



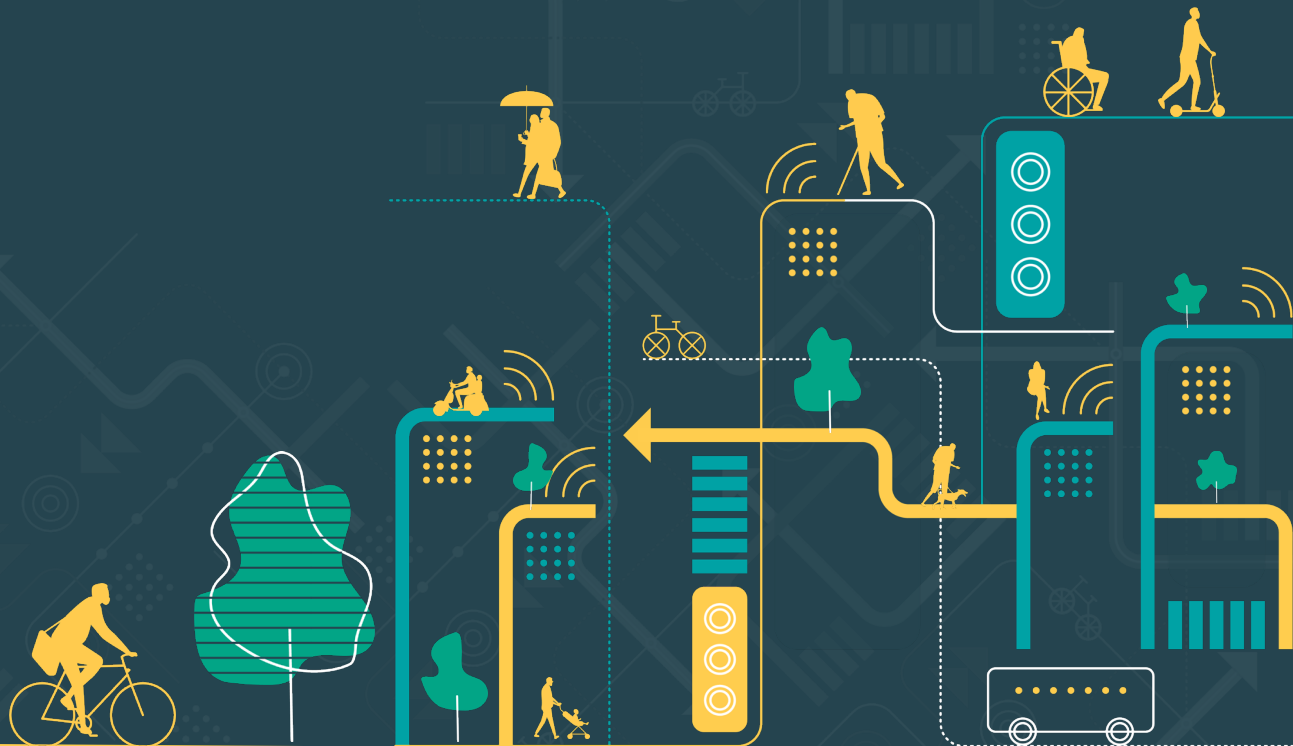
# Painel Brasileiro da Mobilidade

#Segura&Sustentável

## Rede PBM

Reunião de apresentação

Instituto  
**cordial**

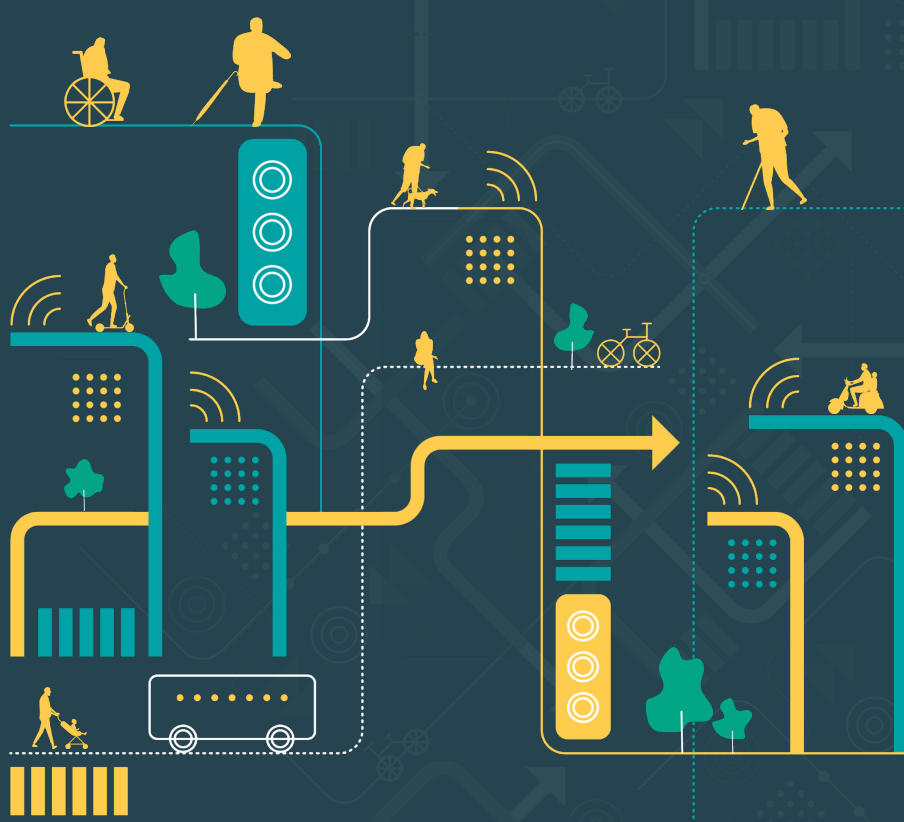


## Programação



- (Gravar)
- Boas vindas
- Apresentação Instituto Cordial, PBM e Rede PBM
- Como participar
- Espaço para dúvidas
- Encerramento





# Painel Brasileiro da Mobilidade

#Segura&Sustentável





## Alguns parceiros e clientes

O Instituto Cordial é um think and do tank independente que trabalha com **ciência de dados, inteligência territorial e articulação intersetorial** para fortalecer redes e basear tomadas de decisão públicas e privadas em dados e evidências



Uber



tembici.





# Painel Brasileiro da Mobilidade

#Segura&Sustentável

O **Painel Brasileiro da Mobilidade (PBM)** é uma iniciativa nacional que busca contribuir para o desenvolvimento de uma mobilidade mais acessível, segura e sustentável no Brasil.



## Quem está com a gente no PBM

Parceiros estratégicos



WRI BRASIL



Vital Strategies



FRENTE NACIONAL DE PREFEITAS E PREFEITOS



# Painel Brasileiro da Mobilidade

#Segura&Sustentável

Realização

---

Instituto  
**cordial**

Patrocinadores

---



**Uber**



## Princípios de um **Sistema Seguro**

- **Nenhuma morte ou lesão grave é aceitável**
- **Humanos cometem erros**
- **Humanos são vulneráveis a lesões**
- **A responsabilidade é compartilhada**
- **Gestão integrada e proativa**

