



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

Vital
Strategies

FORO LATINOAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

5 y 6 de junio | Ciudad de México



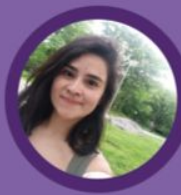
Lunes 5 de junio

10:00 - 11:30 | Datos para la toma de decisiones.



Ismael Ibarra Nava

Asesor Técnico para Sistemas
de Vigilancia de Lesiones de
Tránsito en México y Brasil
Moderador



Vanessa Chávez Mendoza

Subdirectora de Monitoreo e
Información en la Secretaría de
Movilidad de la Ciudad de México



Diego Alfonso Vargas

Asesor Técnico Regional: Vigilancia
de datos en Seguridad Vial -
Colombia/Argentina/Ecuador



Mariana Novazki

Coordinadora de Datos y Vigilancia de
la Iniciativa Bloomberg para la
Seguridad Vial Global para Campinas,
São Paulo y Estado de São Paulo.



Ezequiel Dantas

Subdirector Global de Vigilancia de
Lesiones de Tránsito
Vital Strategies

Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety Surveillance System Strengthening



Datos para la toma de decisiones en Seguridad Vial

Ezequiel Dantas

Junio, 2023

•
• **Datos** para ayudar al
•
• proceso de **toma de**
•
• **decisiones** en
•
• Seguridad Vial
•
•
•
•

..... **generalmente**, pensamos en:



**puntos
críticos**

..... **generalmente**, pensamos en:



**puntos
críticos**



**Inspección
local**

..... **generalmente**, pensamos en:



**puntos
críticos**



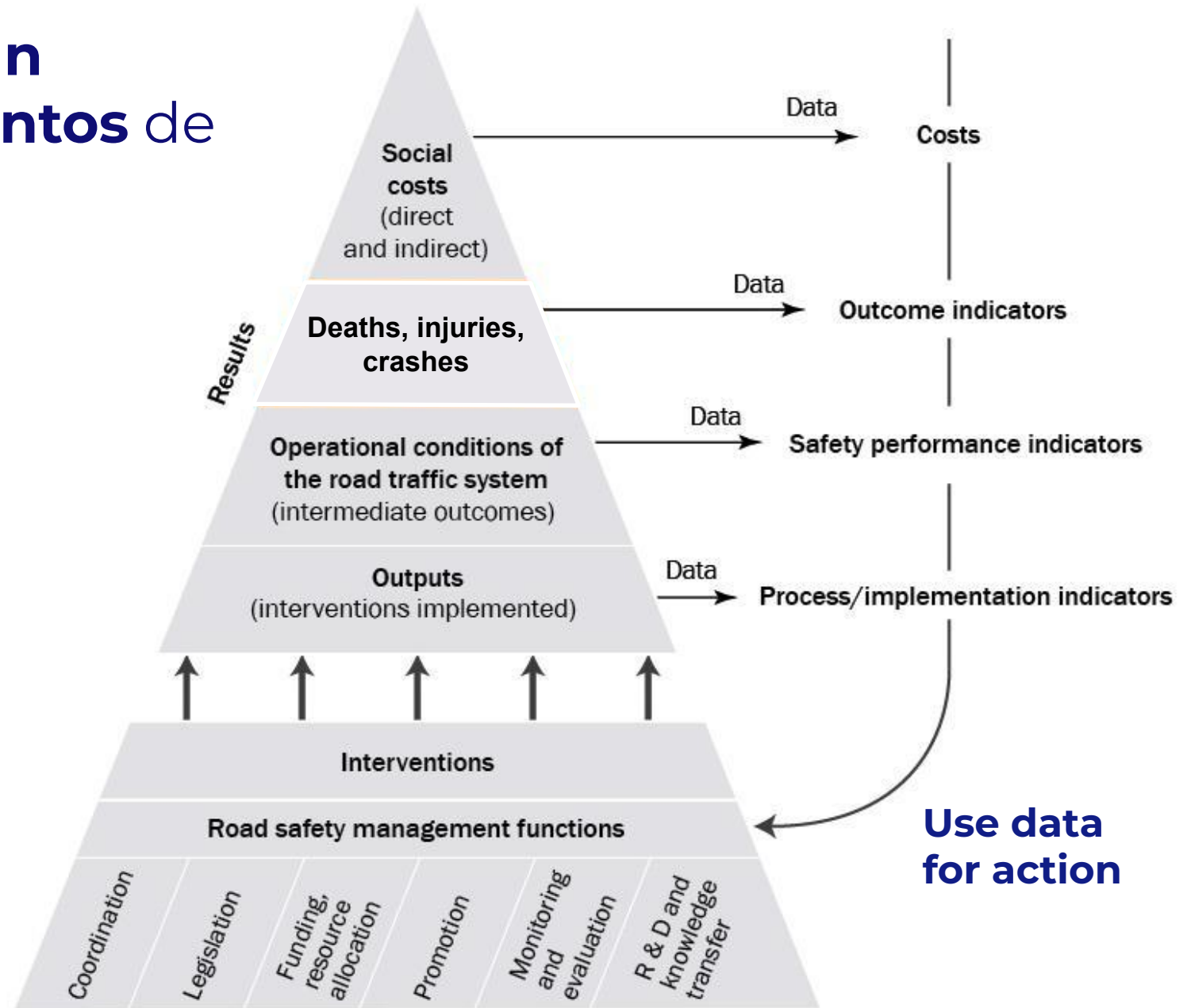
**Inspección
local**



Intervención

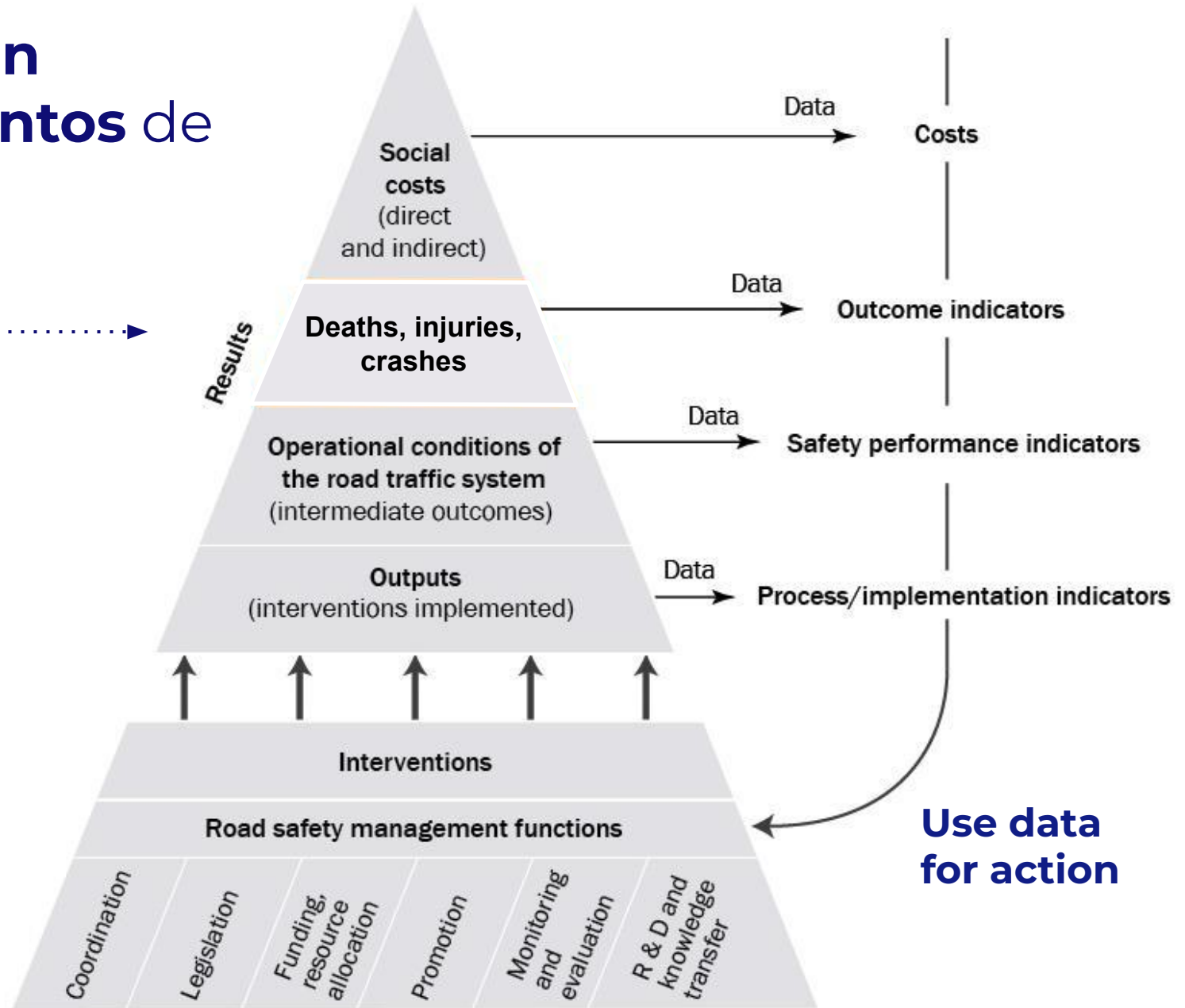
- Reflexionando sobre una
- **perspectiva un poco**
- **más amplia** sobre el uso
- de datos para la toma de
- decisiones
-
-
-
-

