



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



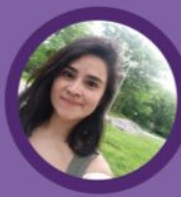
## Lunes 5 de junio

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**



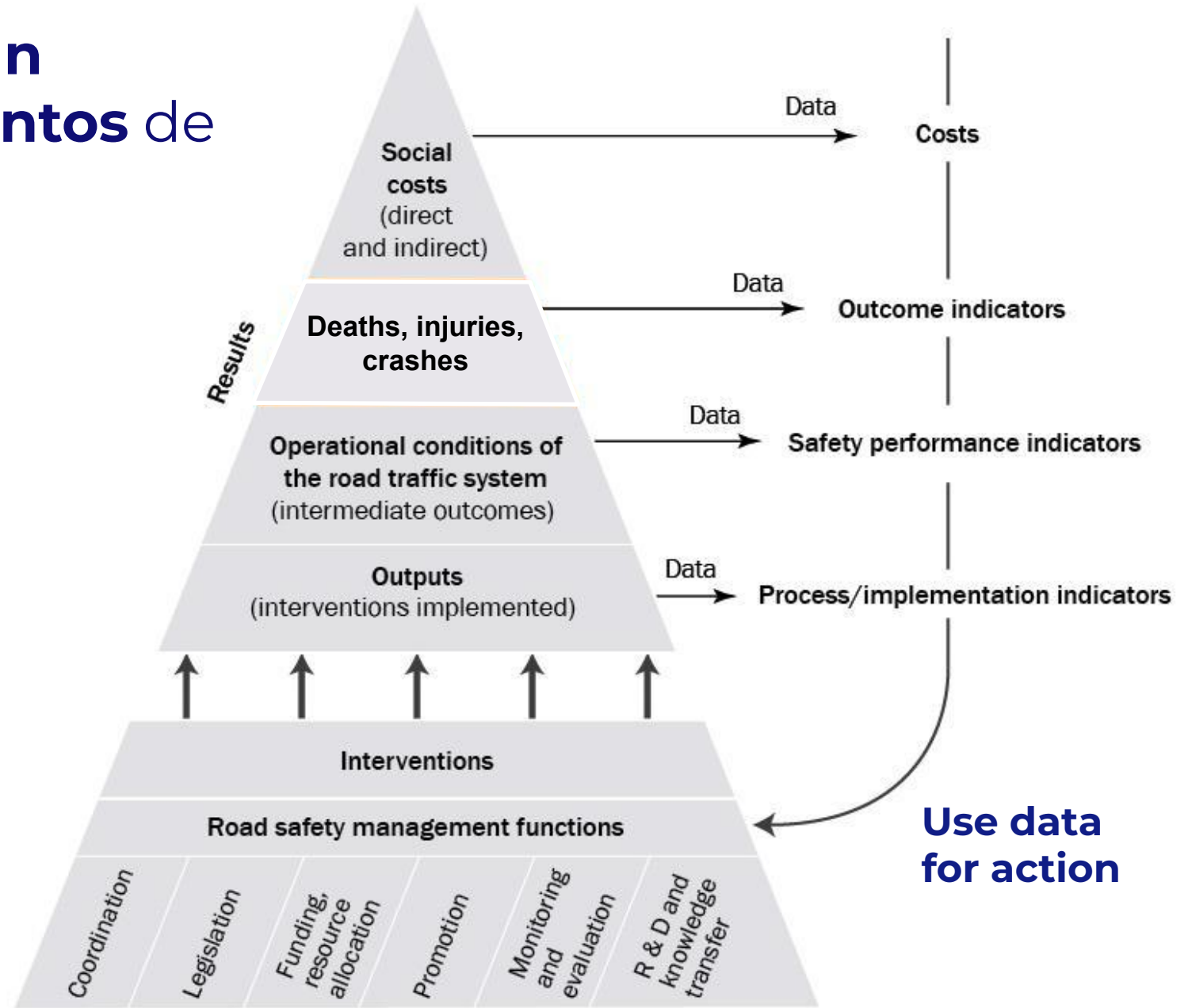
**Inspección  
local**



**Intervención**

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

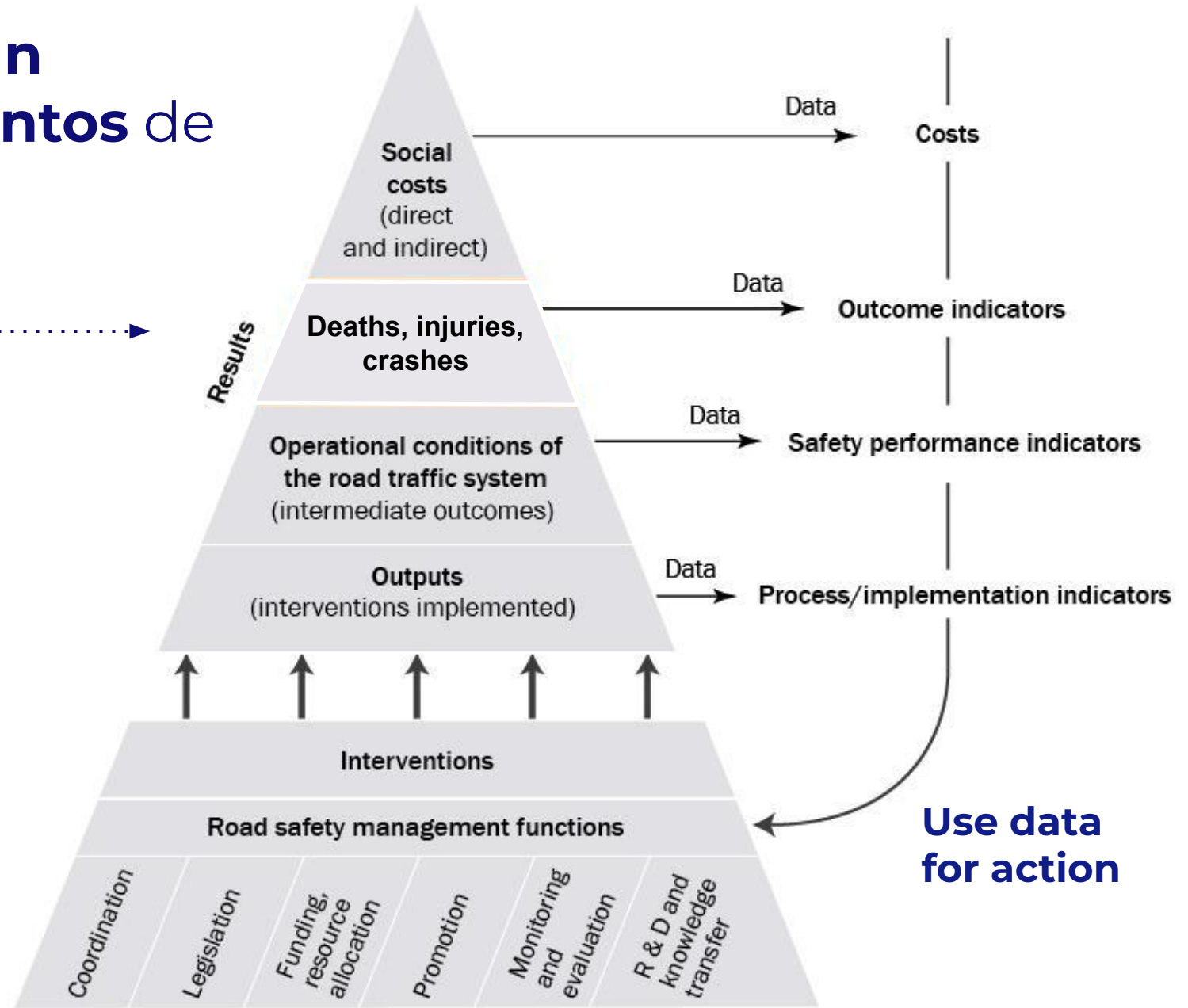
“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información