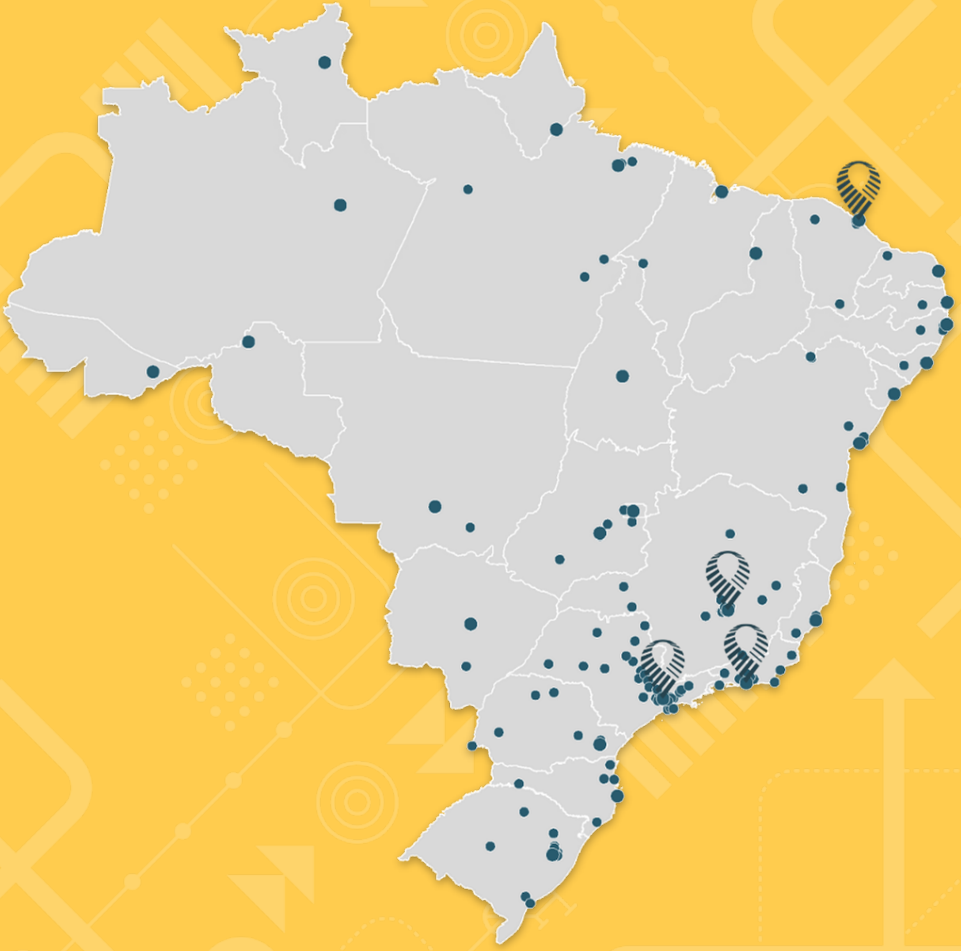
Referência: “Sustentável e Seguro: visão e diretrizes para zerar as mortes no trânsito” - WRI Ross Center, 2018



- Planejamento e uso do solo
- Desenho de ruas e engenharia
- Melhoria das opções de mobilidade
- Educação e capacitação
- Gestão da velocidade
- Fiscalização, leis e regulamentação
- Desenho e tecnologia de veículos
- Atendimento e cuidado pós-sinistro

## **Áreas de atuação**





155 maiores cidades do Brasil,  
com mais de 200 mil habitantes

## 4 cidades Sede

São Paulo

Rio de Janeiro

Belo Horizonte

Fortaleza



# Ciclos anuais em 7 Eixos de Trabalho

Baixe nossas  
publicações



## Cenário de referência

o que é preciso saber sobre o universo temático da segurança viária no país, seus nichos e referências



## Mapeamento de rede

quais são os stakeholders relacionados ao universo temático, como se posicionam, como se articulam entre si e como atuam



## Atividades e encontros

quais são os conflitos e dissensos que travam agendas; consensos e sinergias não aproveitadas; e oportunidades de ação articulada



## Dados e indicadores

quais dados e indicadores são necessários para embasar políticas e ações que tenham em conta a complexidade do universo temático



## Conhecimento aplicado

não só pensar, não só fazer: pensar para fazer (think to do), gerando conhecimento que embasa projetos e ações



## Comunicação e disseminação

manter os públicos informados e engajados, ampliando ao máximo as possibilidades de acesso às informações e debates da iniciativa



## Painel em ação

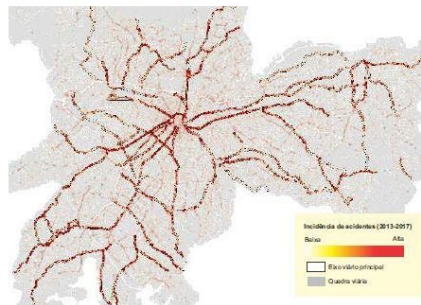
transformando redes, dados e conhecimento em projetos e ações articuladas frente à segurança viária

## “Análises Territoriais para o Plano de Segurança Viária de São Paulo” realizado com o WRI Brasil, Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito e Secretaria de Mobilidade e Transportes de São Paulo

### 9. Relação entre elementos de infraestrutura e accidentalidade: análises territoriais dos acidentes de trânsito

Para aprofundar o entendimento das relações entre a infraestrutura do Município de São Paulo e os acidentes de trânsito, foi realizado pelo Instituto Cordial, em parceria com o WRI Brasil, um estudo sobre aproximadamente 430 quilômetros de vias arteriais e seu entorno próximo, dentro do perímetro do município de São Paulo. O estudo investigou diferentes relações entre os acidentes e diferentes elementos do viário.