“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información



“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información

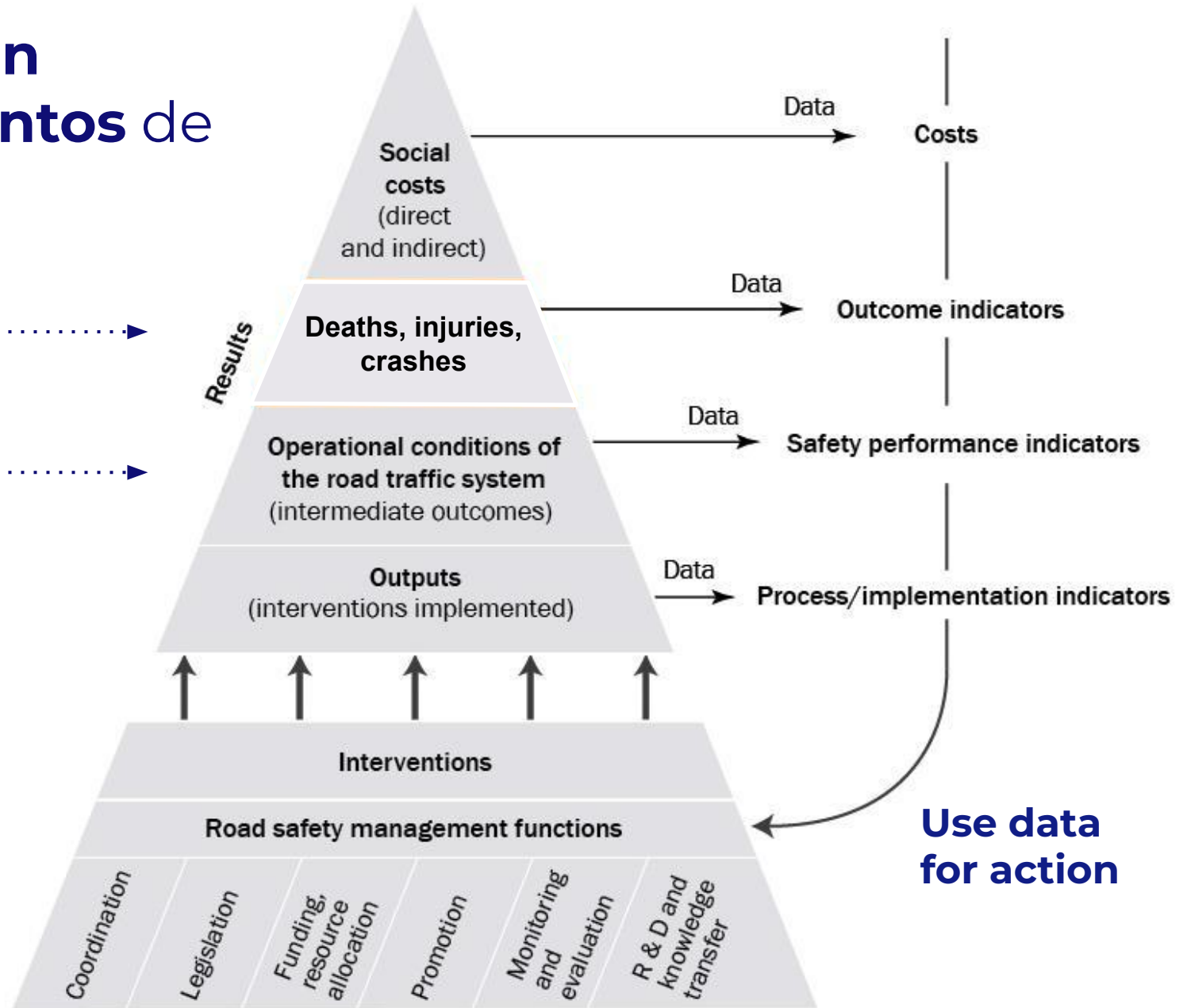
road safety
outcome data



“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información

road safety
outcome data

observational surveys: seatbelts,
helmets, speed, alcohol



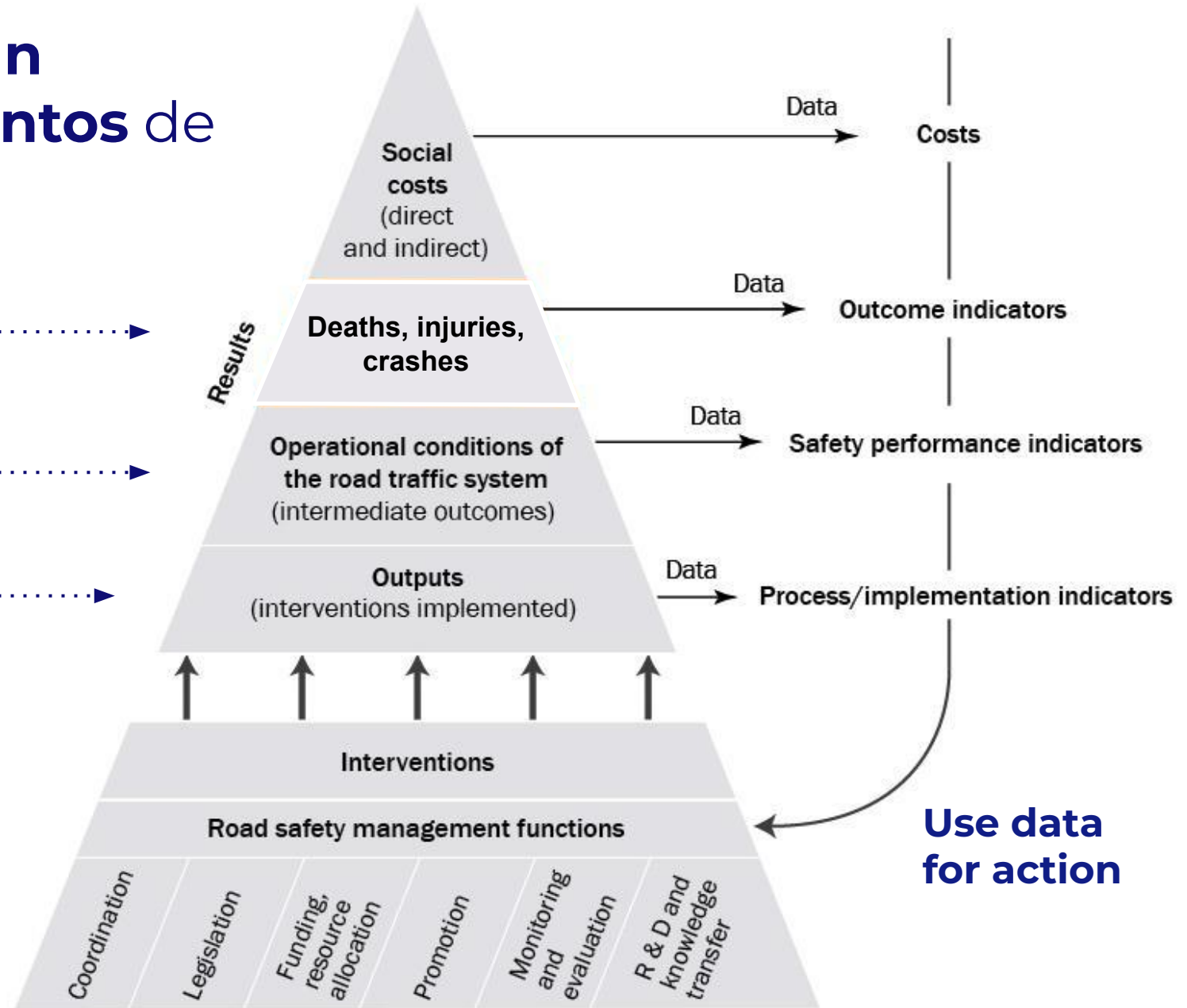
**Use data
for action**

“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información

road safety
outcome data

observational surveys: seatbelts,
helmets, speed, alcohol

violations, fines, street
transformations, speed limit
changes, etc

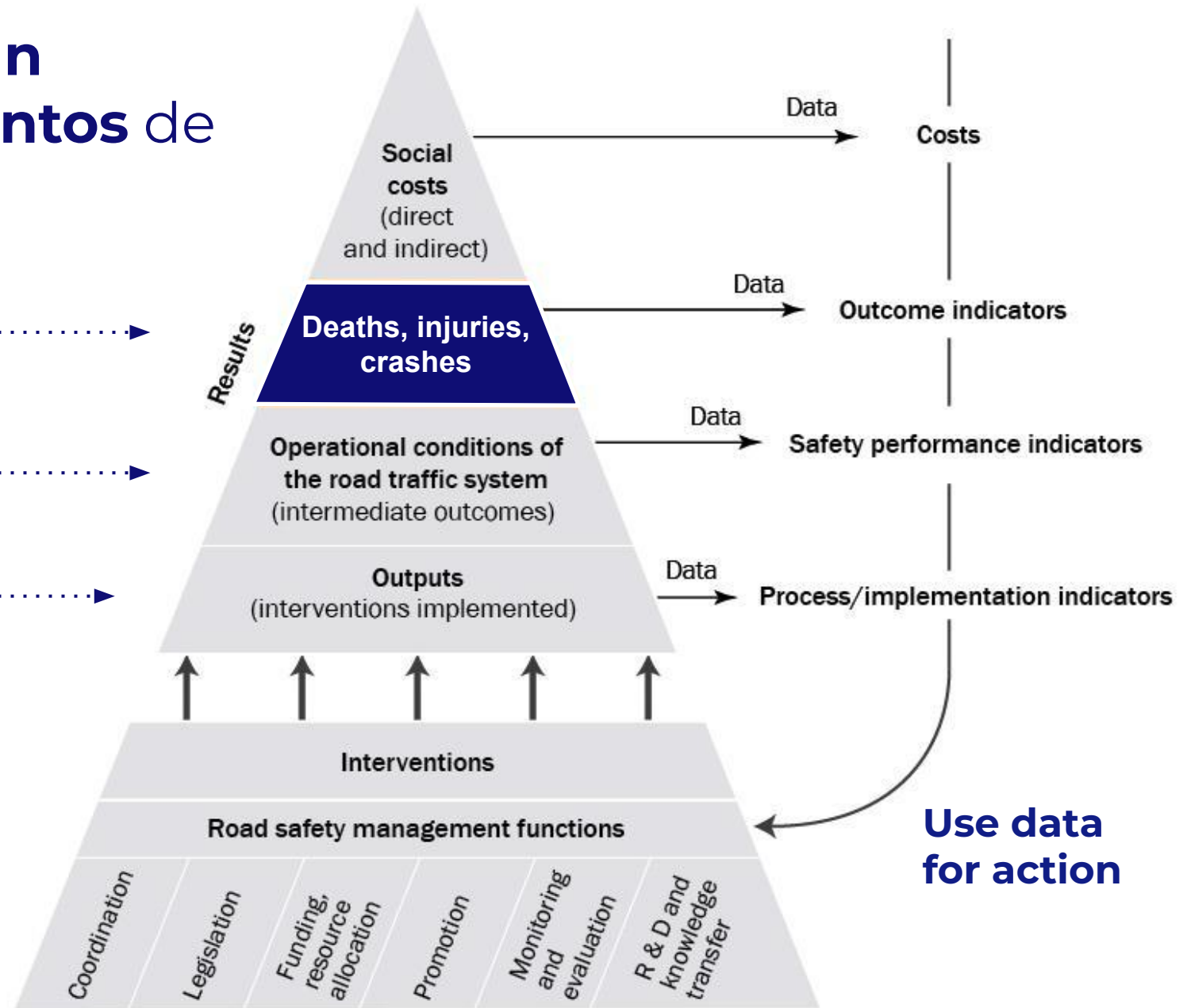


“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información

road safety
outcome data

observational surveys: seatbelts,
helmets, speed, alcohol

violations, fines, street
transformations, speed limit
changes, etc





Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

01 Describir la magnitud del problema

02 Identificar prioridades para intervención

03 Medir el impacto

04 Monitorear las tendencias

Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

01 Describir la magnitud del problema

Una vez que los recursos son limitados y existe competencia por temas y prioridades, ¿cómo este problema se compara con otros?

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018



Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

01 Describir la magnitud del problema

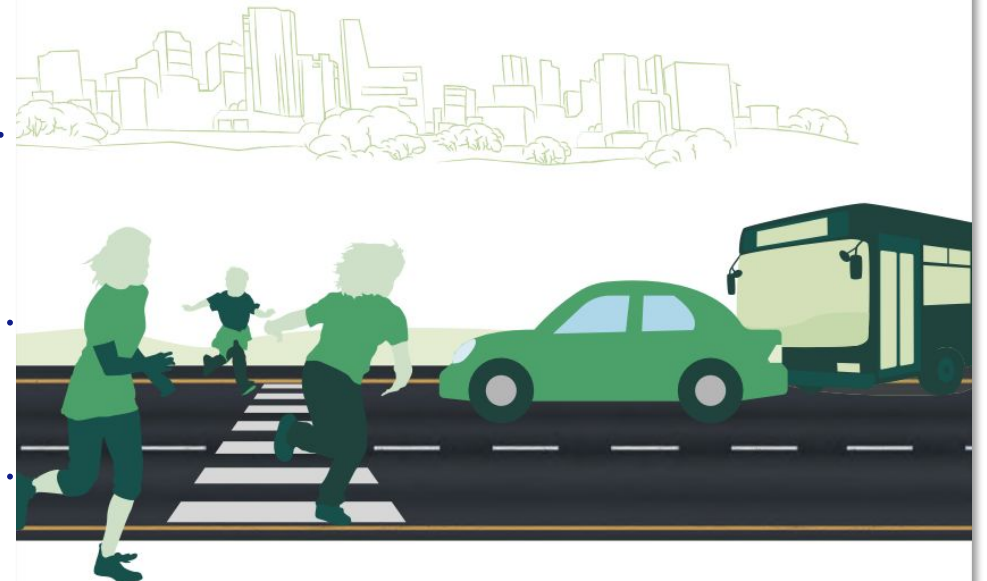
8th leading cause of death globally

Over 1.3M people killed each year

50M injuries annually

#1 killer for ages 5-29

GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018





Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

02 Identificar prioridades para intervención

// ¿Quién?

// ¿Dónde?

// ¿Cuándo?

Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

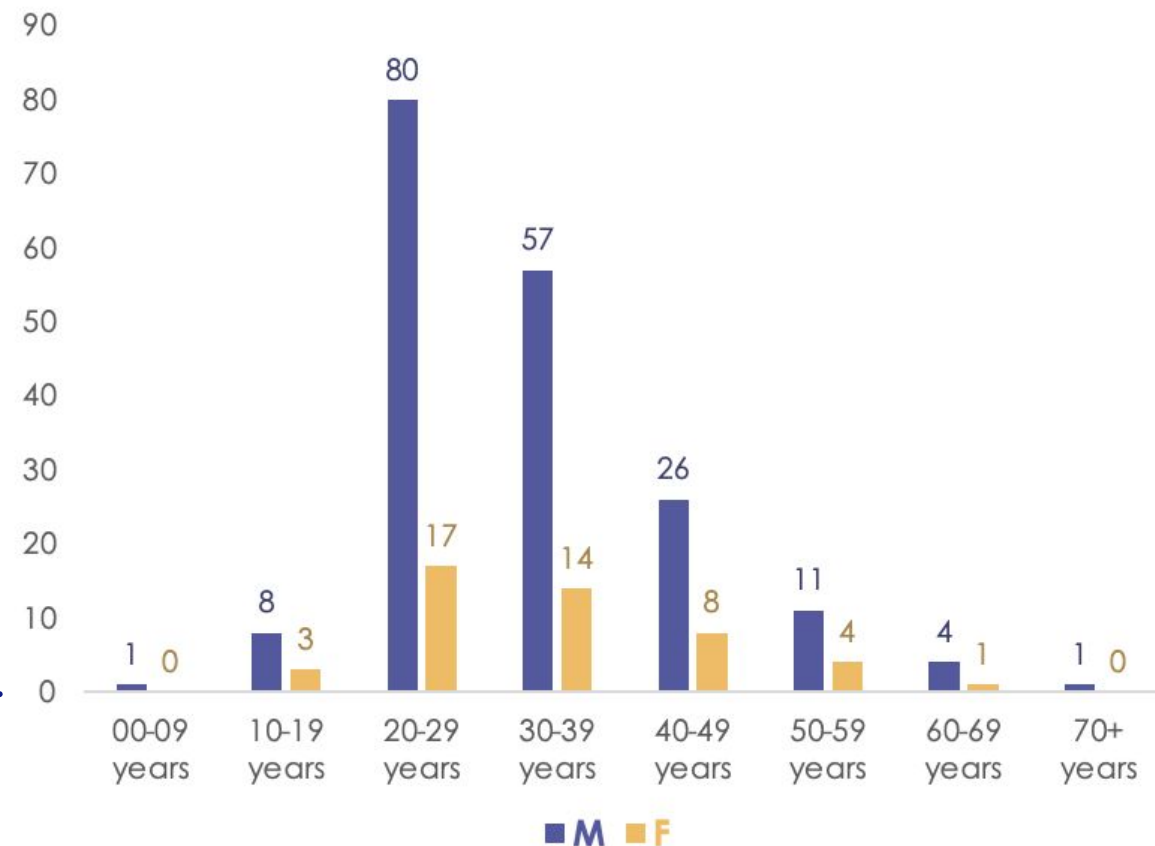
02 Identificar prioridades para intervención

// ¿Quién?