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

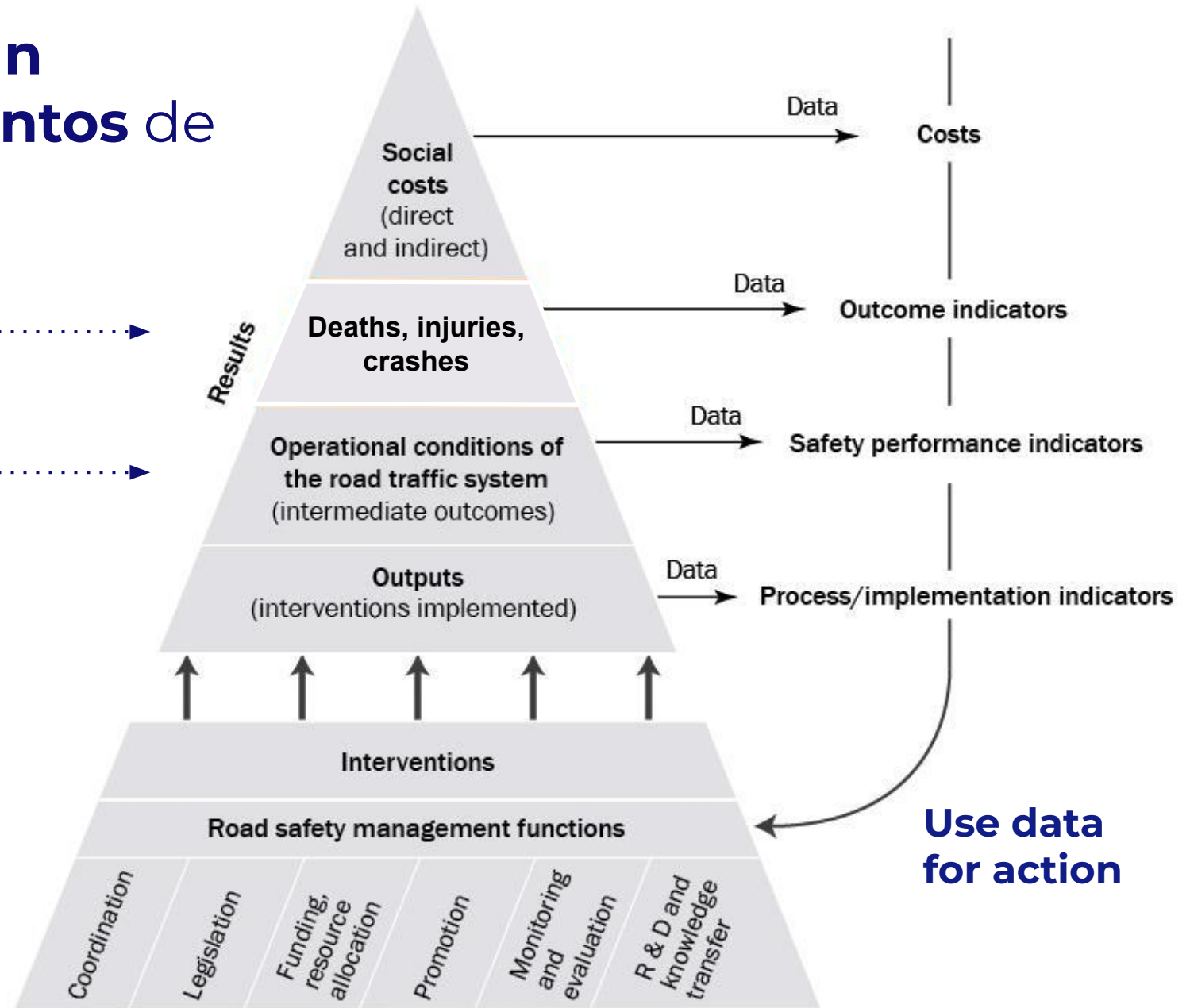
road safety outcome data



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

road safety  
outcome data

observational surveys: seatbelts,  
helmets, speed, alcohol



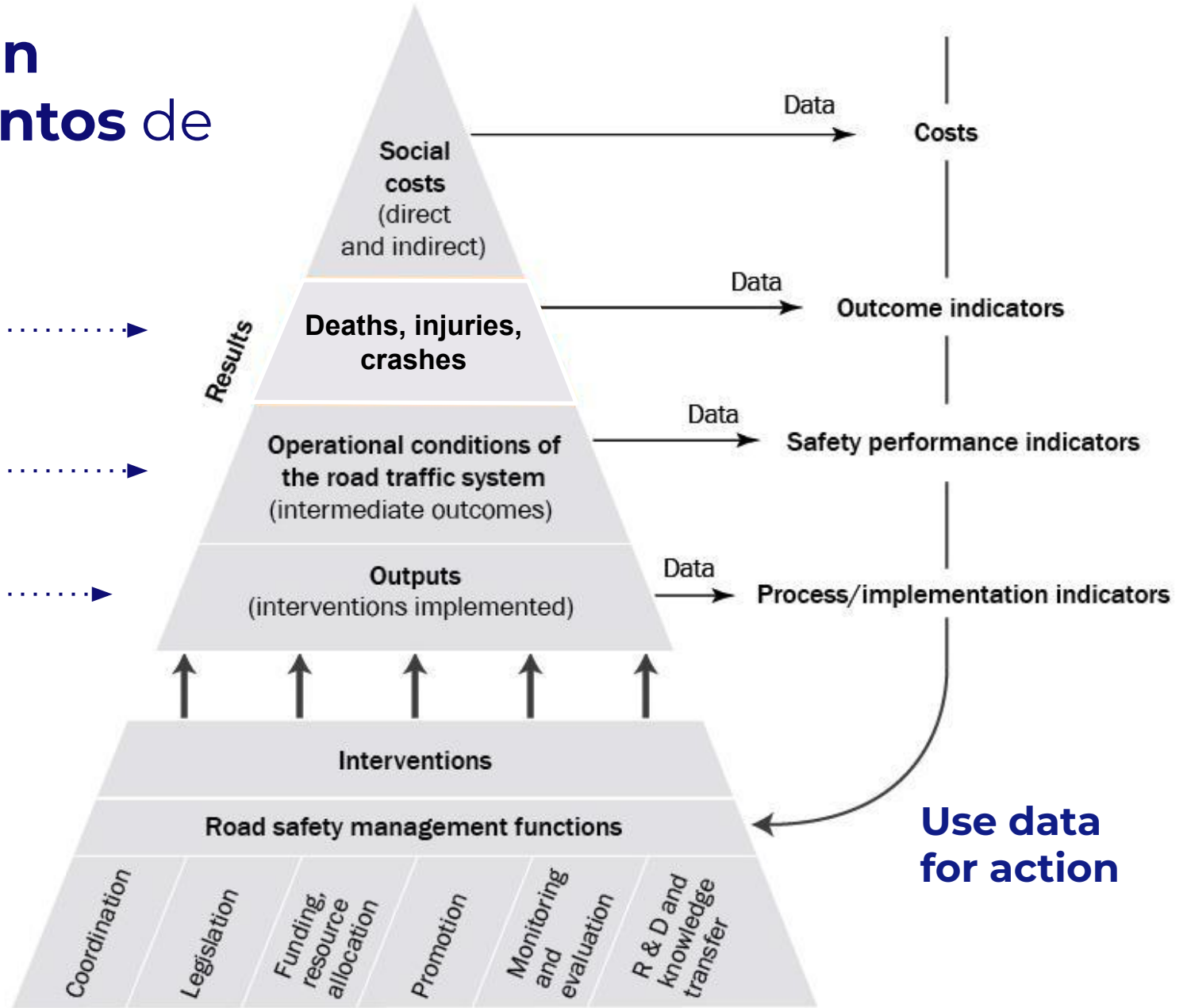
**Use data  
for action**

“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

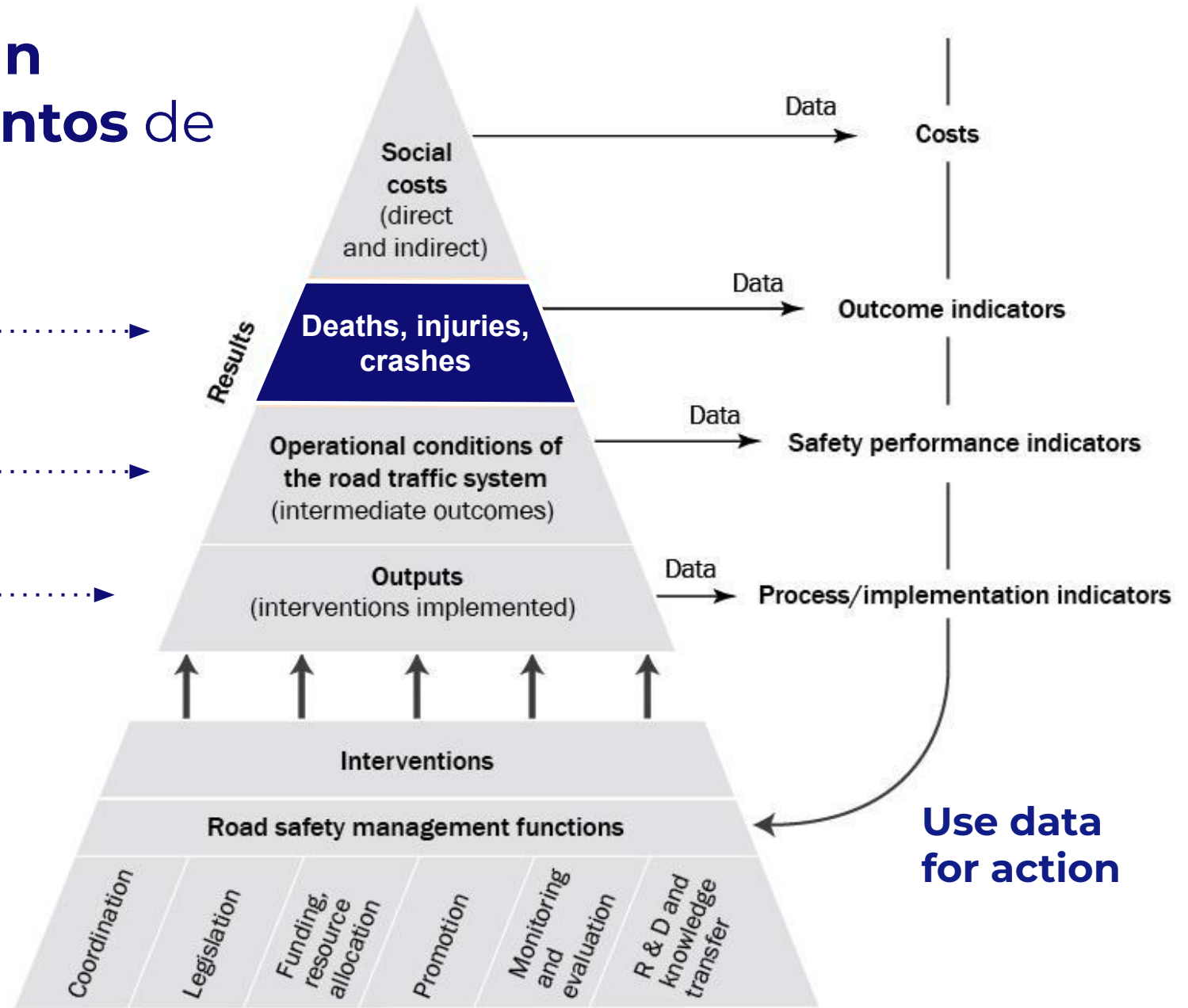


“Datos” incluye una **gran variedad de tipos distintos** de información

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

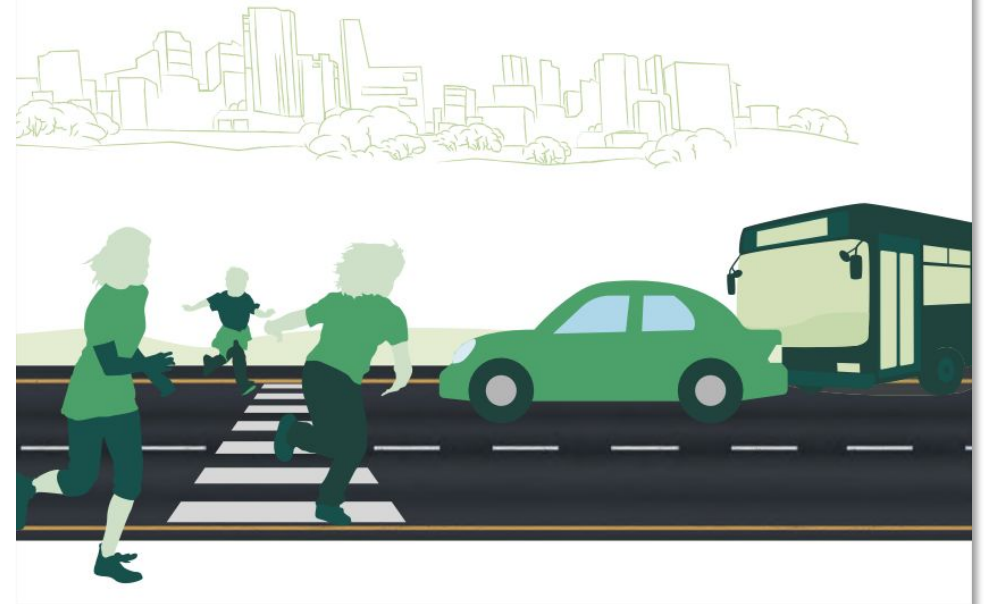
**04** Monitorear las tendencias

## 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

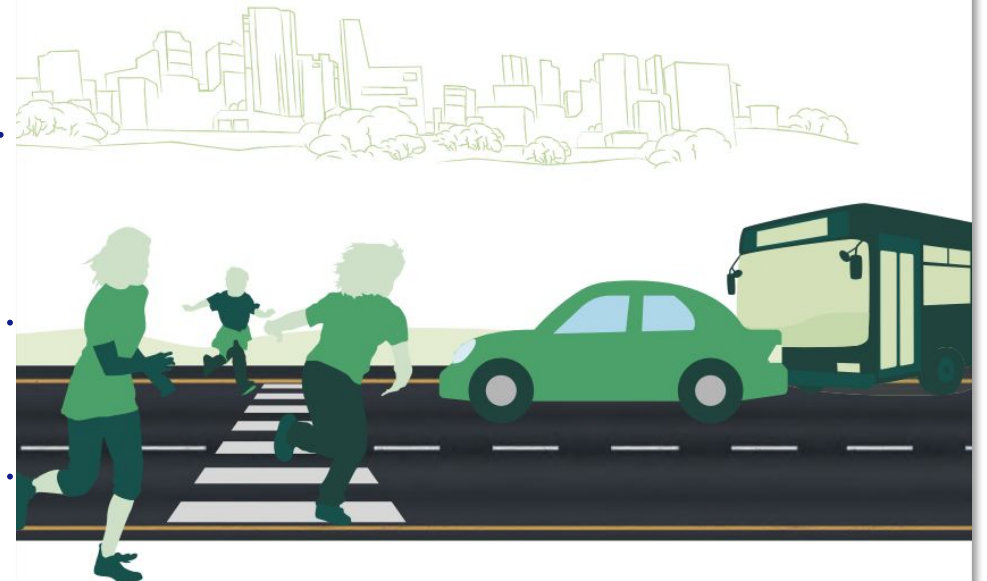
**8th leading** cause of death globally

**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

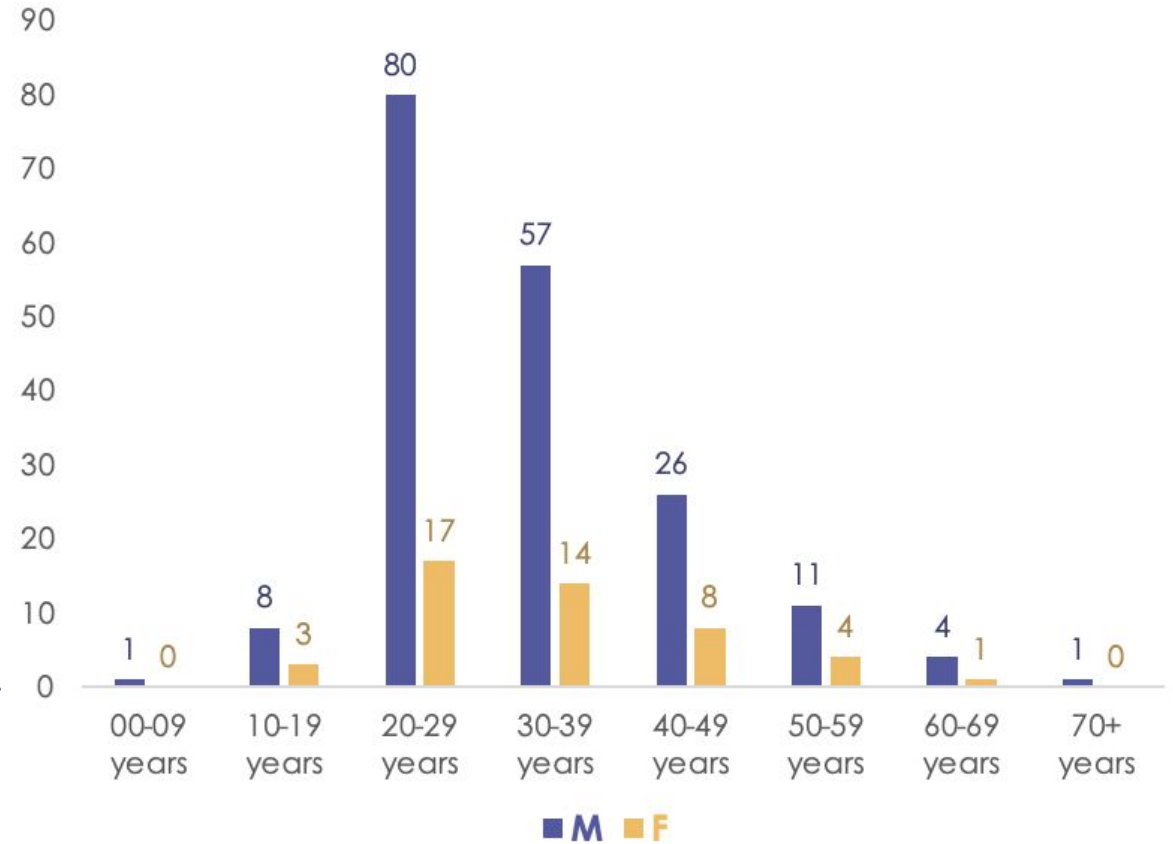