Os eixos arteriais foram selecionados pela SMT e CET, levando em conta a concentração de acidentes e a distribuição no território. Todas as 32 subprefeituras tiveram trecho de via analisado. A área de análise do estudo contempla 2.300 km lineares de leito carroçável e 100 metros de afastamento para cada lado, o que corresponde a, aproximadamente, 15% do total de vias do município, nas quais estão concentradas 35% dos 98 mil acidentes com vítimas registrados pela CET entre 2013 e 2017. A amostra analisada não pode ser entendida como expansível para se avaliar todo o município.



Mapa 8 - Área de análise territorial de acidentes de trânsito (2013-2017) ao longo de 430 km de vias arteriais. Elaboração: Instituto Cordial em parceria com WRI Brasil.

O objetivo geral do trabalho foi identificar e analisar relações entre acidentes de trânsito - perfil dos acidentes, número e perfil de vítimas fatais e não fatais, Unidade Padrão de Severidade (UPS) - e características físicas da cidade, procurando apontar correlações e evidências que aprofundem a compreensão do território, do desenho e da infraestrutura das vias.

Os principais resultados são apresentados a seguir.

O objetivo geral do trabalho foi identificar e analisar relações entre acidentes de trânsito - perfil dos acidentes, número e perfil de vítimas fatais e não fatais, Unidade Padrão de Severidade (UPS) - e características físicas da cidade, procurando apontar correlações e evidências que aprofundem a compreensão do território, do desenho e da infraestrutura das vias.

Os principais resultados são apresentados a seguir.

#### a. Cruzamentos e meios de quadra

Os acidentes e as fatalidades estão proporcionalmente mais concentrados nas áreas de influência das interseções, representando 17,77 acidentes e 0,75 fatalidades por quilômetro de via, contra 12,84 acidentes e 0,65 fatalidades nos meios de quadra. Os acidentes fatais representam 5% do total de acidentes em meios de quadra e 4,2% nas interseções.

As crianças até 9 anos de idade são as vítimas mais frequentes em meios de quadra, 53%, enquanto os idosos acima de 69 anos de idade se acidentam mais frequentemente em cruzamentos, representando também 53% dos casos.

As vítimas em acidentes envolvendo ônibus se distribuem principalmente nos cruzamentos.

Para colisões, tanto em interseções, quanto em meios de quadra, aproximadamente 67% envolvem motociclistas.