// ¿Dónde?

// ¿Cuándo?

Motorcyclists Deaths: Sex & Age for 2022



definir público-objetivo para campañas de medios masivos y fiscalización

Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

02 Identificar prioridades para intervención

// ¿Quién?

// ¿Dónde?

// ¿Cuándo?



definir áreas prioritarias para intervenciones de infraestructura

Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

02 Identificar prioridades para intervención

// ¿Quién?

// ¿Dónde?

// ¿Cuándo?.....

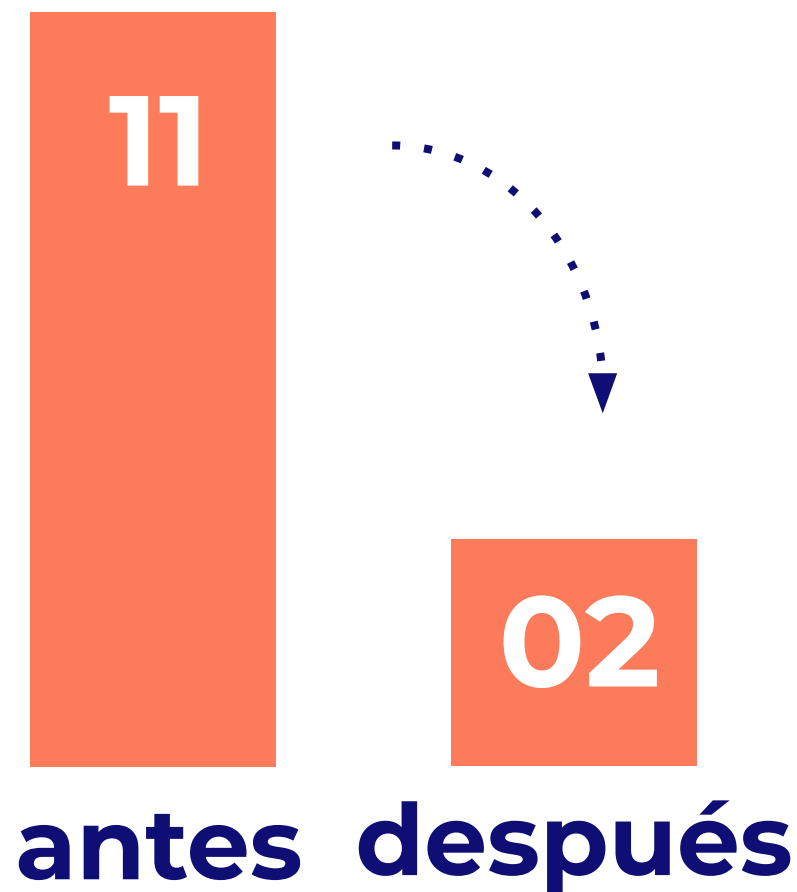
HORA	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL
0H ÀS 1H	1	2	3	1	1	5	9	22
1H ÀS 2H	1	1	3	1	3	7	7	23
2H ÀS 3H	1	0	0	2	0	3	8	14
3H ÀS 4H	1	0	0	2	0	3	8	14
4H ÀS 5H	1	0	1	0	1	2	7	12
5H ÀS 6H	0	2	2	0	2	3	6	15
6H ÀS 7H	8	9	7	8	5	7	4	48
7H ÀS 8H	11	12	11	5	15	12	4	70
8H ÀS 9H	10	8	10	19	18	10	3	78
9H ÀS 10H	11	10	12	11	9	13	7	73
10H ÀS 11H	16	12	10	9	6	15	9	77
11H ÀS 12H	12	13	11	13	10	13	8	80
12H ÀS 13H	13	11	11	4	8	15	8	70
13H ÀS 14H	12	6	4	6	6	16	5	55
14H ÀS 15H	10	5	7	4	4	15	13	58
15H ÀS 16H	14	10	13	10	7	15	8	77
16H ÀS 17H	19	10	12	14	9	16	11	91
17H ÀS 18H	19	16	21	10	19	14	14	113
18H ÀS 19H	29	17	17	26	20	20	15	144
19H ÀS 20H	25	26	23	12	15	33	23	157
20H ÀS 21H	16	17	17	13	12	18	21	114
21H ÀS 22H	6	12	7	14	12	20	11	82
22H ÀS 23H	2	7	6	9	18	26	13	81
23H ÀS 24H	4	1	4	6	9	8	6	38
NÃO INFOR.	0	1	1	0	0	0	1	3
TOTAL	242	208	213	199	209	309	229	1609

definir períodos críticos para acciones de control

Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

03 Medir el impacto

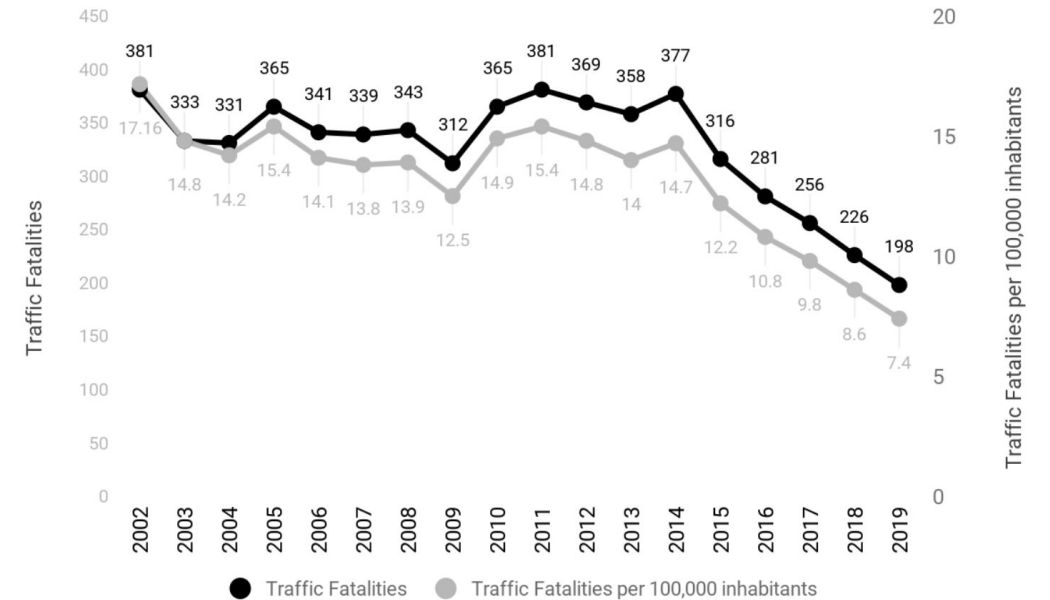
evaluar si las intervenciones tuvieron efecto y retroalimentar estrategias e inversión de recursos



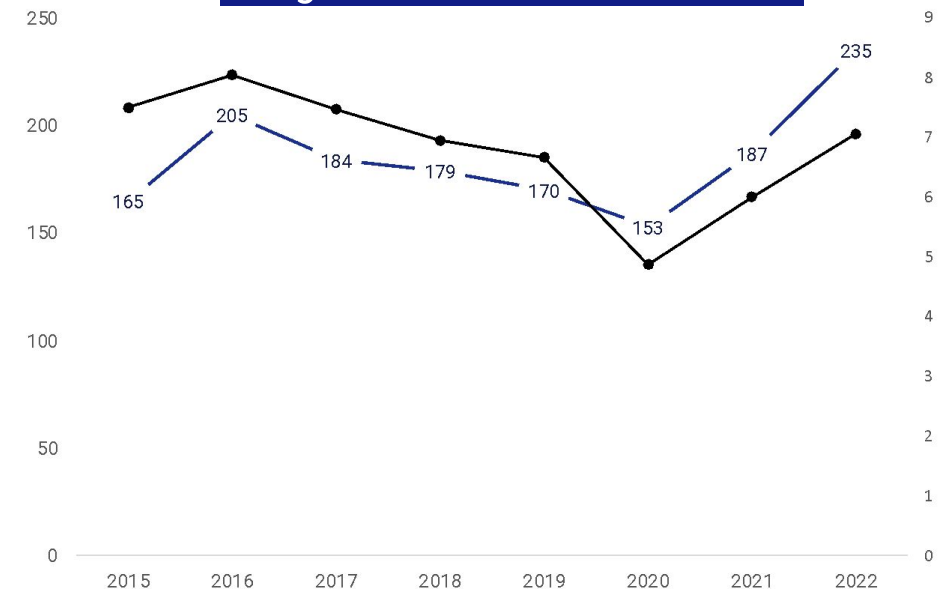
Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

04 Monitorear las tendencias

City 01: fortalecimiento de estrategias



City 02: call to action



- Para una **comprensión más**
- **completa**, se recomienda
- tener **variedad de**
- **indicadores** para describir el
- status de seguridad vial

-
-
-
-
-

Utilizando datos para la toma de decisiones

01

Magnitud del
problema

02

Identificación
de prioridades

03

Medir el
impacto

04

Monitorear
tendencias

Ezequiel Dantas

Deputy Director: Road injury outcomes surveillance

edantas@vitalstrategies.org



Visit **www.vitalstrategies.org**

DATOS PARA LA TOMA DE DECISIONES

SEMOVI-CDMX



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL (SIySSV)

Artículo 48 de la Ley de Movilidad de la CDMX

El SIySSV:

- Integrado y operado por la SEMOVI
 - para registrar, procesar y actualizar información en materia de SV
- Contener **información geoestadística e indicadores**
 - Seguridad vial
 - Hechos de tránsito
 - Infracciones

*Además. información sobre el **avance de proyectos y programas de SV***

- La **información que lo alimente** → **enviada y generada** por los organismos y entidades correspondientes, incluyendo actores privados **mensualmente**
- Permitirá dar seguimiento y difusión a la información clave en la materia

BASES DE COLABORACIÓN INTERINSTITUCIONAL (Anexo técnico)



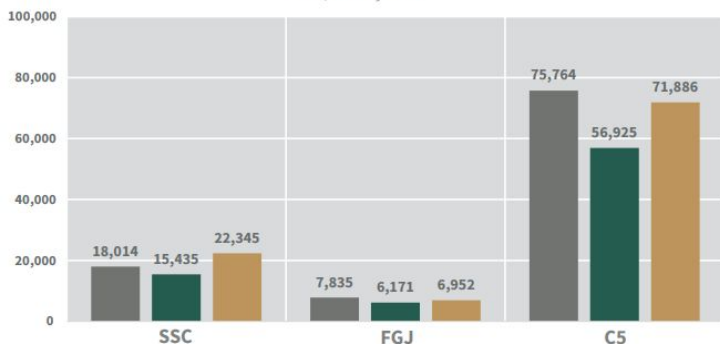
REPORTES TRIMESTRALES DE HECHOS DE TRÁNSITO

Informar de manera **abierta, transparente y oportuna** sobre la **situación en que se encuentra la Ciudad de México en relación con los incidentes viales**, para **entender sus características** y, así, **discutir y planear estrategias de SV con base en evidencia**.

La SEMOVI no genera los datos utilizados, sino que cada una de las instituciones produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías.