## 02 Identificar prioridades para intervención

// ¿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?.....

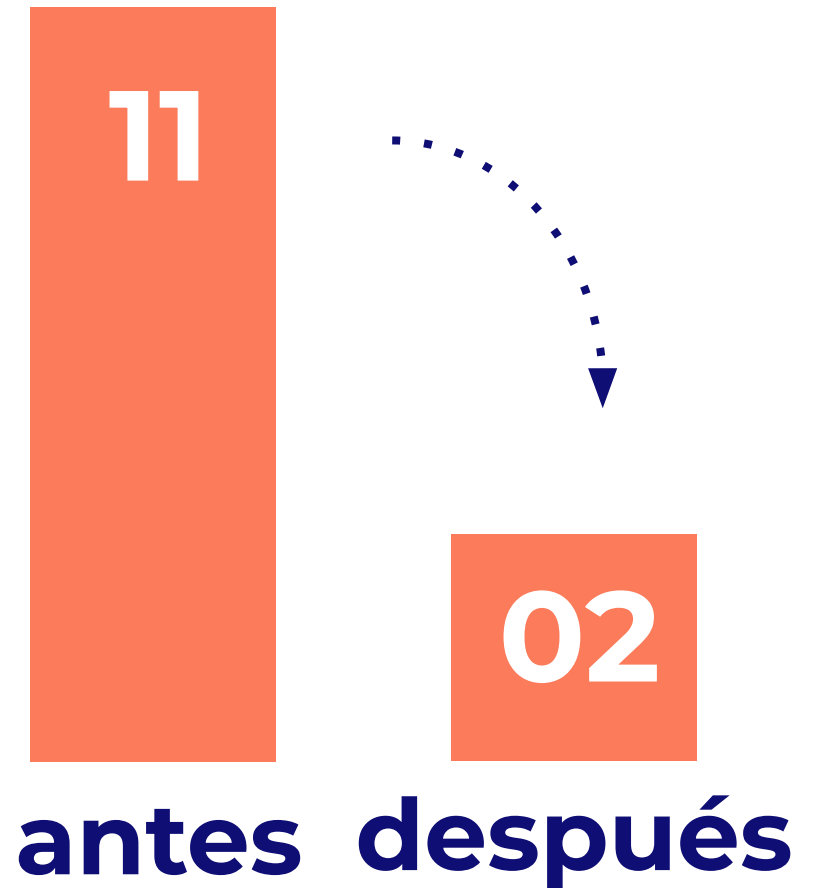
HORA	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL
0H ÀS 1H	1	2	3	1	1	5	9	22
1H ÀS 2H	1	1	3	1	3	7	7	23
2H ÀS 3H	1	0	0	2	0	3	8	14
3H ÀS 4H	1	0	0	2	0	3	8	14
4H ÀS 5H	1	0	1	0	1	2	7	12
5H ÀS 6H	0	2	2	0	2	3	6	15
6H ÀS 7H	8	9	7	8	5	7	4	48
7H ÀS 8H	11	12	11	5	15	12	4	70
8H ÀS 9H	10	8	10	19	18	10	3	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

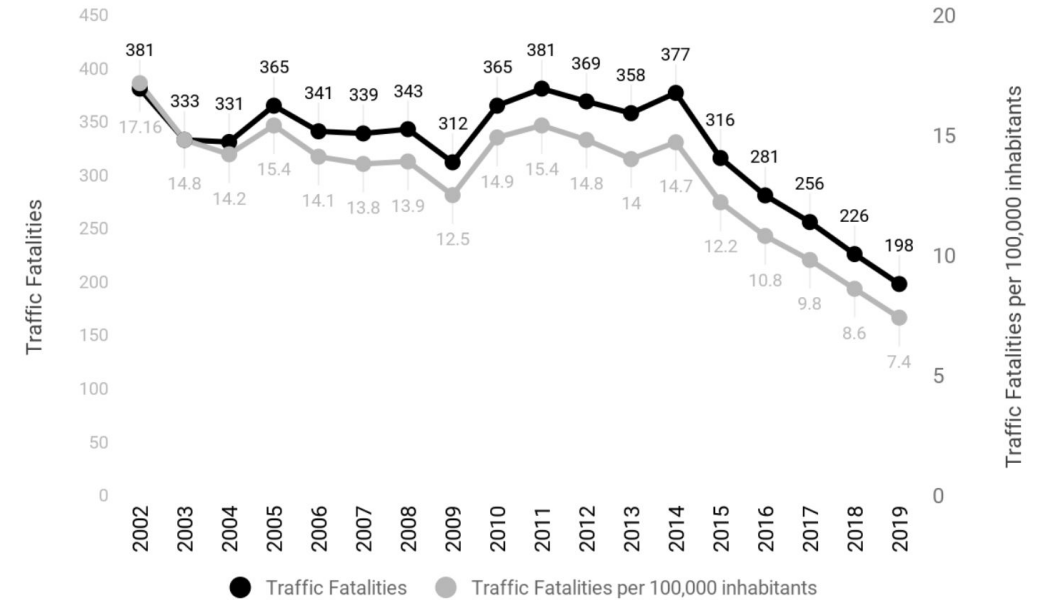
evaluar si las intervenciones tuvieron efecto y retroalimentar estrategias e inversión de recursos



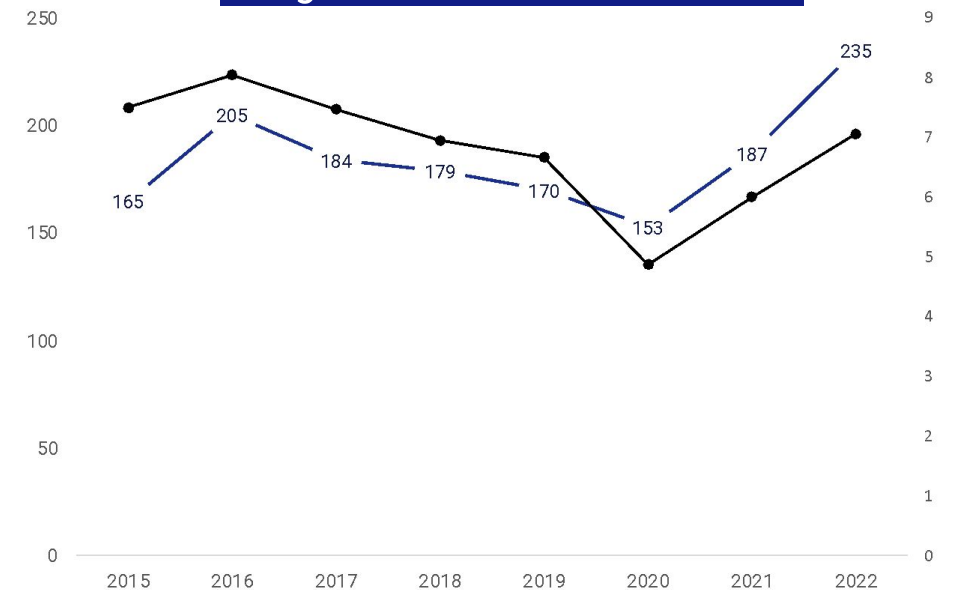
# Los cuatro roles de Outcome data en Seguridad Vial