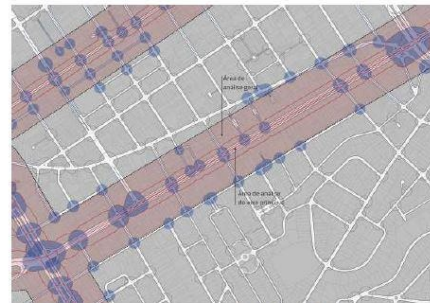


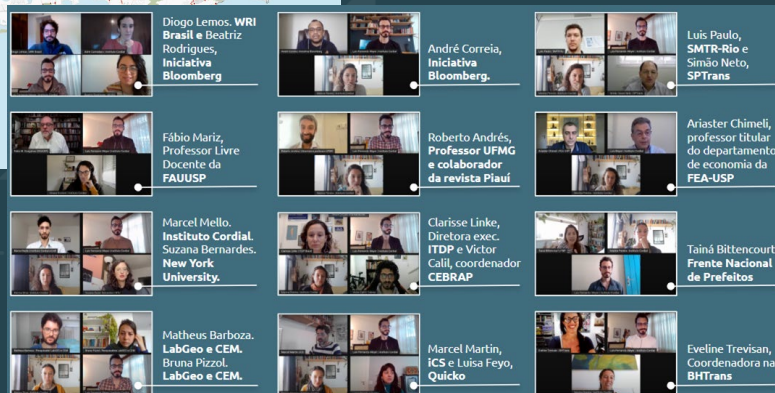
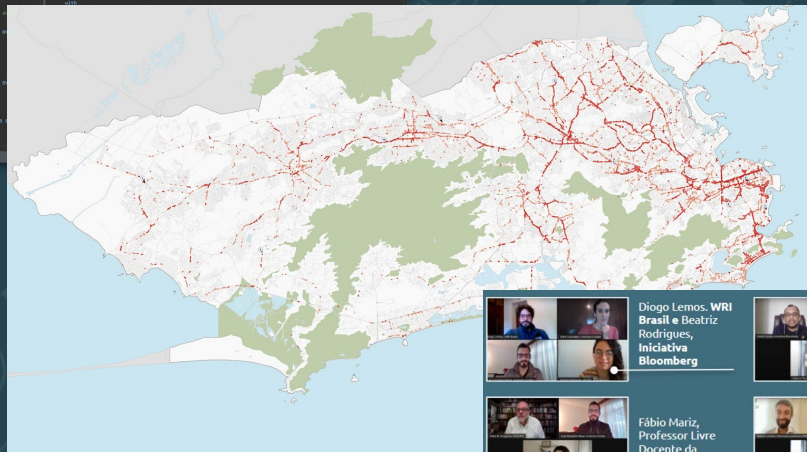
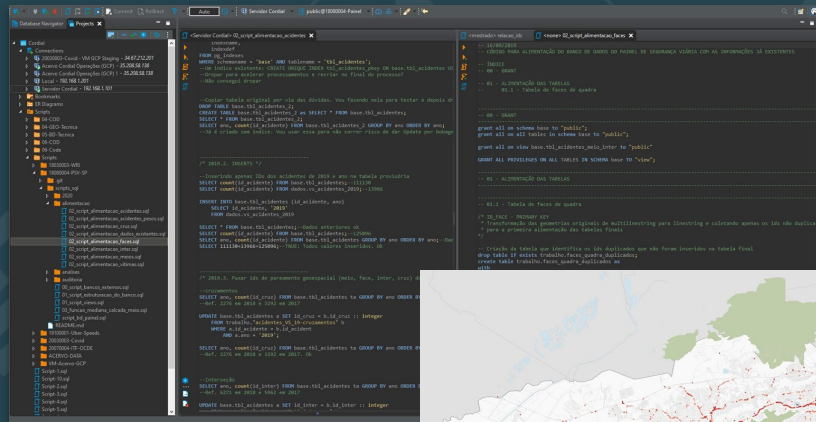
Figura 2 - Trecho da área de análise expandida (araranja) a partir do eixo viário principal, indicando os respectivos meios de quadra e áreas de influência das interseções (azul) contemplados. Elaboração: Instituto Cordial em parceria com WRI Brasil.

#### b. Hierarquia viária

O maior número e a maior concentração de acidentes, por quilômetro, na área de análise, se encontram nas vias arteriais: são 70,9% dos casos e 27,15 acidentes por quilômetro, respectivamente, versus 14,86% e 14,84 acidentes por quilômetro em vias locais, a segunda hierarquia em quantidade e concentração.



# Working-papers Análises de efetividade Mapas de pontos críticos



## Working-paper

# Frente Segura



As estimativas de efetividade para a Frente Segura resultaram em uma **redução de 20,53%** do número de feridos graves

A relação custo-benefício indica que os benefícios são **25x maiores** do que os custos.

Os valores similares ao MULV são resultado do acaso, visto que toda a base de cálculo é distinta de uma intervenção para outra.



Depois



# Implementação de ações e políticas

PROGRAMA DE METAS 2021 | 2024

SP ÁGIL

## OBJETIVO ESTRATÉGICO

Attingir grau de excelência em segurança viária, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito.

## META 39 REDUZIR O ÍNDICE DE MORTES NO TRÂNSITO PARA 4,5 POR 100 MIL HABITANTES

INDICADOR

Número de mortes no trânsito por 100 mil habitantes.

### INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Em dezembro de 2020, o valor do índice era de 6,5 por 100 mil habitantes.