HASTA EL 4TO TRIMESTRE DE 2021

Gráfica 2. Hechos de tránsito registrados, 2019, 2020 y 2021^{4, 7, 8}



Bloomberg
Philanthropies

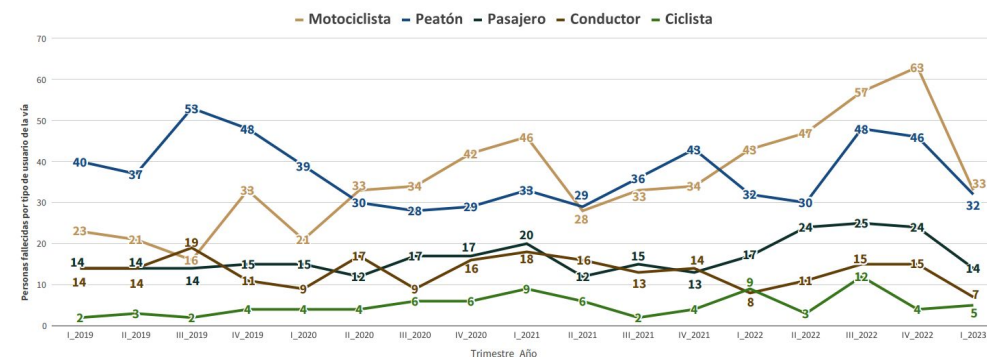
DESDE EL 1ER TRIMESTRE DE 2021

El uso de **distintas fuentes** de información para **comunicar un mismo indicador** era **confuso**



Se acordó que **utilizar una sola fuente de datos para cada indicador** era **la mejor manera de comunicar el mensaje**

Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023⁹



MICROSITIO DE SEGURIDAD CDMX

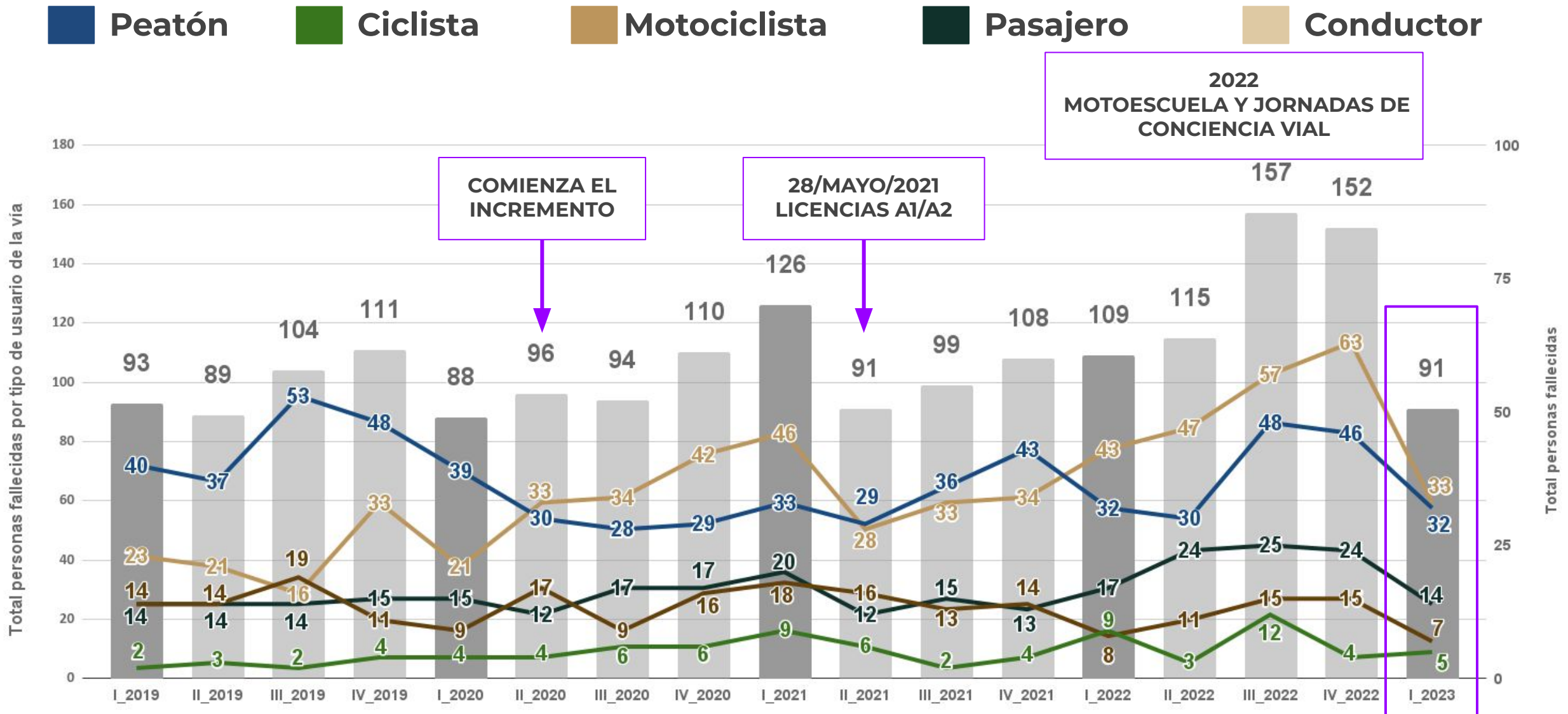


Complementar la información en los **Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito** y ser un primer acercamiento hacia el SlySSV.

Fases:

1. Hechos de tránsito (SSC)
2. Infracciones
3. Avance de proyectos y programas
4. **Trazabilidad** o historia administrativa **de los hechos de tránsito** para conformar **una base de datos única de hechos de tránsito** (será la bd que alimente el Micrositio en la parte de HT → **SlySSV**)

EJEMPLO DE USO - MOTOCICLISTAS FALLECIDOS



MUERTES EN GENERAL: 1er trim. 2023 vs mismo periodo de 2019 y 2022 → -2% y -17%, -40% respecto al 4to trim. de 2022
MUERTES CONDUCTORES DE MOTO: 1er trim 2023 → -23% respecto al 1er trim. de 2022 y -48% respecto al 4to trim. de 2022

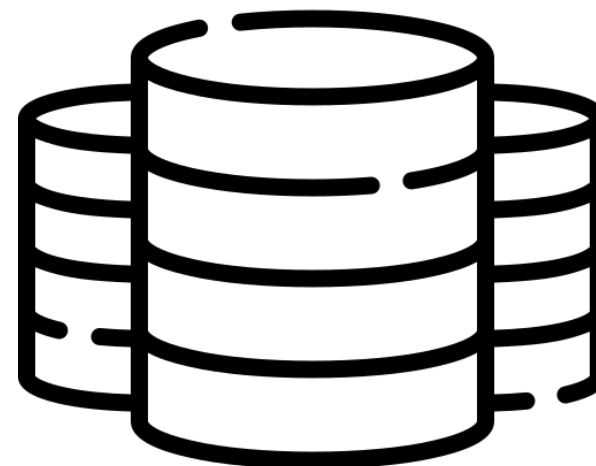
DATOS PARA LA TOMA DE DECISIONES CIUDAD DE MÉXICO

Vanessa Chávez Mendoza
**Subdirectora de Monitoreo e
Información**



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

¿CÓMO LOS DATOS PUEDEN CONTRIBUIR EN LA DISMINUCIÓN DE MUERTES Y LESIONES DE TRÁNSITO EN CAMPINAS, BRASIL?



AGENDA

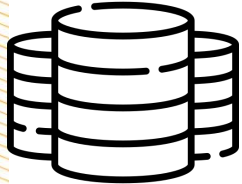
 **DATOS GENERALES CAMPINAS**

 ***JBD MORTE ZERO***

 **INFORME RESUMEN DE MORTALIDAD**

OVERVIEW: ROAD SAFETY AND MOBILITY

CITY/STATE/COUNTRY	GENERAL FEATURES							FLEET SIZE				
CAMPINAS	(million inhabitants) POPULATION	(km2) MUNICIPAL AREA	(km2) URBAN AREA	(km) ROAD EXTENSION	(USD) GDP	(USD/inhab) GDP/INHAB.	HDI	TOTAL	CAR	MOTORCYCLE	MOTORCYCLE/ INHAB.*10000	
	1,2	795	245	5.474	13 BI	10.779	0,805	755.000	82,65%	17,35%	1.070	
ROAD CRASH FATALITIES								MODAL SHARE				
LAST 5 YEARS	TOTAL DEATHS	DEATHS/100 K INHAB	PEDESTRIANS	MOTORCYCLISTS	CYCLISTS	CAR USERS	OTHERS	WALKING	TRANSIT	BIKING	CARS & MOTORCYCLES	
	2022	151	12.34	32%	47%	5%	17%	0%	25,10%	17,60%	2,20%	43,40%
	2021	151	12.34	27%	46%	7%	20%	0%	MAX. SPEED LIMITS (km/H)			
	2020	130	10.71	33%	37%	7%	23%	0%	URBAN AREA	ARTERIAL	SECONDARY	LOCAL
	2019	126	10.46	30%	43%	2%	25%	0%	90	70	50	40
	2018	130	10.88	25%	38%	5%	32%	0%				
INFLUENCE OF RISK FACTORS											Sources: EMDEC, IBGE, Ministry of Infrastructure, Ministry of Health, Johns Hopkins University	
SPEEDING		DRINKING & DRIVING		SEAT BELT		HELMET USE		CHILD RESTRAINT				
				FRONT	REAR	GENERAL USE	CORRECT USE					
19%		-				33%	100%	94%	31%			



JBD MORTE ZERO

VÍAS URBANAS MÁS PELIGROSAS:

1ª AV. JOHN BOYD DUNLOP (JBD)