## 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](http://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)

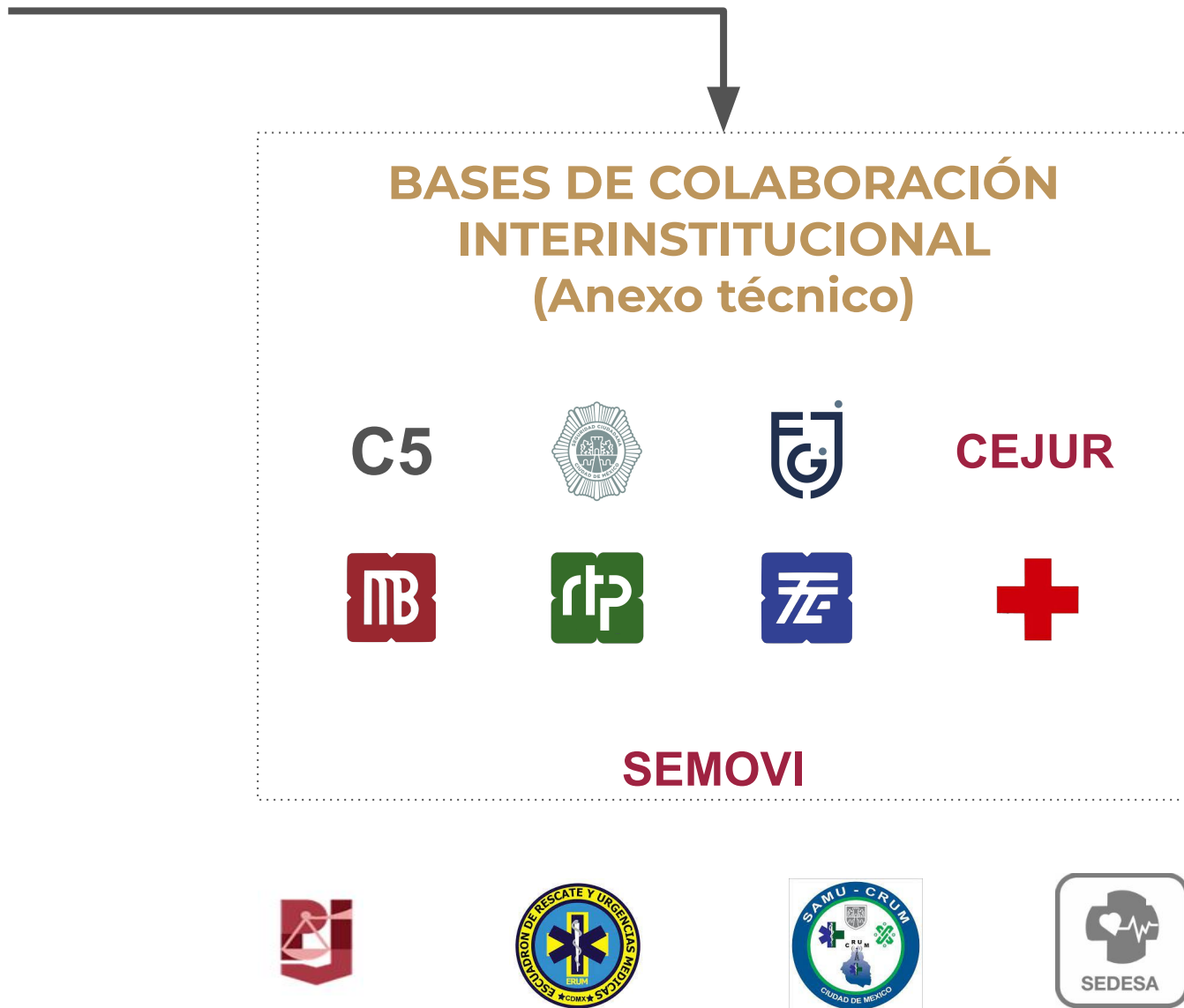
## Artículo 48 de la Ley de Movilidad de la CDMX

### 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



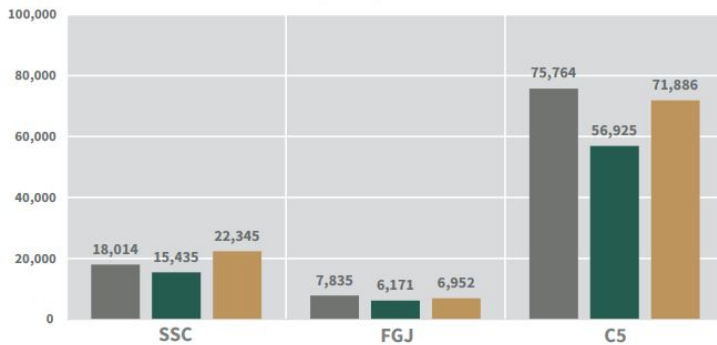
# REPORTES TRIMESTRALES DE HECHOS DE TRÁNSITO

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<sup>4,7,8</sup>



**Bloomberg  
Philanthropies**

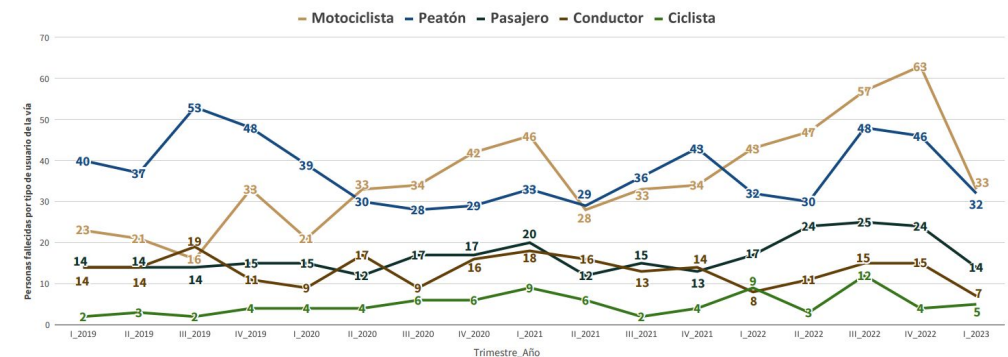
## DESDE EL 1ER TRIMESTRE DE 2021

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 2023<sup>9</sup>



# MICROSITIO DE SEGURIDAD CDMX

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO | ADIP | SEMOVI | C5 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA

## Seguridad vial CDMX

Justificación ☑

Metodología ☑

Principales indicadores ☑

Hechos de tránsito

Víctimas

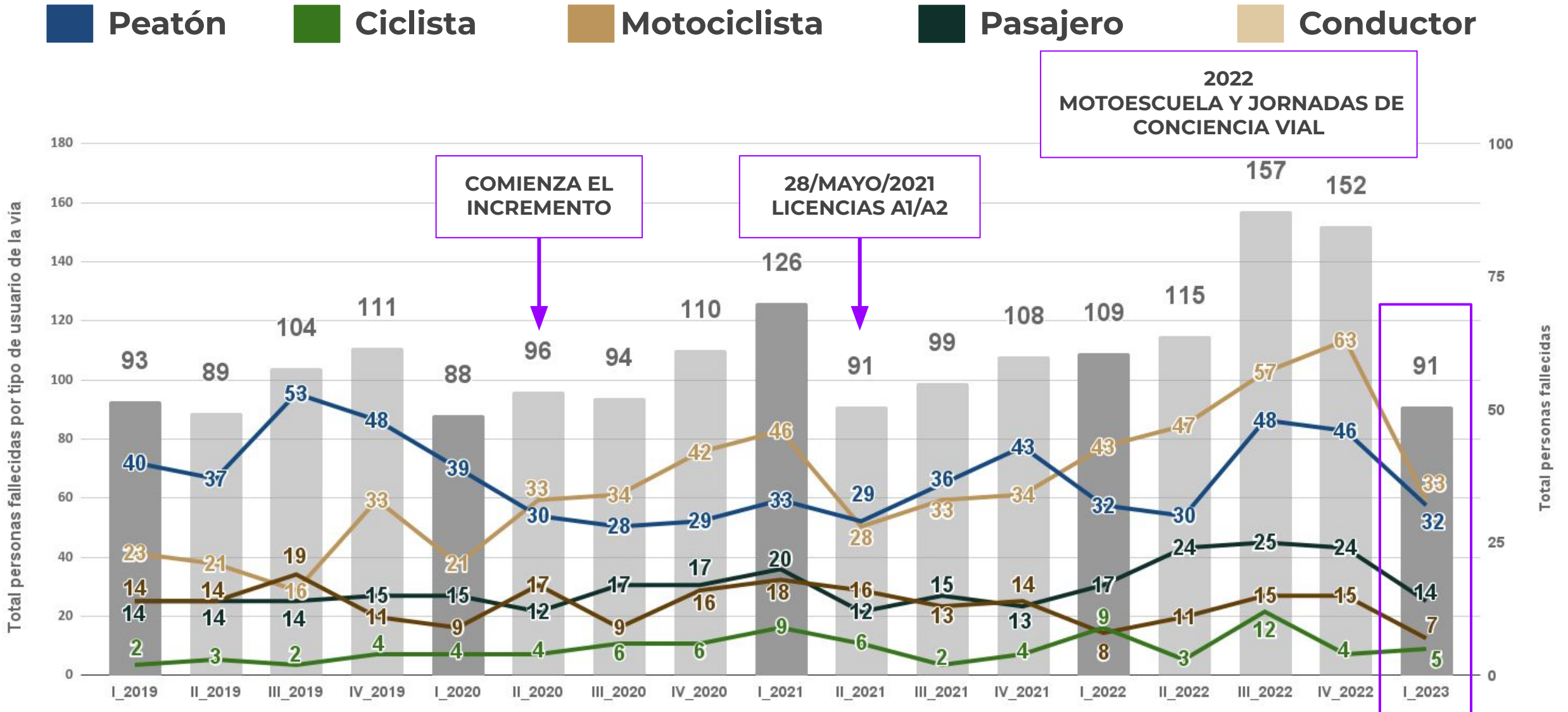
Mapa

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**



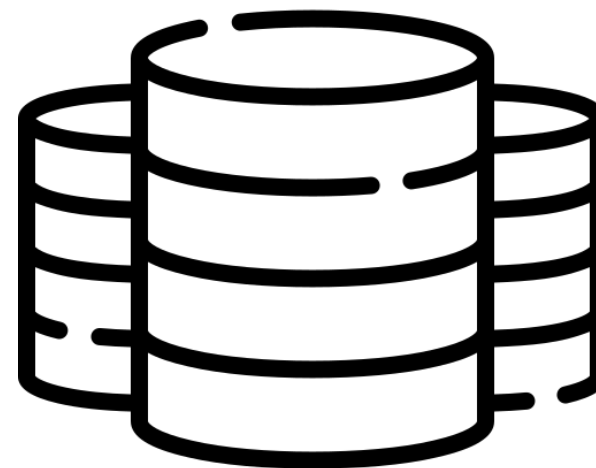
GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO



