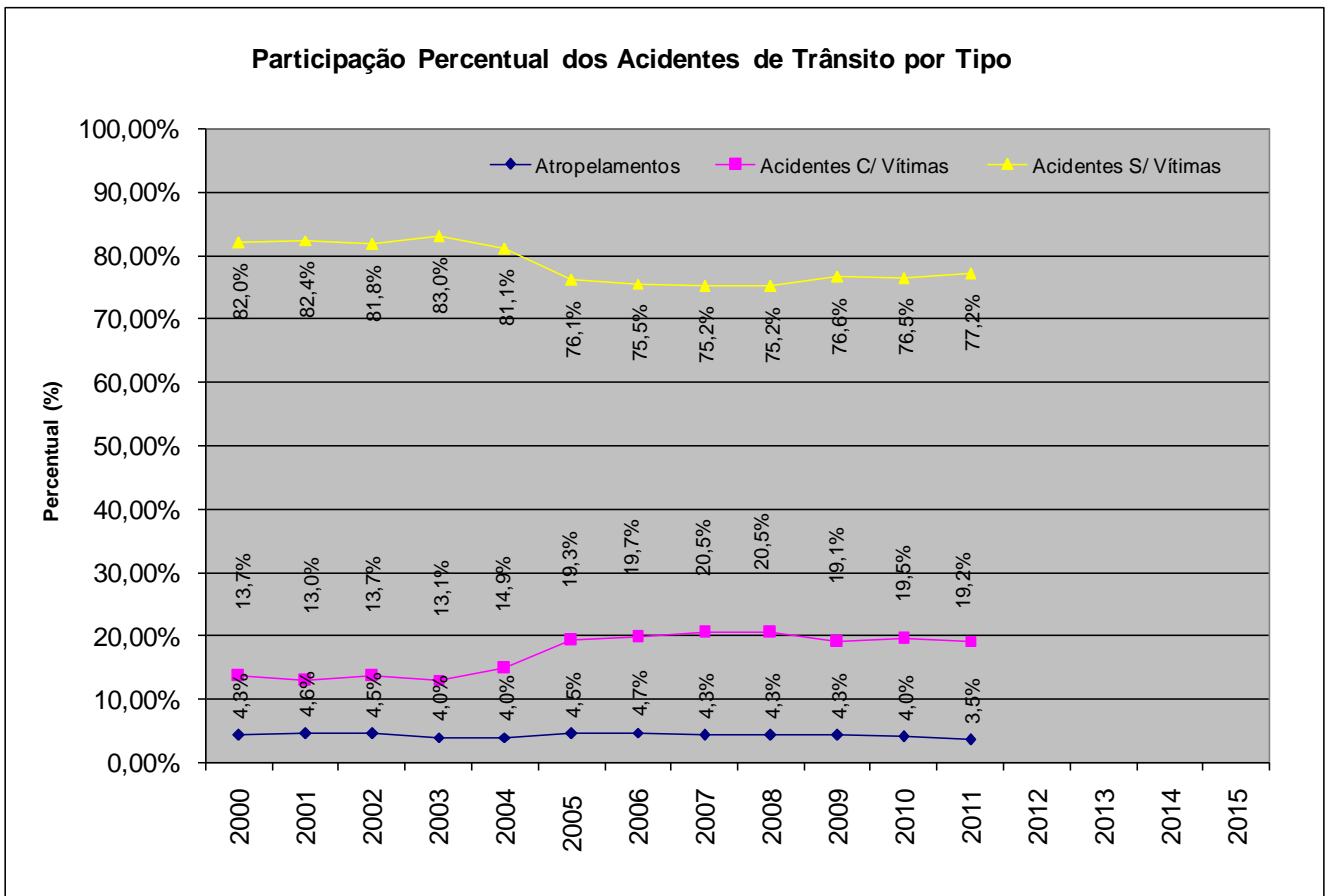


Os acidentes com vítimas não pedestres (entre veículos) apresentaram constantes quedas no período de 2000 a 2003. Entre 2004 e 2005, 2007 e 2008, sofreram aumentos. Em 2009 sofreu forte queda, em 2010 e 2011 praticamente mantiveram-se os números e a partir de 2012 apresentaram quedas. No comparativo do ano de 2014 com o ano de 2000, verifica-se decréscimo de 11,4%. O ano de 2015, comparado com o ano de 2014, apresentou um decréscimo de 14,0%.



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. Já em 2015, quando comparado com o ano de 2014, apresentou acréscimo de 0,25%.

6.2. Comparativo Anual da Participação dos Acidentes por Tipo



7. CONCLUSÃO

Avaliando os números hora apresentados destacam-se alguns pontos principais:

- Tendência de queda verificada nos últimos anos do número de vítimas fatais decorrentes de acidentes de trânsito, redução de 8,33% em 2015;
- Tendência de queda no número de vítimas fatais decorrentes de acidentes com motocicletas, redução de 23,1% em 2015, apesar do crescimento do número de motocicletas na cidade, em média 8,1% ao ano. Mesmo assim, 43,2% das vítimas fatais faleceram em função de acidentes que envolviam;
- 93% das vítimas envolvendo motos são homens, 56,7% jovens entre 18 e 29 anos;
- Crescimento no número de vítimas fatais decorrentes de atropelamentos, 20% a mais que no ano anterior, sendo que 50% apresentavam altos níveis de dosagem alcoólica. O número de vítimas por atropelamento superou o número de vítimas em motos;
- O alto número de atropelamentos ocorridos por ônibus, 15,8% do total. Comparando-se com a quantidade de veículos automotivos que circulam no município, o tipo ônibus representa apenas 0,12% do total;
- Das vítimas de atropelamentos, 75% têm idade acima dos 53 anos;
- Aos sábados e domingos estão concentrados 40% dos acidentes com vítimas fatais no município.

8. EQUIPE TÉCNICA

Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC

Carlos José Barreiro
Diretor Presidente

João Vicente Gaido
Direto de Planejamento e Projetos

Pedro Meloni de Oliveira
Gerente de Planejamento de Mobilidade

Marcelo Luiz de Araújo Antonio
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
Thaís Gabriela Nolasco Moreira

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 03/06/2016 - V.3