2ª AV. AMOREIRAS

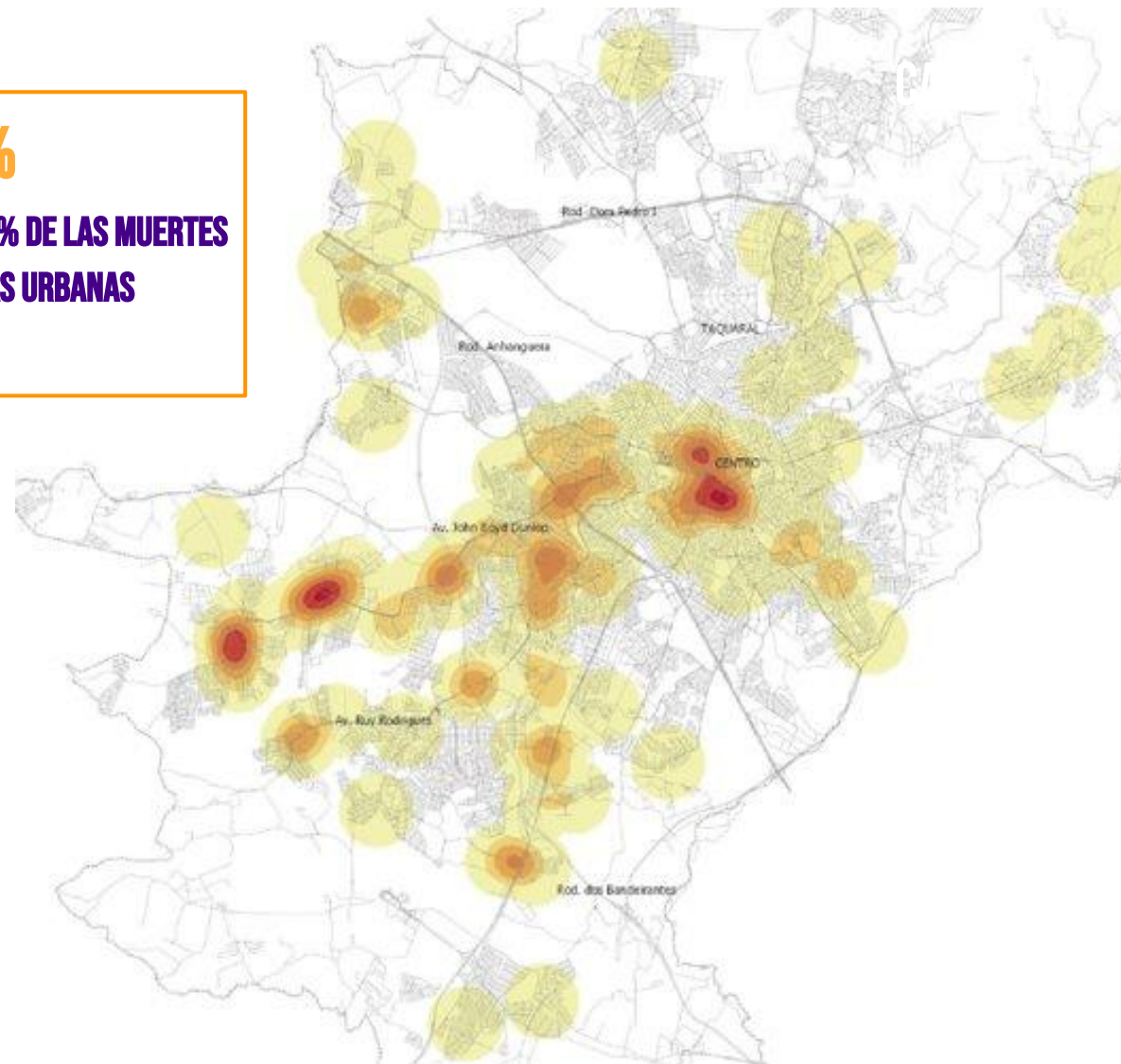
3ª VIA EXPRESSA WALDEMAR PASCHOAL

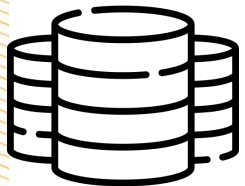
4ª AV. PRESIDENTE JUSCELINO

5ª AV. RUY RODRIGUES

> 10%

**JBD CONCENTRA MÁS DE 10% DE LAS MUERTES
EN TRÁNSITO EN VÍAS URBANAS**

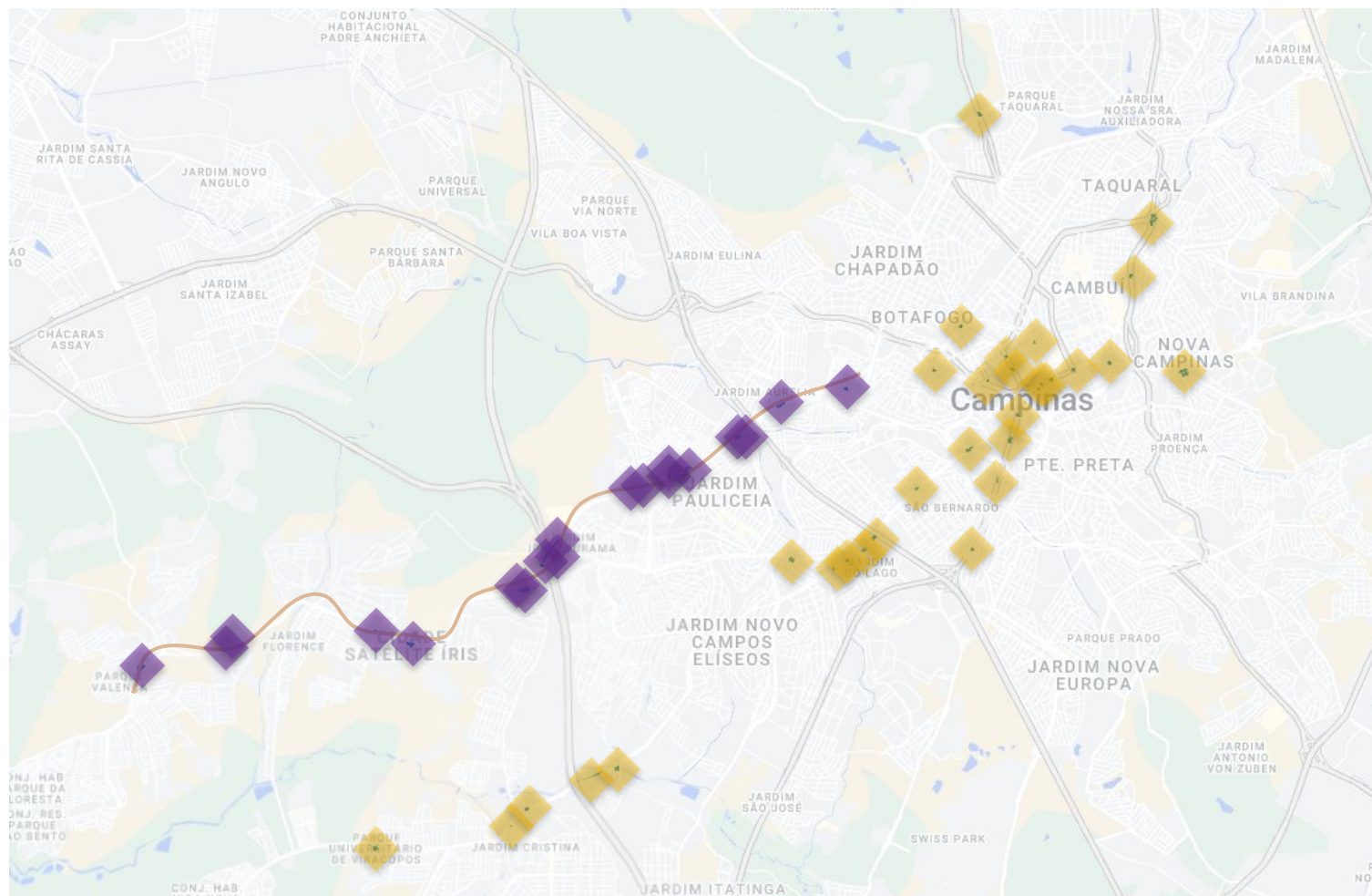




Bloomberg
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

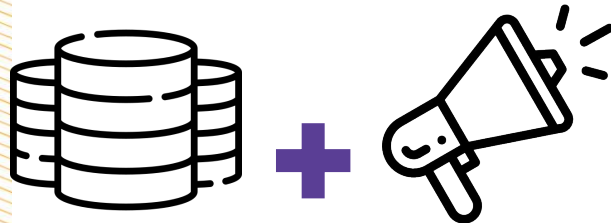
JBD MORTE ZERO



38%

DE LOS 50 PUNTOS CRÍTICOS
ESTÁN EN
JBD

50 PUNTOS CRÍTICOS: ANÁLISIS DE UNIDAD ESTÁNDAR DE SEVERIDAD



JBD MORTE ZERO

ACCIONES A CORTO PLAZO

CAMPINAS

JBD MORTE ZERO
no trânsito

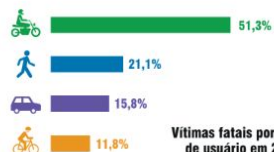
VÍTIMAS FATAIS

De 2011 a 2020, período da Primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito da ONU, Campinas registrou uma **redução de 57%** no número de vidas perdidas em acidentes de trânsito.



2021

Em 2021 houve um aumento no número de vítimas fatais no trânsito e **73 pessoas** morreram nas vias urbanas de Campinas, em sua maioria motociclistas.



Vítimas fatais por tipo de usuário em 2021



SECRETARIA DE
TRANSPORTES



INFORME "JBD: MORTE ZERO NO TRÂNSITO"

AVENIDA JOHN BOYD DUNLOP

JBD MORTE ZERO
no trânsito

PONTOS CRÍTICOS

Do ponto de vista da segurança viária, a Avenida John Boyd Dunlop possui **8 dos 10 pontos** com maior severidade nos acidentes de trânsito em Campinas.

Apesar de seus 18 km de extensão representarem apenas **0,37%** dos 4,9 mil km da malha viária de Campinas, a via concentra **17% dos acidentes de trânsito** registrados em 2021 e **16% dos acidentes com vítimas fatais**.

A avenida passa por cerca de **90 bairros** e seus **200 mil habitantes**, recebendo mais de **50 mil veículos por dia**¹. A conclusão do BRT no corredor poderá adicionar até **100 mil viagens por dia**.

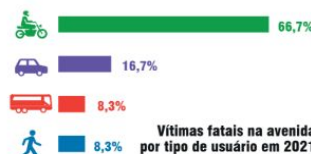


2021

Em 2021 foram registrados **11 acidentes de trânsito fatais**, com **12 vítimas** no total. Mais uma vez, motociclistas foram os que mais perderam a vida na Avenida. Os aumentos consecutivos no número de vítimas fatais entre 2019 e 2021 podem estar associados com o **menor fluxo nas vias** e um potencial aumento no **excesso de velocidade**.



Em 2021, **45%** das mortes na avenida John Boyd Dunlop ocorreram em acidentes de trânsito causados por **excesso de velocidade**².



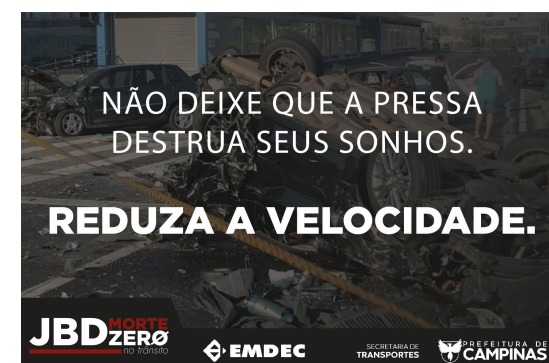
Vítimas fatais na avenida por tipo de usuário em 2021

¹ Medição no trecho de maior volume (PUC): 28.000 veículos/dia por sentido (Fonte: EMDEC)

² Segundo análise realizada pela EMDEC e Secretaria de Saúde, utilizando metodologia do Governo Federal (Programa Vida no Trânsito)



SECRETARIA DE
TRANSPORTES



CAMPAÑA "JBD: MORTE ZERO NO TRÂNSITO" LANZADA EN FEBRERO DE 2022, POR EL ALCADE DÁRIO SAADI Y POR EL PRESIDENTE DE EMDEC, VINICIUS RIVETERTE.

**SEÑALIZACIÓN DE LA
CAMPAÑA “JBD: MORTE
ZERO NO TRÁNSITO”**



**10 KM/H
A MENOS
SALVAM
VIDAS
REDUZA A
VELOCIDADE**

**JBD MORTE
ZERO**
no trânsito



**RESPEITAR A
VELOCIDADE
EVITA
MORTES
NO TRÂNSITO**

**JBD MORTE
ZERO**
no trânsito



**45% DAS MORTES NA JOHN BOYD FORAM CAUSADAS
POR EXCESSO DE VELOCIDADE EM 2021.
A FISCALIZAÇÃO SALVA VIDAS**

**JBD MORTE
ZERO**
no trânsito



SECRETARIA DE
TRANSPORTES



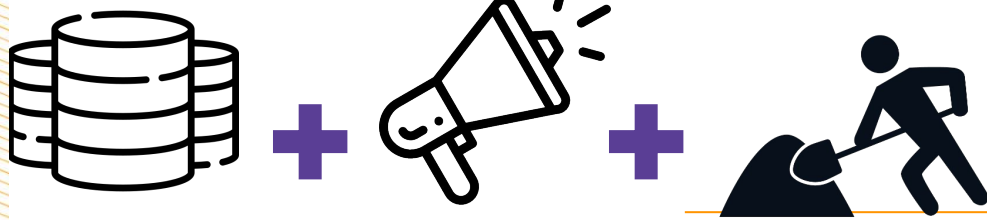
**RESPEITAR A VELOCIDADE EVITA MORTES NO TRÂNSITO.
PROTEJA SUA VIDA E A DOS OUTROS.**

**JBD MORTE
ZERO**
no trânsito



SECRETARIA DE
TRANSPORTES





JBD MORTE ZERO

INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN PUNTOS CRÍTICOS DE JBD



- Essa configuração também se dá em trechos onde convergências para vias marginais é possível.
- Há uma configuração desigual no número de faixas na Av. JBD: no sentido centro-bairro, são três faixas para veículos e no sentido bairro-centro, duas. No retorno junto ao terminal também há divergência no número de faixas, alternando entre três para duas faixas.
 - Os trechos viários com três faixas são aqueles que apresentam calçadas mais estreitas e com problemas de acessibilidade.

Imagem: EMDEC.

vias marginais
e calçadas.



po Grande, aumentando e diminuindo o número de faixas.

WRI BRASIL

das faixas de travessia

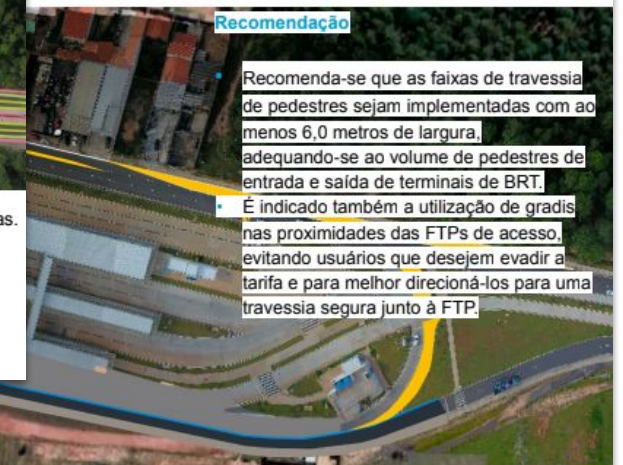
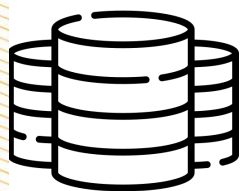


Imagem: EMDEC.