Bloomberg  
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

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



## **AGENDA**


 **DATOS GENERALES CAMPINAS**

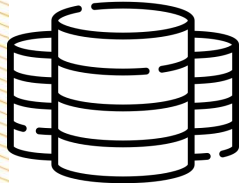
 ***JBD MORTE ZERO***

 **INFORME RESUMEN DE MORTALIDAD**



## OVERVIEW: ROAD SAFETY AND MOBILITY

CITY/STATE/COUNTRY	GENERAL FEATURES							FLEET SIZE				
<b>CAMPINAS</b>	(million inhabitants) POPULATION	(km <sup>2</sup> ) MUNICIPAL AREA	(km <sup>2</sup> ) 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												
 <b>Bloomberg Philanthropies</b> INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY	SPEEDING		DRINKING & DRIVING		SEAT BELT		HELMET USE		CHILD RESTRAINT		Sources: EMDEC, IBGE, Ministry of Infrastructure, Ministry of Health, Johns Hopkins University	
	19%		-		FRONT	REAR	GENERAL USE	CORRECT USE	31%			
						33%	100%	94%				



## JBD MORTE ZERO

### VÍAS URBANAS MÁS PELIGROSAS:

**1ª AV. JOHN BOYD DUNLOP (JBD)**

**2ª AV. AMOREIRAS**

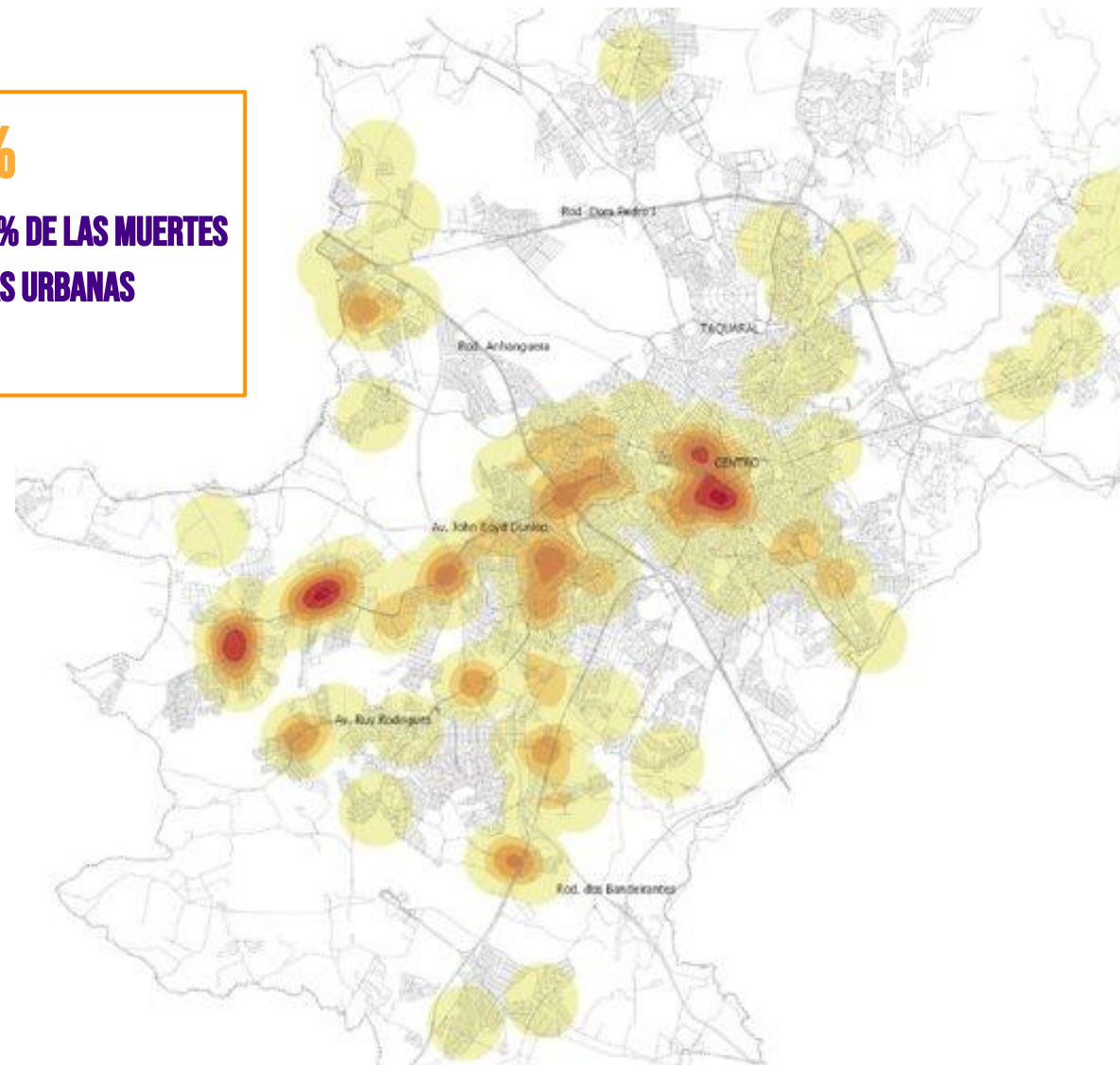
**3ª VIA EXPRESSA WALDEMAR PASCHOAL**

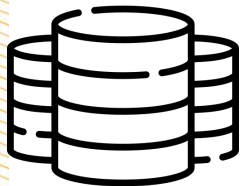
**4ª AV. PRESIDENTE JUSCELINO**

**5ª AV. RUY RODRIGUES**

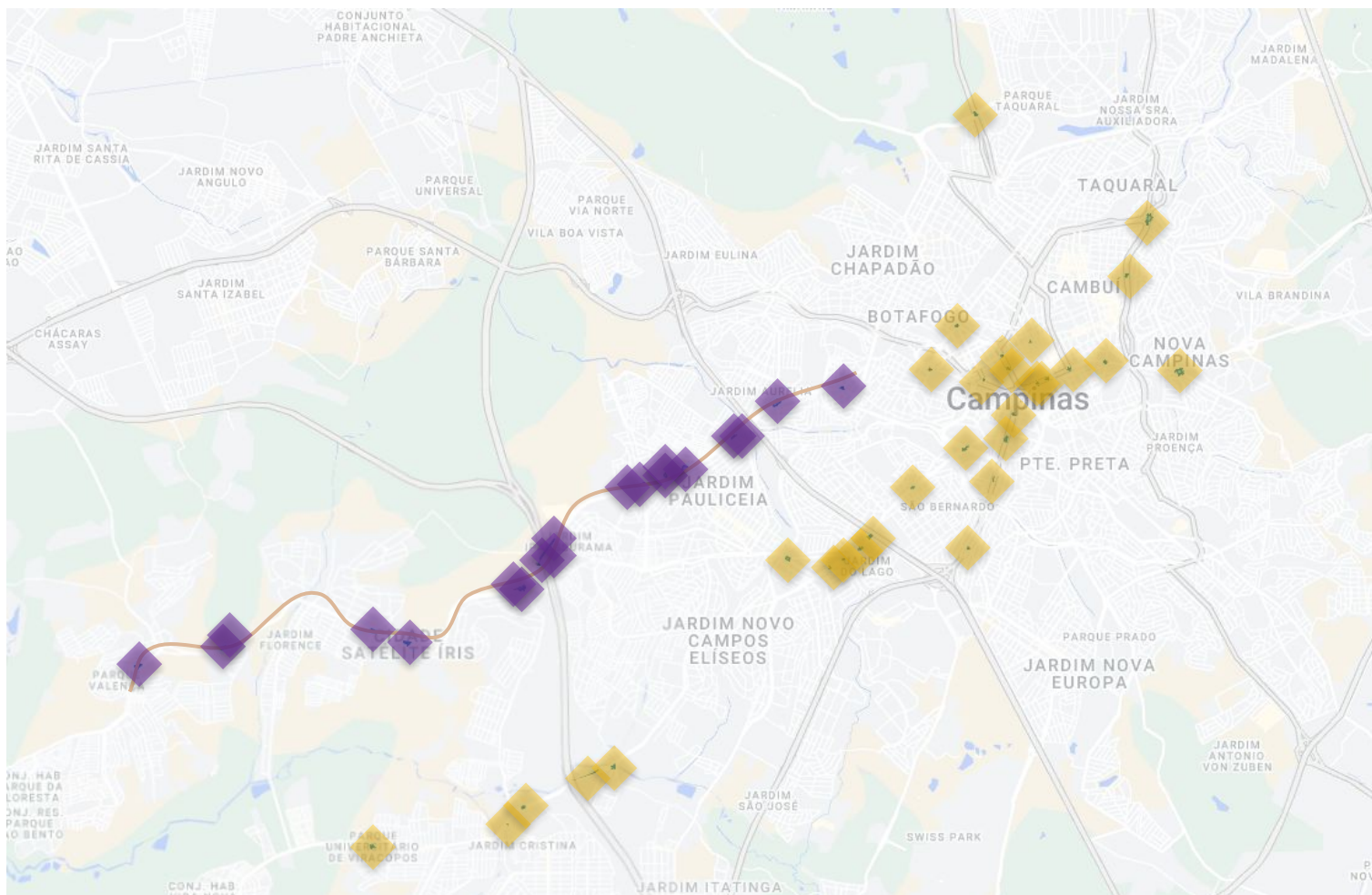
**> 10%**

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





## JBD MORTE ZERO



**50 PUNTOS CRÍTICOS: ANÁLISIS DE UNIDAD ESTÁNDAR DE SEVERIDAD**

# 38%

**DE LOS 50 PUNTOS CRÍTICOS  
ESTÁN EN  
JBD**



# 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.

**Série histórica de vítimas fatais no trânsito**

Ano	Vítimas Fatais
2011	148
2012	78
2013	101
2014	96
2015	88
2016	74
2017	86
2018	65
2019	60
2020	61
2021	73

##### 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.

Tipo de Usuário	Porcentagem
Motociclista	51,3%
Pedestre	21,1%
Carro	15,8%
Ciclista	11,8%

**Vítimas fatais por tipo de usuário em 2021**

### 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**<sup>1</sup>. A conclusão do BRT no corredor poderá adicionar até **100 mil viagens por dia**.