WRI BRASIL

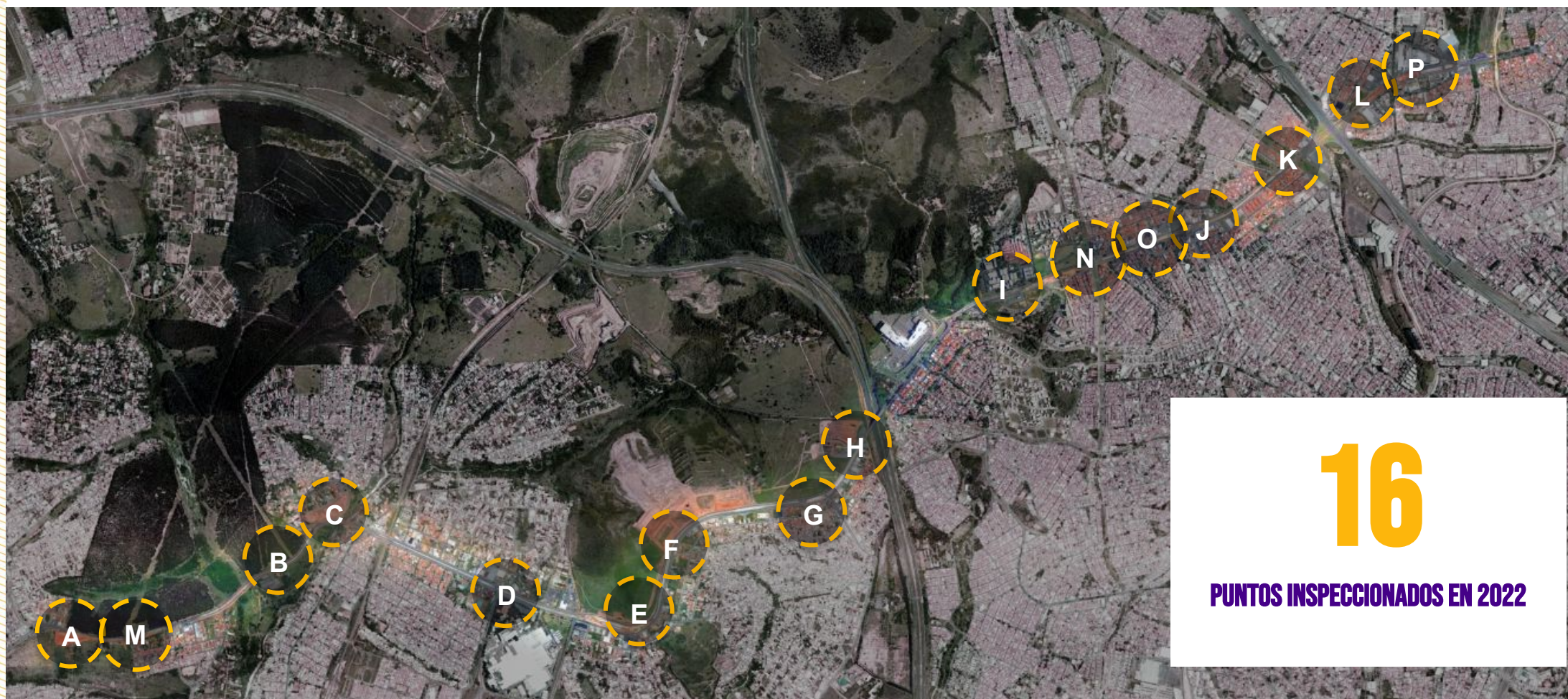


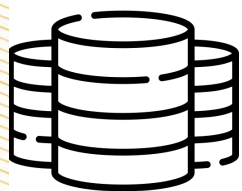
Bloomberg
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

JBD MORTE ZERO

INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN PUNTOS CRÍTICOS DE JBD





Bloomberg
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

JBD MORTE ZERO

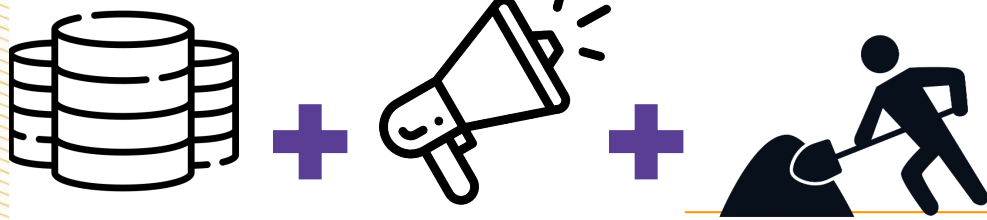
PUNTO CRÍTICO B

CLARA LÍNEA DE DESEO UN
PUNTO DE Poca
VISIBILIDAD

SE RECOMIENDA
IMPLEMENTAR UN PASO DE
PEATONES SEÑALIZADO,
DONDE EXISTE LA LÍNEA
DEL DESEO



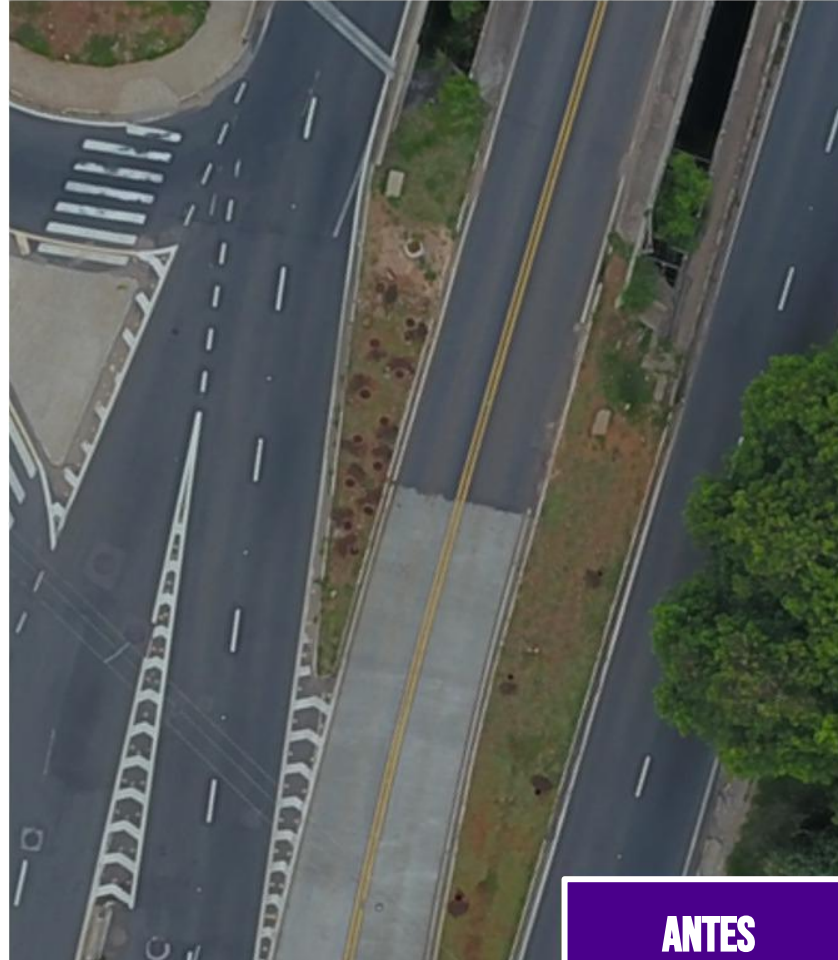
Créditos: Bruno Batista/WRI Brasil



JBD MORTE ZERO

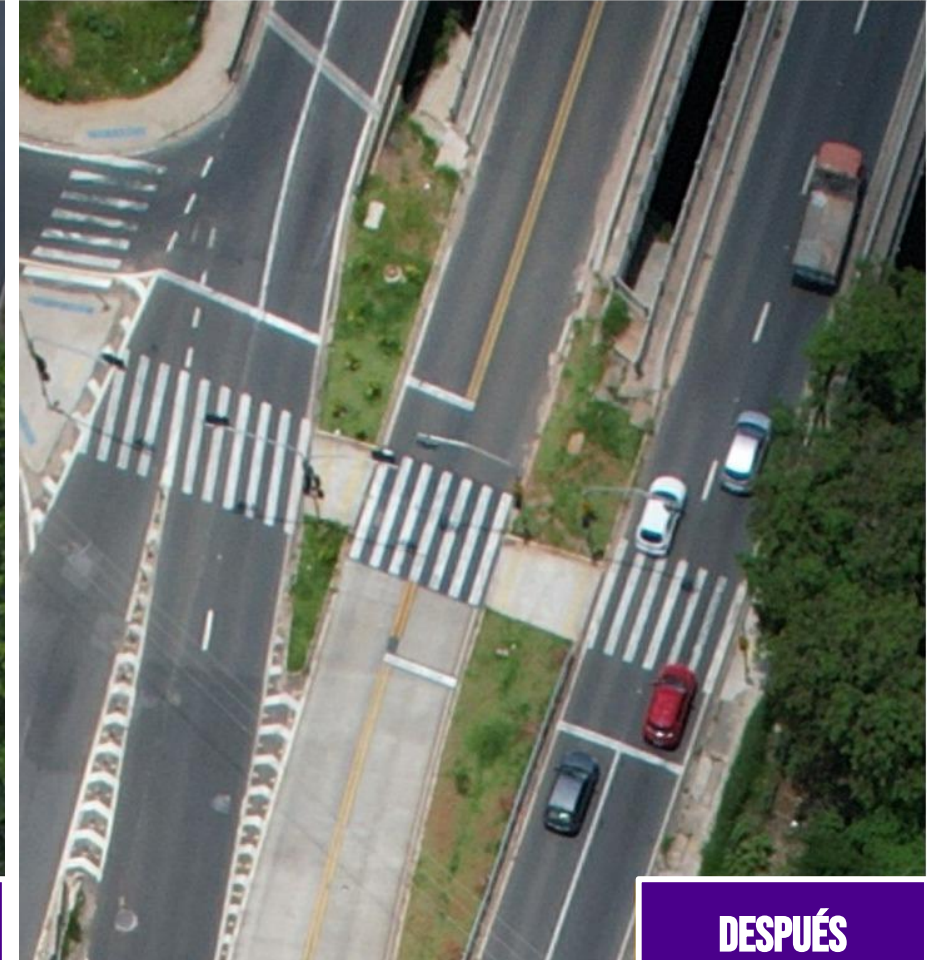
PUNTO CRÍTICO B

**ANTES Y DESPUÉS DEL
PUNTO CRÍTICO, CON
IMPLEMENTACIÓN DE LA
RECOMENDACIÓN DE
SEGURIDAD VIAL**

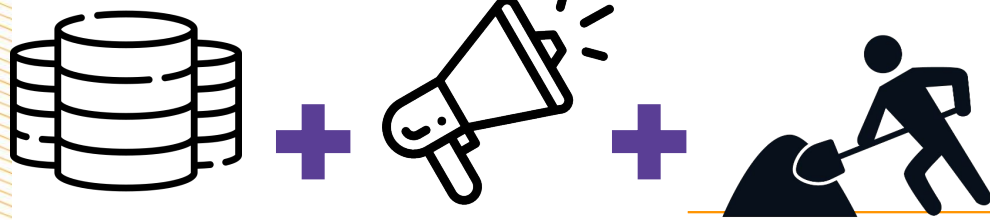


ANTES

Créditos: EMDEC



DESPUÉS



JBD MORTE ZERO

16

PUNTOS INSPECCIONADOS EN 2022

1

CON EL TRABAJO TERMINADO

3

CON TRABAJO EN CURSO

8

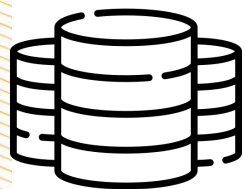
CON PROYECTO EN CURSO

2

CON PROYECTO PARA
EMPEZAR

2

EN ESPERA DE LA
FINALIZACIÓN DE OTROS
TRABAJOS EN EL PUNTO



JBD MORTE ZERO

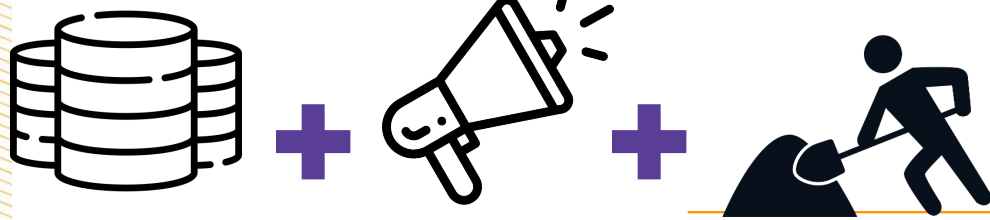


**Bloomberg
Philanthropies**

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

-39%

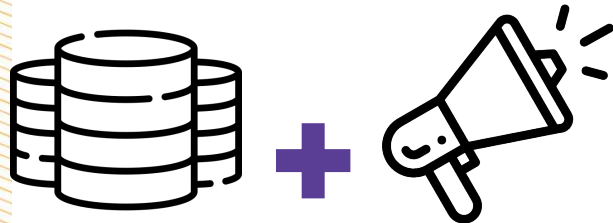
**MUERTES ENTRE
2021 Y 2022
JBD MORTE ZERO**



JBD MORTE ZERO

0

**MUERTES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
DURANTE CAMPAÑA
*JBD MORTE ZERO***



INFORME RESUMEN DE MORTALIDAD

PÚBLICO

¿A QUIÉN?