**Pontos com maior severidade nos acidentes de trânsito**

**Série histórica de vítimas fatais na avenida**

Ano	Vítimas Fatais
2018	8
2019	4
2020	6
2021	12

##### 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**<sup>2</sup>.

Tipo de Usuário	Porcentagem
Motociclista	66,7%
Carro	16,7%
Ônibus	8,3%
Pedestre	8,3%

**Vítimas fatais na avenida por tipo de usuário em 2021**

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

<sup>2</sup> Segundo análise realizada pela EMDEC e Secretaria de Saúde, utilizando metodologia do Governo Federal (Programa Vias no Trânsito)

**NÃO DEIXE QUE A PRESSA DESTRUA SONHOS.**

**REDUZA A VELOCIDADE.**

JBD MORTE ZERO no trânsito

**10 KM/H A MENOS NO VELOCÍMETRO FAZEM A DIFERENÇA ENTRE A VIDA E A MORTE NA JOHN BOYD**

**CONDUZA COM RESPONSABILIDADE**

JBD MORTE ZERO no trânsito

**NÃO DEIXE QUE A PRESSA DESTRUA SEUS SONHOS.**

**REDUZA A VELOCIDADE.**

JBD MORTE ZERO no trânsito

**CAMPAÑA “JBD: MORTE ZERO NO TRÁNSITO” LANZADA EN FEBRERO DE 2022, POR EL ALCAIDE DÁRIO SAADI Y POR EL PRESIDENTE DE EMDEC, VINICIUS RIVERTÉ.**

**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 TRÁNSITO**

**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



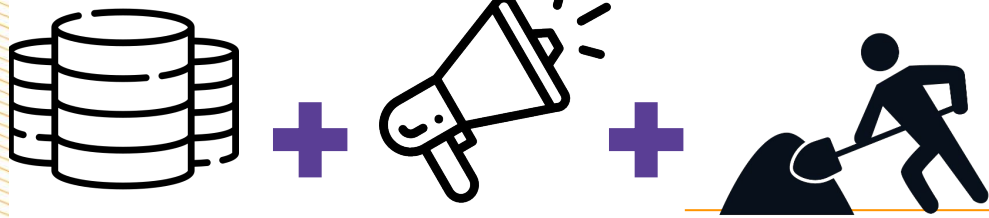
**RESPEITAR A VELOCIDADE EVITA MORTES NO TRÁNSITO.  
PROTEJA SUA VIDA E A DOS OUTROS.**

**JBD MORTE  
ZERO**  
*no trânsito*



SECRETARIA DE  
TRANSPORTES





## JBD MORTE ZERO

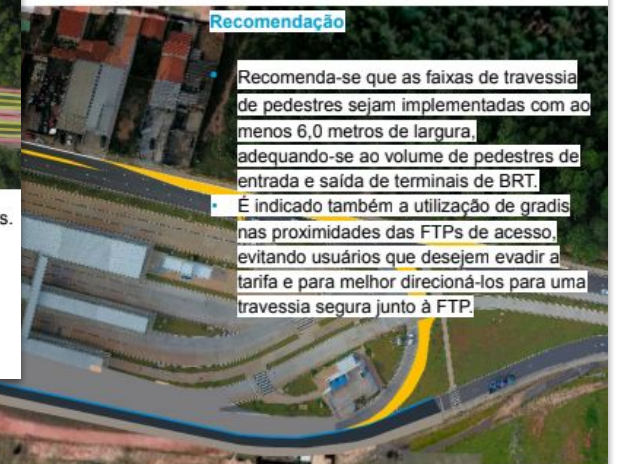
### INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN PUNTOS CRÍTICOS DE JBD



vias marginais e calçadas.

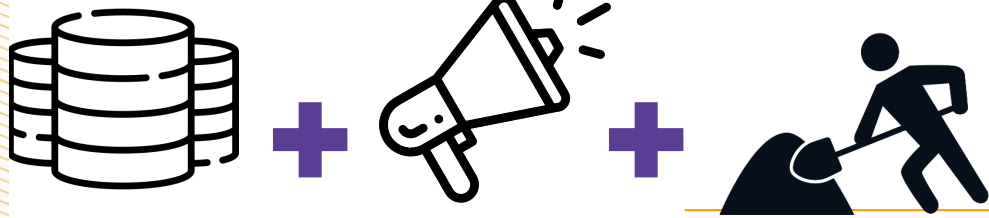


das faixas de travessia



- Essa configuração também se dá em trechos onde conversões 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.



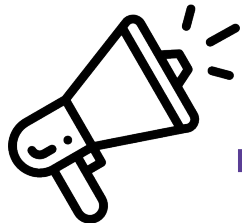
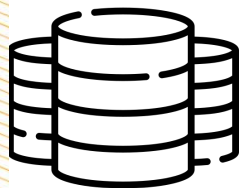
**JBD MORTE ZERO**

## INSPECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN PUNTOS CRÍTICOS DE JBD



**16**

**PUNTOS INSPECCIONADOS EN 2022**



Bloomberg  
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

## JBD MORTE ZERO

### PUNTO CRÍTICO B

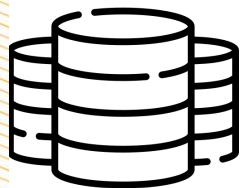
CLARA LÍNEA DE DESEO UN  
PUNTO DE Poca  
VISIBILIDAD

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



Créditos: Bruno Batista/WRI Brasil





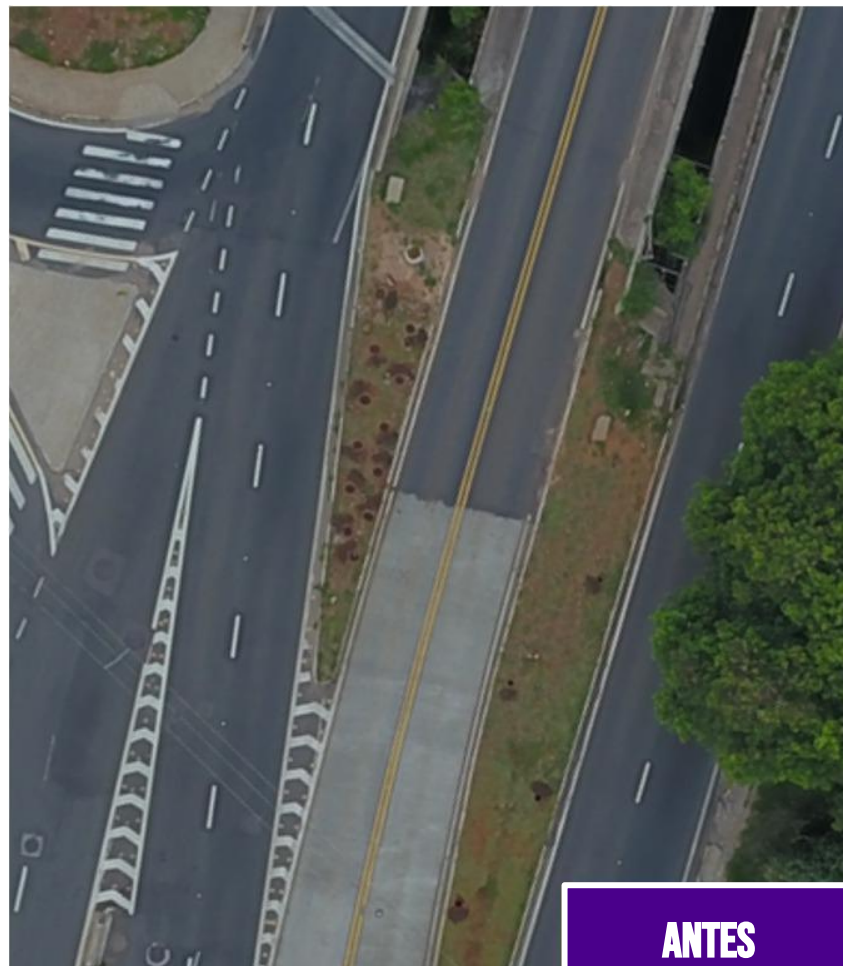
Bloomberg  
Philanthropies

INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY

**JBD MORTE ZERO**

**PUNTO CRÍTICO B**

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

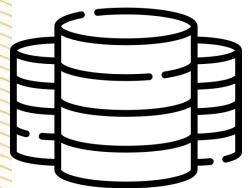


**ANTES**



**DESPUÉS**

Créditos: EMDEC



**JBD MORTE ZERO**



**Bloomberg  
Philanthropies**

**INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY**

**16**

**PUNTOS INSPECCIONADOS EN 2022**

**1**

**CON EL TRABAJO TERMINADO**

**3**

**CON TRABAJO EN CURSO**

**8**

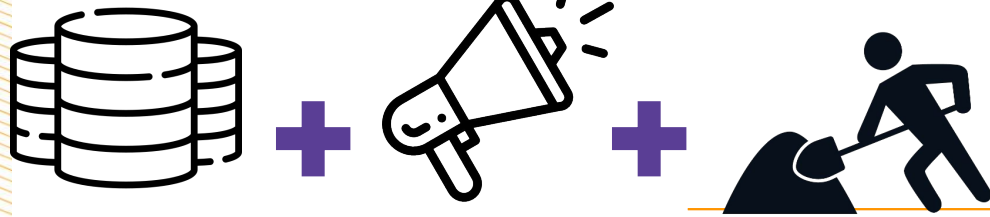
**CON PROYECTO EN CURSO**

**2**

**CON PROYECTO PARA  
EMPEZAR**

**2**

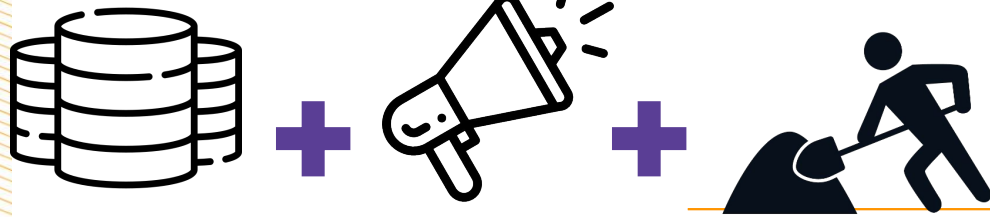
**EN ESPERA DE LA  
FINALIZACIÓN DE OTROS  
TRABAJOS EN EL PUNTO**



**JBD MORTE ZERO**

**-39%**

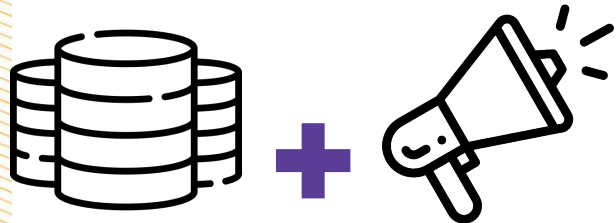
**MUERTES ENTRE  
2021 Y 2022  
JBD MORTE ZERO**



**JBD MORTE ZERO**

**0**

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



## INFORME RESUMEN DE MORTALIDAD

**PÚBLICO**

**¿A QUIÉN?**

**CONTENIDO**

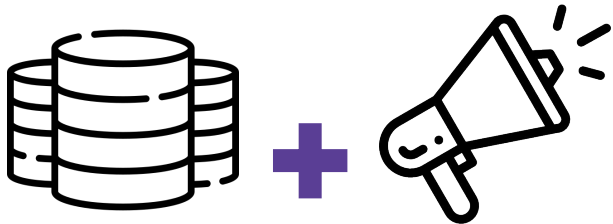
**¿CUÁL ES EL MENSAJE?  
¿CUÁL ES EL RETO?**

**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.

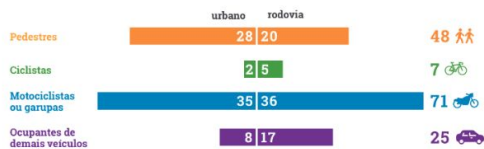
**151** pessoas perderam a vida no trânsito de Campinas em 2022

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



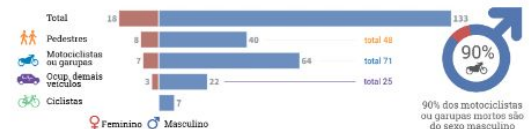
\* A EMDEC considera vítima fatal quem falece em razão das lesões decorrentes de sinistros em até 180 dias após sua ocorrência, desde que comprovada a causa mortis pelo laudo do IML. A quantidade total de óbitos pode aumentar em função de eventual agravação do quadro de saúde das vítimas de trânsito.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

### 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

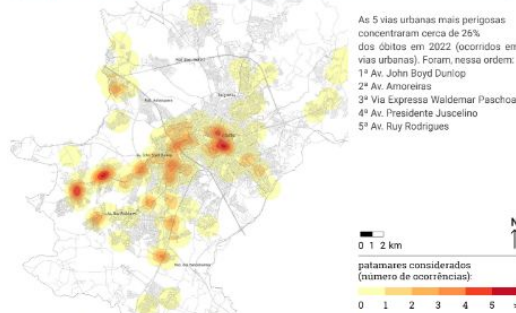


Os fatores de risco **excesso de velocidade** e direção após o **consumo de bebida alcoólica** estiveram presentes em **60% dos óbitos** no trânsito de Campinas em 2022.