CONTENIDO

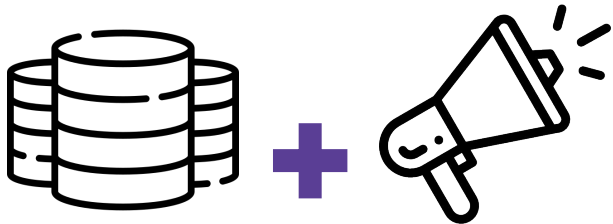
**¿CUÁL ES EL MENSAJE?
¿CUÁL ES EL RETO?**

FORMA

¿CUÁL MÉDIO?

DIVULGACIÓN

¿CÓMO DIVULGAR?



INFORME RESUMEN DE MORTALIDAD

CAMPINAS

BOLETIM DE VÍTIMAS FATAIS* NO TRÂNSITO 2022

Este boletim tem o objetivo de apresentar um **panorama da mortalidade no trânsito** da cidade de Campinas, a partir dos dados de 2022.

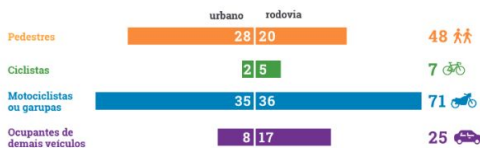
151 pessoas perderam a vida no trânsito de Campinas em 2022

1 morte no trânsito a cada 2 dias

1 motociclista morto a cada 5 dias

1 pedestre morto a cada 7 dias

Vítimas fatais por tipo de usuário em 2022



* A EMDEC considera vítima fatal quem falece em razão das lesões decorrentes de sinistros em até 180 dias após sua ocorrência, desde que comprovada a causa morte pelo laudo do IML. A quantidade total de óbitos pode aumentar em função de eventual agravamento do quadro de saúde das vítimas de trânsito. O banco das vítimas fatais é composto pelos dados do Instituto Médico Legal (IML) e do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM).

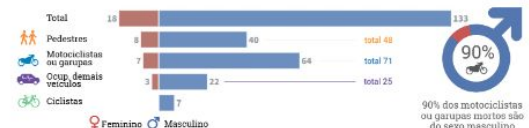
LANZAMIENTO DEL REPORTE RESUMEN DE MORTALIDAD EN MAYO AMARILLO ES AHORA TRADICIÓN

CAMPINAS Boletim de Vítimas Fatais no Trânsito 2022

Vítimas fatais por faixa etária em 2022



Vítimas fatais por tipo de usuário e sexo em 2022



Sinistros de trânsito fatais, por dia da semana e período do dia, entre 2018 e 2022

	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
Manhã (06h - 11h59)	17	14	13	19	11	19	14	107
Tarde (12h - 17h59)	21	16	22	17	18	19	25	138
Noite (18h - 23h59)	24	24	36	32	51	43	47	257
Madrugada (0h - 05h59)	23	18	18	13	14	29	33	148
Total	85	72	89	81	94	110	119	650



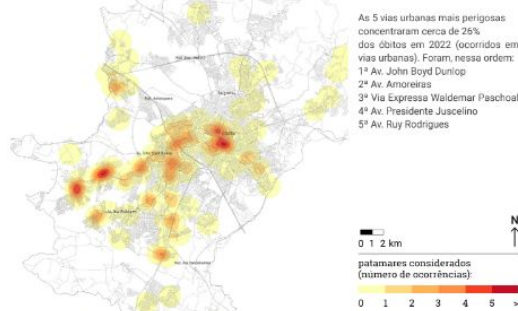
FATORES DE RISCO



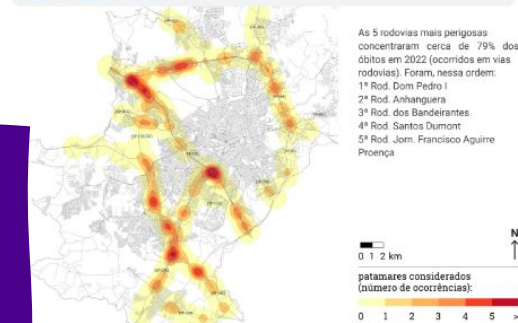
Os fatores de risco **excesso de velocidade** e direção após o **consumo de bebida alcoólica** estiveram presentes em **60% dos óbitos** no trânsito de Campinas em 2022.

CAMPINAS Boletim de Vítimas Fatais no Trânsito 2022

Distribuição espacial dos sinistros de trânsito com vítimas fatais entre 2018 e 2022: Ocorrências em vias urbanas

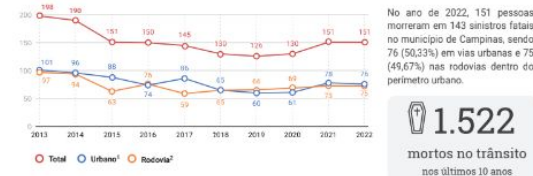


Distribuição espacial dos sinistros de trânsito com vítimas fatais entre 2018 e 2022: Ocorrências em rodovias

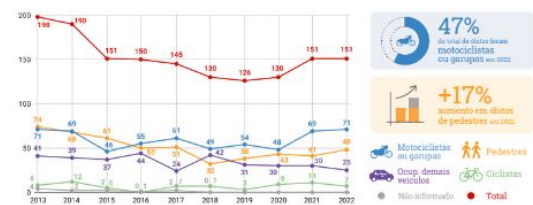


CAMPINAS Boletim de Vítimas Fatais no Trânsito 2022

Série histórica das vítimas fatais no trânsito



Série histórica das vítimas fatais no trânsito por tipo de usuário



Série histórica de taxa de óbitos a cada 100 mil habitantes*



Realização



LANZAMIENTO MAYO AMARILLO 2023



ALCADE
DÁRIO SAADI



Campinas registra aumento de mortes por atropelamento

Cinco vias mais perigosas da cidade concentraram 26% dos óbitos no ano passado

Edimarcio A. Montelro/ edimarcio.augusto@rac.com.br
05/05/2023 às 08:56. Atualizado em 05/05/2023 às 08:58



Campinas, Sábado, 6 de Maio de 2023

DIÁRIO CAMPINEIRO 19

Trânsito de Campinas matou 151 pessoa em 2022, o mesmo número do ano anterior; movimento busca reduzir casos

Arquitecto



Main Amarelo

Entre as intervenções urbanas previstas no Maio Amarelo 2017 estão a iluminação de prédios públicos; a instalação de luzes amarelas iluminadas em diversos pontos da cidade; e a pintura de silhuetas representando o corpo em pontos onde costumam acontecer

baixa significância estatística dos polígrafos e da segurança viária, comandados pelo piloto de testes Cesar Umhau, representante do Programa Autoproteção. No eixo de fiscalização, está previsto um treinamento sobre abordagens de alcoolemia, voltado à função de segurança. Segundo o diretor de trânsito, recebido em 1999, a fiscalização transmissa segura em cruzamentos com alta incidência de acidentes. Motoristas serão orientados em bairros educacionais e por meio de um núcleo de autocuidado preventivo. O núcleo de trânsito também oferece cursos educadores na região de Itaquari e de um semáforo cíclico no Campo Grande.

Também estão previstas blitz de campanha "Beber e dirigir pode matar" em bares e boates, com distribuição de panfletos para conscientização do trânsito. O programa prevê um simulado de atendimento às vítimas de trânsito. A programação completa, com aspectos educativos e locais, poderá ser consultada no site do Ministério, www.dmv.gov.br.

de Campinas e a primeira causa de morte da população de 15 a 40 anos.

[illegible]

“Os dados mostram que o acidente consegue matar ou ferir, normalmente, motociclistas, ciclistas e ocupantes das demais veículos. Ainda assim, nas vias urbanas e rodovias, foram 35 mortes, que podem ter sido evitadas. A diferença de um minuto para chegar ao destino, não vale a pena de uma vida”, enfatiza Roberto.

O presidente da Emtec também anunciou a composição de apresentar a população o Plano de Segurança Viária de Campinas, que busca reduzir pela metade a taxa de mortes no trânsito até 2030.

 **Conheça**
mobilizecampinas.org.br 



acidade
on
Campinas

Campinas teve 151 mortes em 143 acidentes no ano passado; maioria das vítimas é de motociclistas

De: **Redação Campinas** 04 de Maio 2023 · 17:55 hs



MARIANA NOVASKI

SURVEILLANCE AND DATA COORDINATOR



MNOVASKI@BIGRS.ORG



+55 11 99976-4983



**Bloomberg
Philanthropies**

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

Datos para toma de decisiones

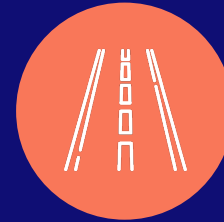
La importancia de los datos



CONTROL



COMUNICACIÓN



INFRAESTRUCTURA

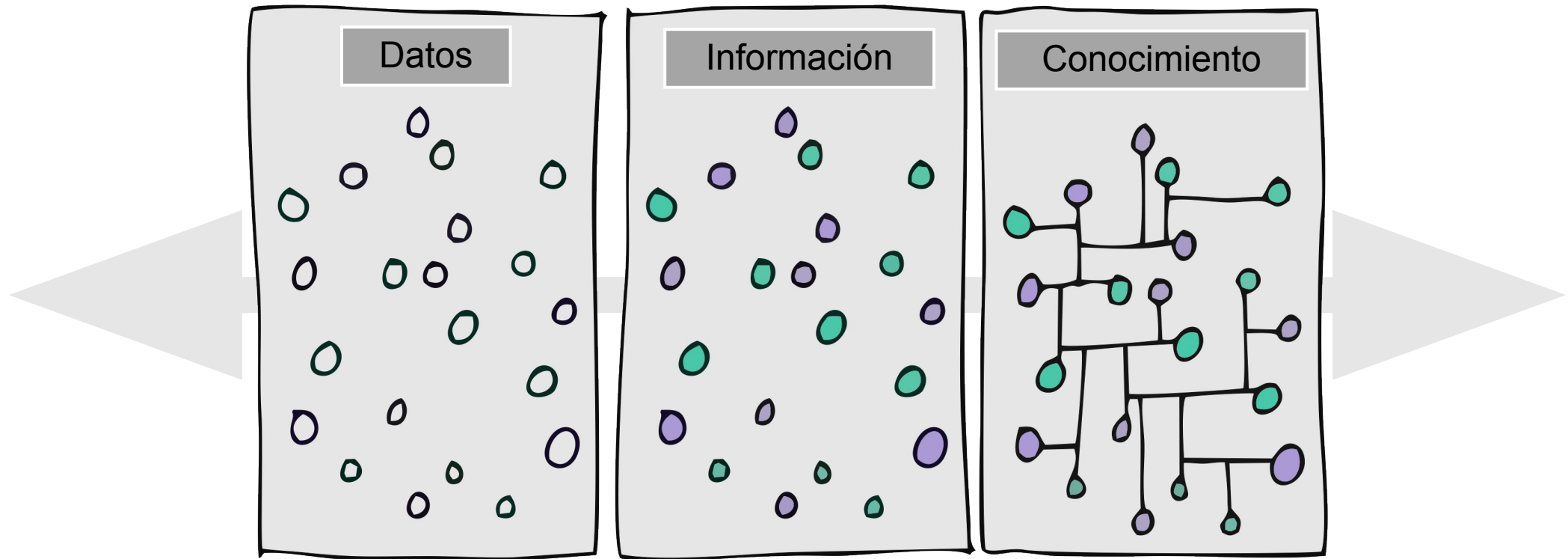


DATOS



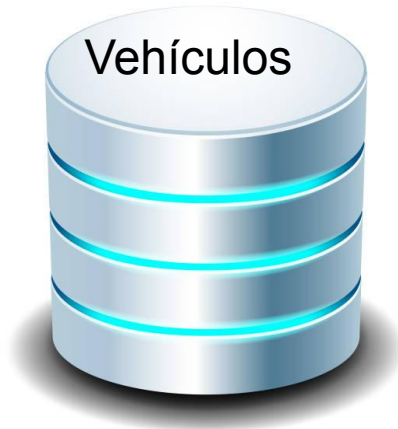
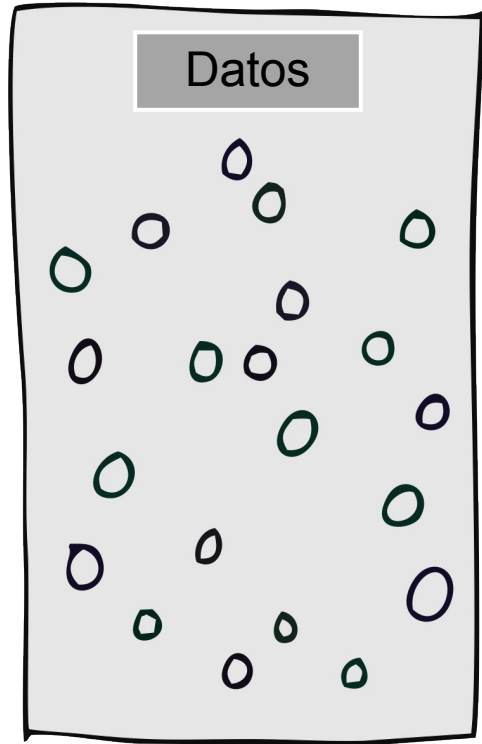
- // Diagnosticar
- // Formular estrategias
- // Monitorear
- // Comunicar/Convencer