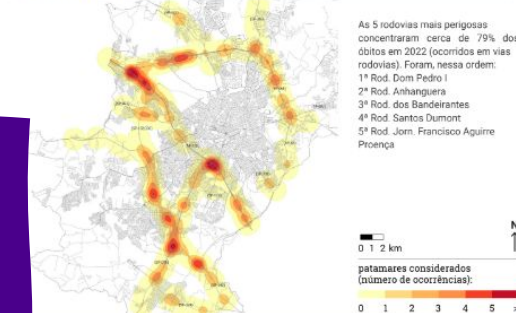


### CAMPINAS Boletim de Vítimas Fatais no Trânsito 2022

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

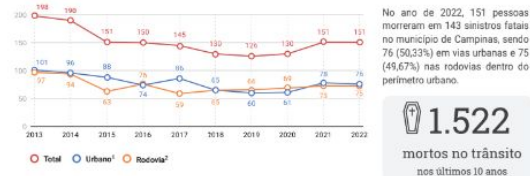


#### Distribuição espacial dos sinistros de trânsito com vítimas fatais entre 2018 e 2022: Ocorrências em rodovias



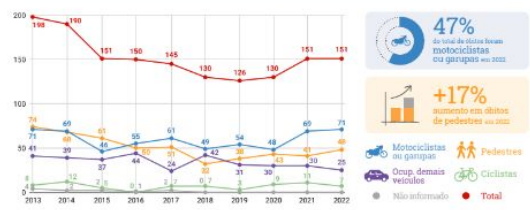
### CAMPINAS Boletim de Vítimas Fatais no Trânsito 2022

#### Série histórica das vítimas fatais no trânsito



<sup>1</sup>Urbano: ruas e avenidas municipais. /<sup>2</sup>Rodovias: trechos de rodovias estaduais dentro dos limites do município de Campinas

#### Série histórica das vítimas fatais no trânsito por tipo de usuário



#### Série histórica de taxa de óbitos a cada 100 mil habitantes<sup>1</sup>



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

# LANZAMIENTO MAIO AMARELO 2023



**ALCADE  
DÁRIO SAADI**



**151** Pessoas perderam a vida nas vias de Campinas em 2022. Nenhuma Morte no trânsito é aceitável.

TODA VIDA IMPORTA. **maio amarelo** NO TRÂNSITO, SOCIEDADE E VIDA

Blumenberg Prefeitura de Campinas  
VIDA NO TRÂNSITO  
EMDEC  
SECRETARIA DE SAÚDE SECRETARIA DE TRANSPORTES  
PREFEITURA DE CAMPINAS

# PUBLICACIONES EN LA PRENSA



viniciusriverete  
Campinas



## CORREIO POPULAR

MAO AMARELO

### Campinas registra aumento de mortes por atropelamento

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

Edmarcio A. Monteiro/edmarcio.augusto@rac.com.br  
05/05/2023 às 08:54. Atualizado em 05/05/2023 às 08:58



Campinas, Sábado, 5 de Maio de 2023

DIÁRIO CAMPINEIRO 19

DO BRASIL

### MOBILIZAÇÃO PELA VIDA

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

Campinas matou, em 2022, 151 pessoas em acidentes de trânsito, o mesmo número registrado no ano anterior. Foram 143 acidentes e 151 vítimas, sendo que 143 foram vítimas de acidentes de trânsito e 8 foram vítimas de atropelamento. O número de mortes por acidente de trânsito em Campinas em 2022 foi o mesmo registrado em 2021, quando foram 151 mortes. O número de acidentes de trânsito em Campinas em 2022 foi de 143, o mesmo registrado em 2021, quando foram 143 acidentes. O número de vítimas de acidentes de trânsito em Campinas em 2022 foi de 151, o mesmo registrado em 2021, quando foram 151 vítimas.



O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.

O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.

O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.

O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.

O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.

O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.

O trânsito de Campinas registrou 151 mortes em 2022, o mesmo número do ano anterior. O movimento mobilização pela vida busca reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito. O movimento mobilização pela vida é uma iniciativa que visa reduzir os casos de acidentes de trânsito.



23° VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO DE CAMPINAS  
151 pessoas morreram em 2022, o que representa uma média de uma morte a cada 2 dias



ARARAQUARA CAMPINAS RIBEIRÃO PRETO SÃO CARLOS

### 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



Ajude Campinas a superar a fome

Conheça mobilizacampinas.org.br



**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

---

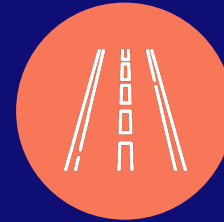
# La importancia de los datos



CONTROL



COMUNICACIÓN



INFRAESTRUCTURA

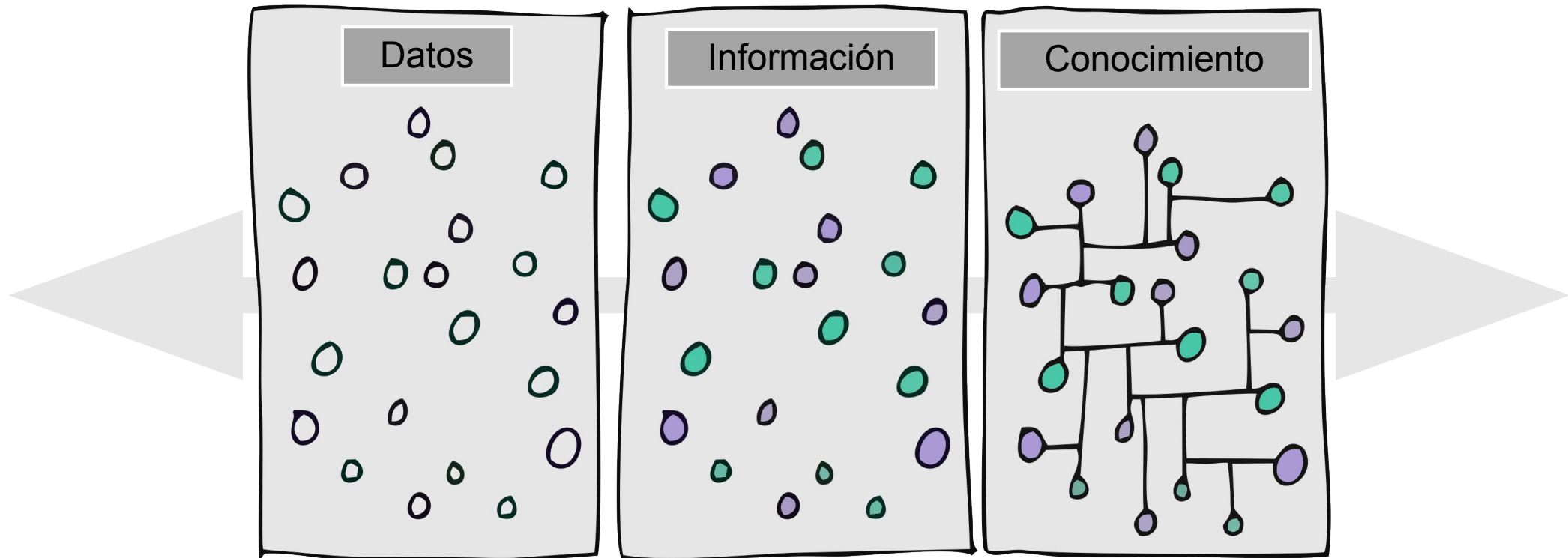


DATOS



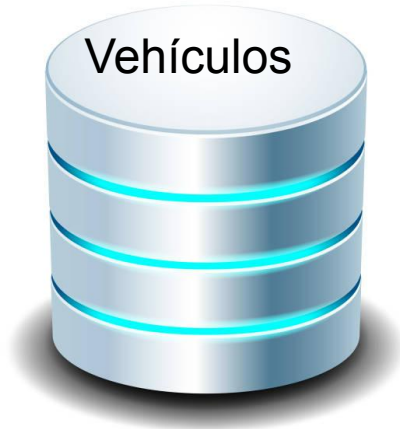
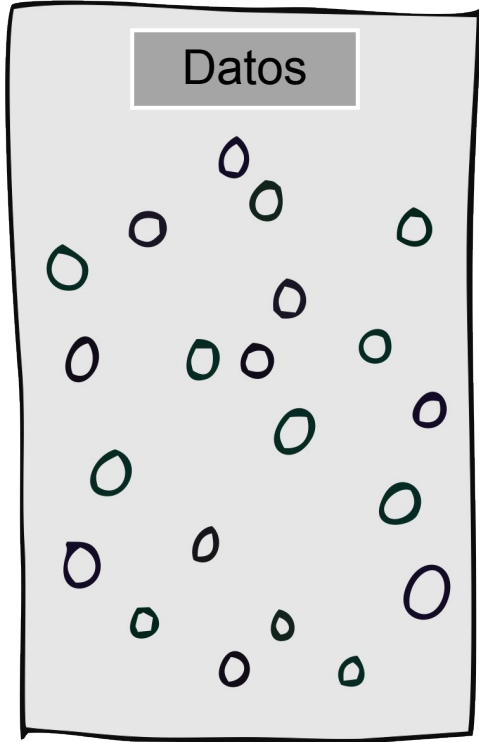
- // Diagnosticar
- // Formular estrategias
- // Monitorear
- // Comunicar/Convencer

# Promover Gestión de Datos en la formulación de estrategias



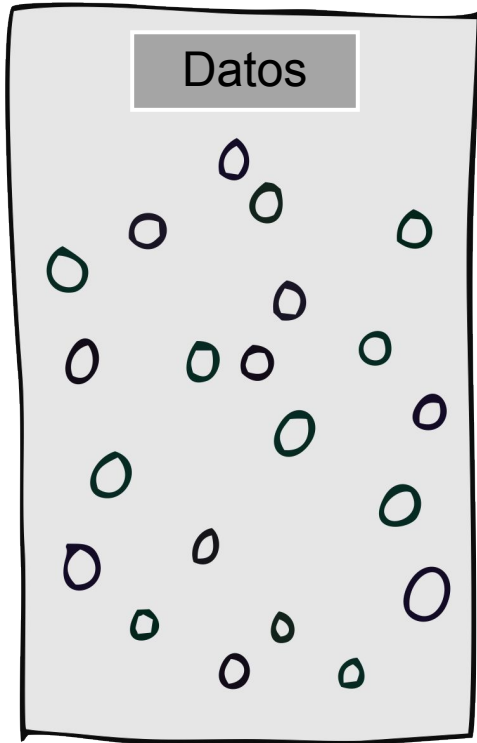
# Caso Bogotá

# Paso 1



Paso 2

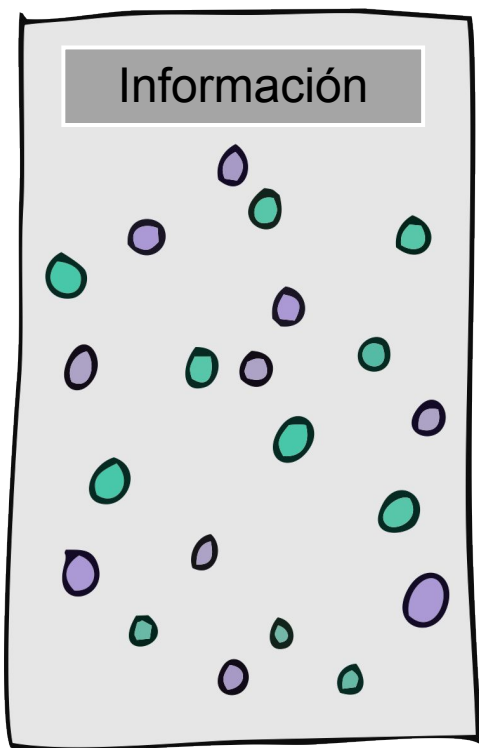
# Equipo de datos



¿Cuánto?