Promover Gestión de Datos en la formulación de estrategias



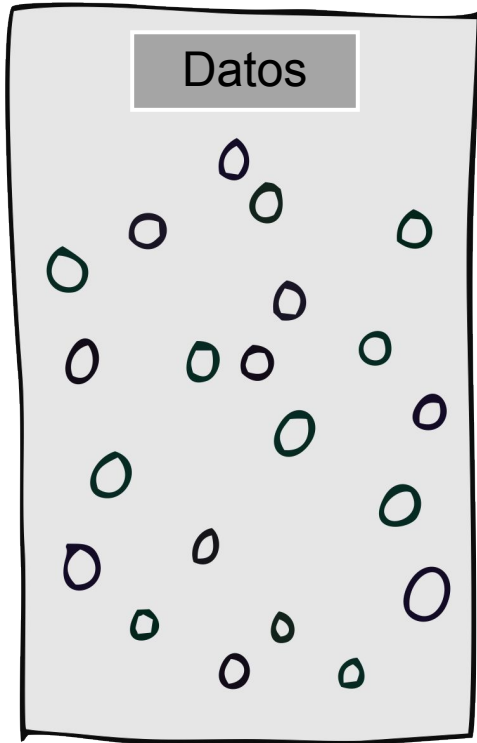
Caso Bogotá

Paso 1



Paso 2

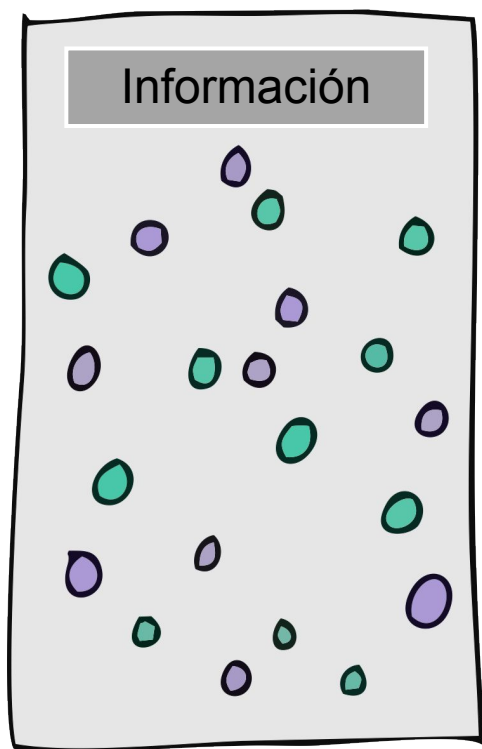
Equipo de datos



¿Cuánto?

Paso 3

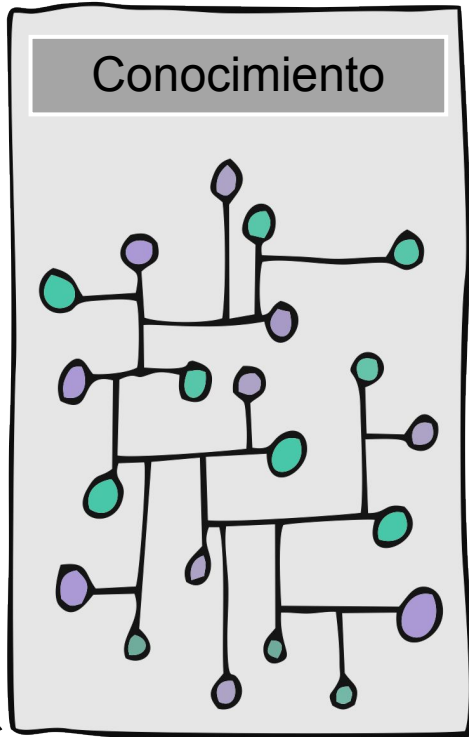
Equipo de datos+análisis



¿Cuál es el requerimiento?

Paso 4

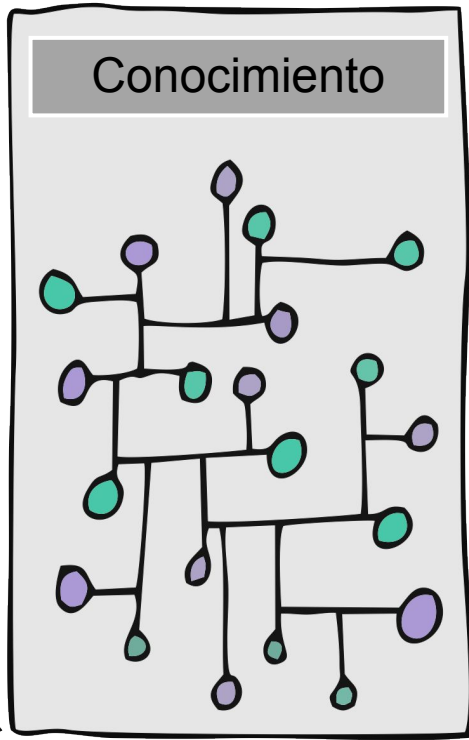
Observador de datos



¿Quiénes? ¿Cómo? ¿Dónde? ¿Cuándo?

Paso 5

Tomar decisiones basadas en datos



Planeación (PDSV)



Talento humano



Fuentes de información



Institucionalidad y
gestión de la
seguridad vial

Calidad y oportunidad
de info



Disponibilidad de
información

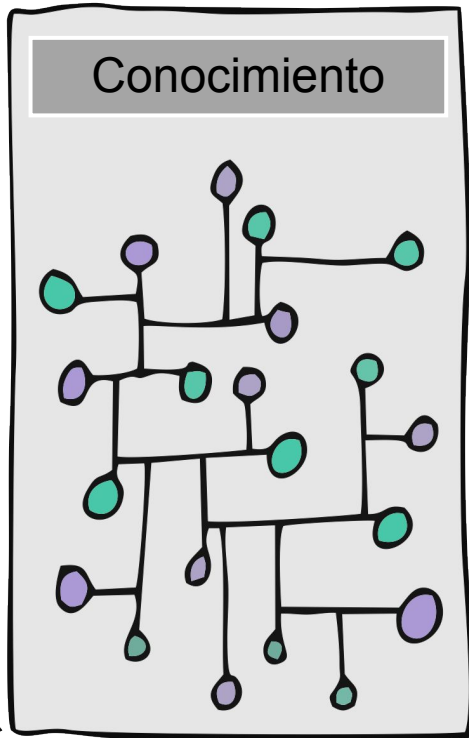


Seguimiento y
alertas



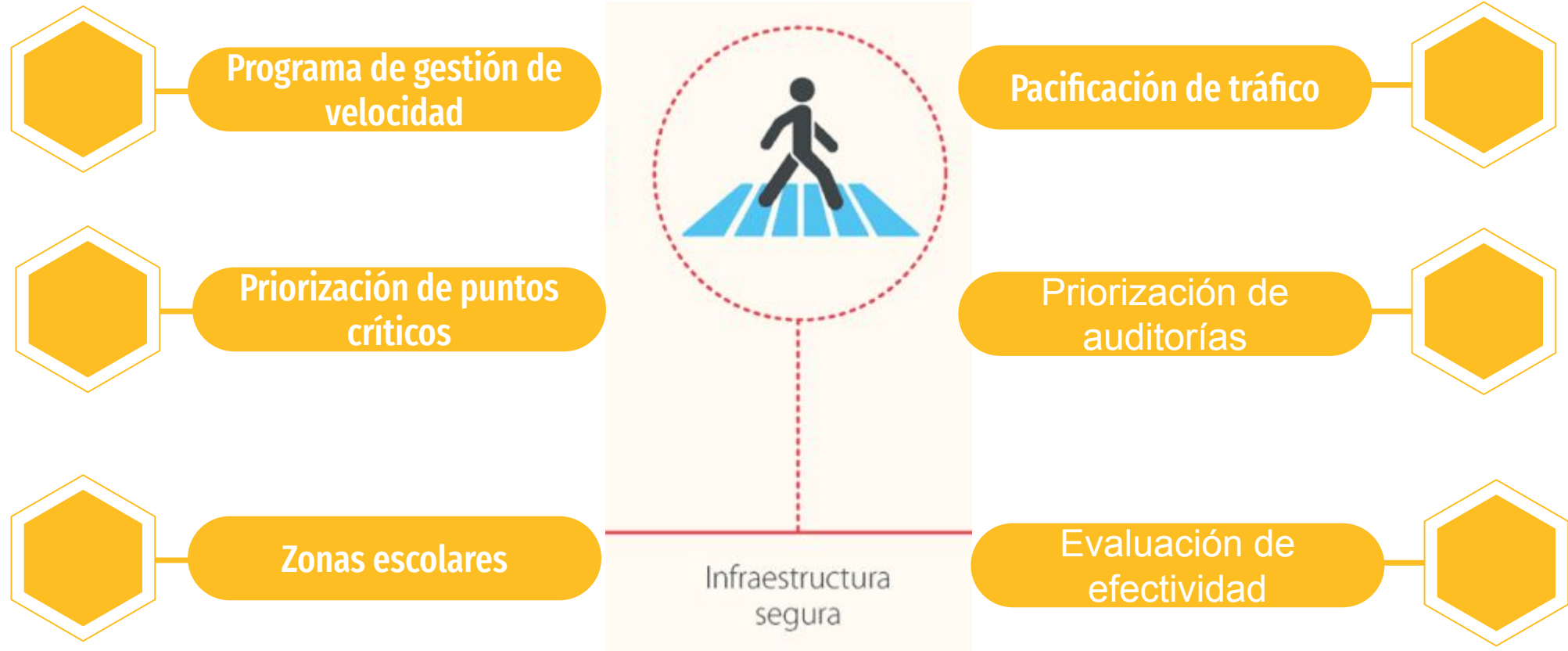
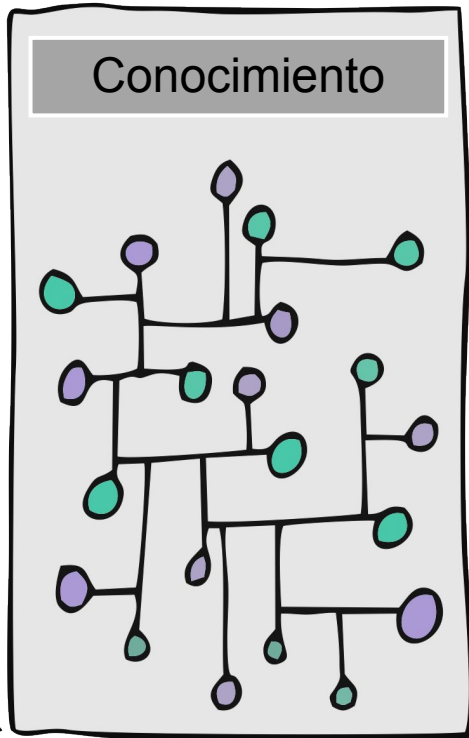
Paso 5

Tomar decisiones basadas en datos



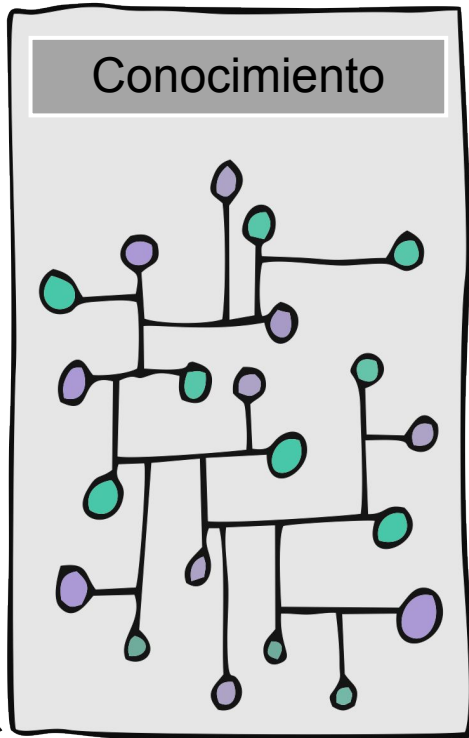
Paso 5

Tomar decisiones basadas en datos



Paso 5

Tomar decisiones basadas en datos



Gracias