Paso 3

# Equipo de datos+análisis

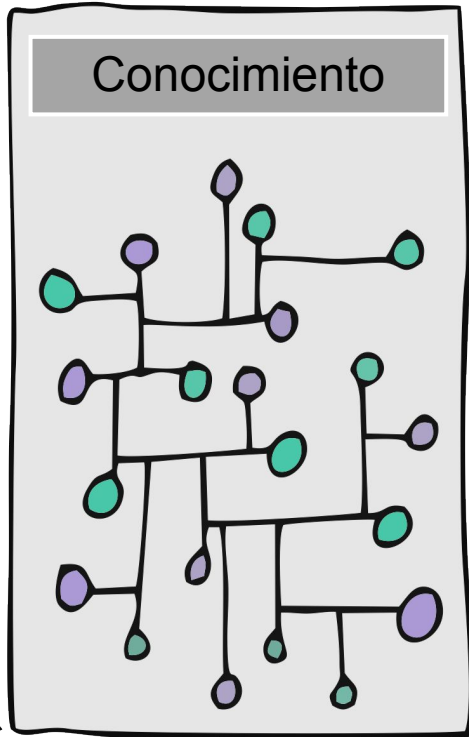


## ¿Cuál es el requerimiento?



Paso 4

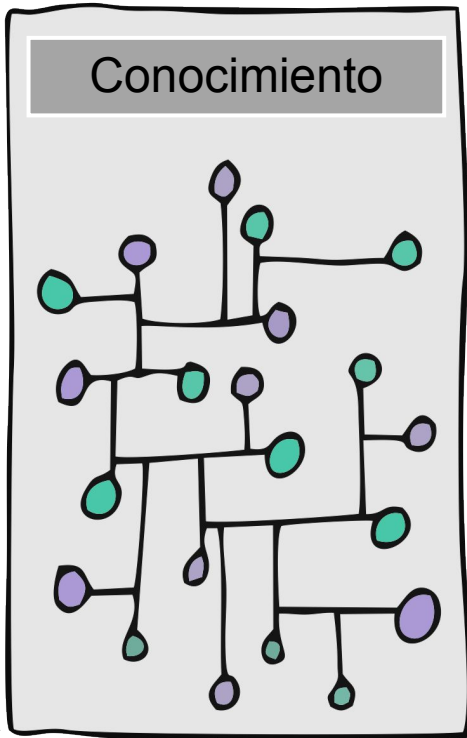
# Observador de datos



¿Quiénes? ¿Cómo? ¿Dónde? ¿Cuándo?

## Paso 5

# Tomar decisiones basadas en datos



Planeación (PDSV)



Talento humano



Fuentes de información



Calidad y oportunidad de info



Disponibilidad de información

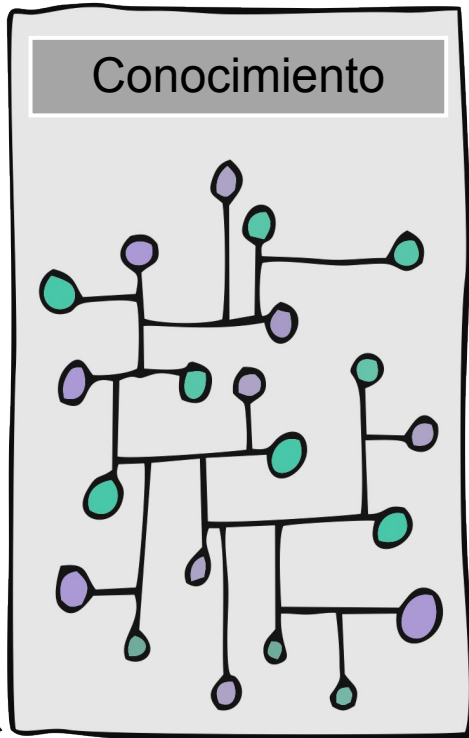


Seguimiento y alertas



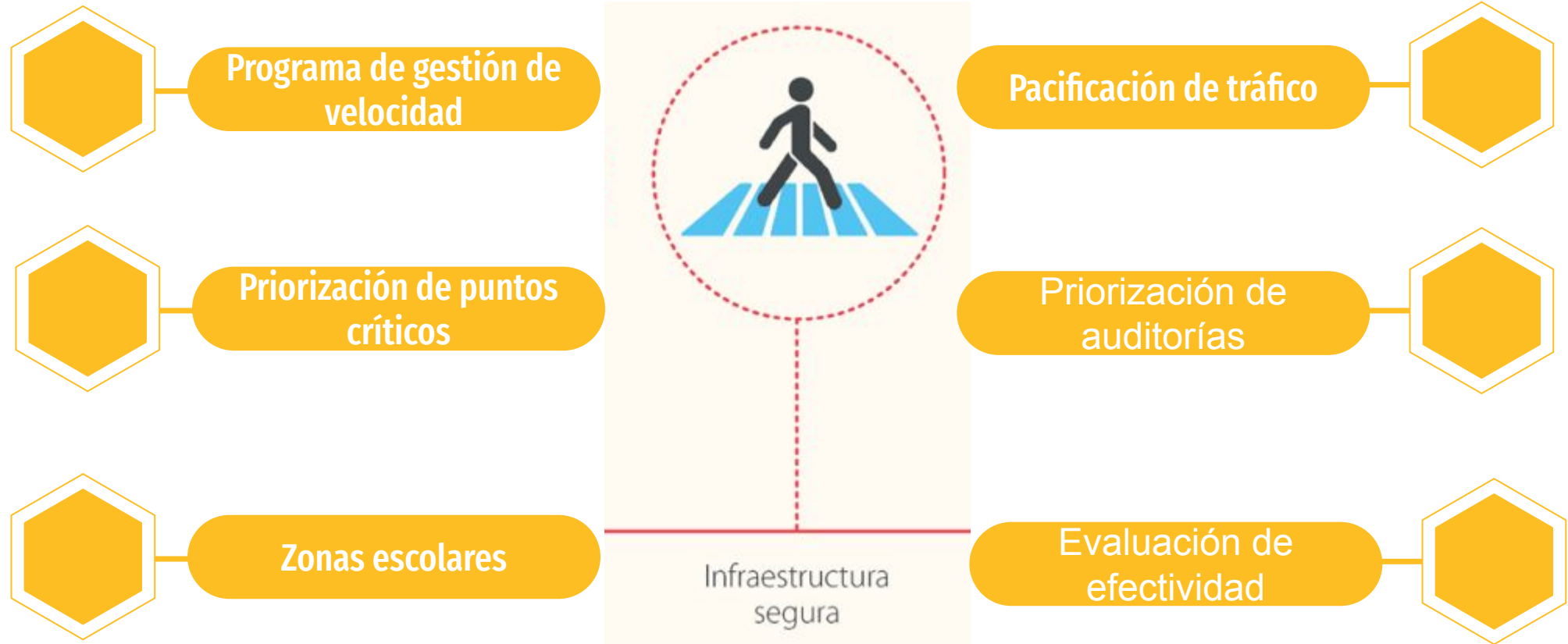
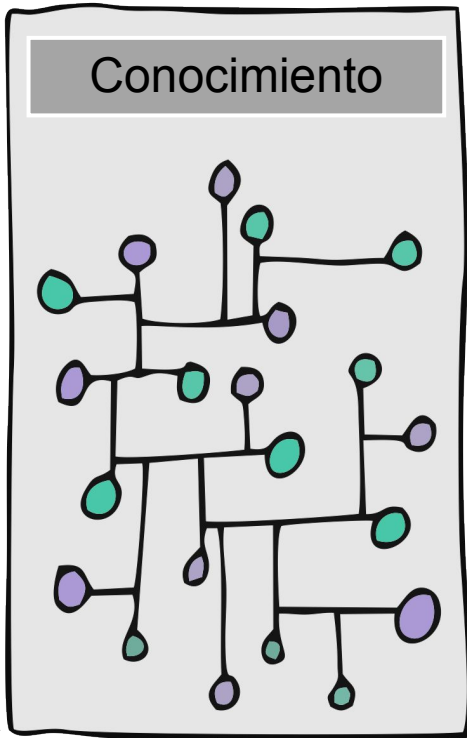
## Paso 5

# Tomar decisiones basadas en datos



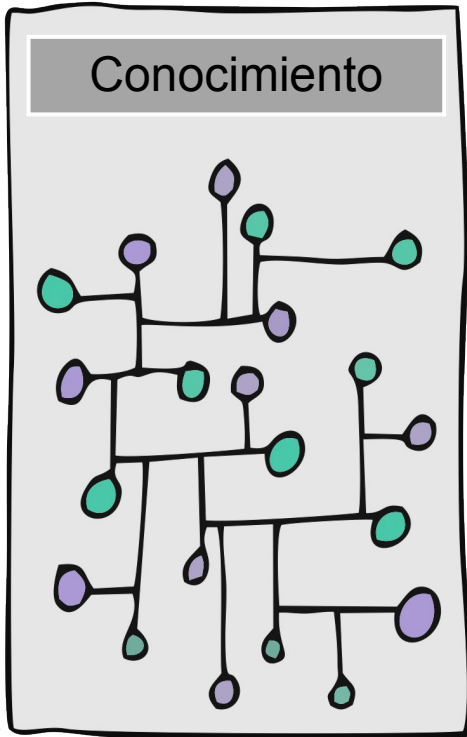
## Paso 5

# Tomar decisiones basadas en datos



## Paso 5

# Tomar decisiones basadas en datos



Localización de  
fotodetección



Gerencia de control



Ubicación de puestos de  
control



Controles para la  
seguridad vial,  
tecnología y vehículos

Evidencia para  
seguridad vehicular



Factores de riesgo a  
priorizar



Evaluación de  
efectividad



# Gracias