### SECRETARIAS RESPONSÁVEIS

SMT

ODS VINCULADOS



101

VERSÃO PARTICIPATIVA

### CONTEXTO

O Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo prevê uma redução do número de mortes no trânsito para três mortes por 100 mil habitantes até 2024. Em 2020, o índice verificado foi de 6,5 mortes por 100 mil habitantes. Para alcançar essa audiência meta de longo prazo, o Programa de Metas 2021-2024 estabelece como meta atingir um índice de 4,5 mortes no trânsito por 100 mil habitantes. Para redução do número de mortes no trânsito, uma série de iniciativas, com diferentes escopos de atuação e alinhadas aos compromissos do Plano de Segurança Viária, serão desenvolvidas ao longo dos próximos quatro anos.

### INICIATIVAS

- 1) Implantar projetos de melhoramento urbano para promoção da segurança viária.
- 2) Construir obras com sinalização e ações de educação de trânsito anualmente.
- 3) Intervir em pontos críticos de mortes no trânsito em conjunto com as demais obras de infraestrutura realizadas pela Prefeitura.
- 4) Intervir em pontos críticos do sistema de transporte público municipal, incluindo a instalação de pontos de parada e melhoria da qualidade da oferta de serviços.
- 5) Garantir que 100% dos ônibus do sistema de transporte público municipal tenham adesivos indicando locais de parada e pontos de embarque para o condutor.
- 6) Intensificar a fiscalização eletrônica e implementar programa de fiscalização por videomonitoramento.
- 7) Implementar programa de renovação de sinalização em 18 vias com alto índice de mortes no trânsito.
- 8) Ampliar o serviço DVV Digital da Prefeitura, permitindo a liberação de recursos de tempo reduzido a partir da prática de infração e a aplicação das penalidades de trânsito.
- 9) Implementar programa de incentivo à regulação do serviço de mototaxi, com o objetivo de aumentar a capacidade de direção segura pelos condutores desses veículos.
- 10) Implantar 100 micro-rotatórias, com o objetivo de reduzir o desvio de veículos.
- 11) Implantar 2.800 novas faixas de travessia para pedestres.
- 12) Enviar mensagens educativas quanto aos efeitos do excesso de velocidade regulamentada que resultam em acidentes dos equipamentos de segurança dos equipamentos de fiscalização eletrônica.
- 13) Implantar ou ampliar 300 Frentes Seguras (boxes de espera) em semáforos para aumentar a segurança de motociclistas e pedestres.
- 14) Implementar ações de aumento do tempo de travessia para os pedestres nos semáforos de fiscalização da fiscalização de trânsito.
- 15) Implementar mecanismo de fiscalização para identificação de excesso de carga em transportadas em excesso de peso de carga regulamentada em caminhões.
- 16) Reduzir a velocidade máxima regulamentada de 50 km/h para 40 km/h em 24 vias.
- 17) Implantar 200 projetos de avanço de calçada ou travessia de ciclistas e idosos em locais de travessia de pedestres, com o objetivo de reduzir a distância da travessia e, com isso, a exposição a atropelamentos.
- 18) Instituir regulamentação sobre a prestação de serviços de entrega por motociclista e bicicleta por empresas que operam com aplicação.
- 19) Capacitar os operadores do transporte público municipal, com foco na promoção de comportamentos mais seguros no trânsito e na qualidade do atendimento prestado.

### REGIONALIZAÇÃO

Meta não regionalizada

Implantar ou ampliar 300 Frentes Seguras (boxes de espera) em semáforos para aumentar a segurança de motociclistas e pedestres.

Reduzir a velocidade máxima regulamentada de 50km/h para 40km/h em 40 vias

Intervir em pontos críticos de mortes no trânsito em conjunto com as demais obras de intervenção no viário realizado pela Prefeitura.

Working-paper

# 1ª Década de segurança no trânsito em Fortaleza

## 51%

de redução de mortes

O município passou de 14,7  
mortes / 100 mil hab. em 2014  
para 7,2 em 2020

As **381** fatalidades no trânsito  
registradas em 2011 foram  
reduzidas a **193** em 2020.





## Mapa do Universo Temático da **Mobilidade Segura e Sustentável**

Mandala temática

Perspectivas e abordagens

Ecosistemas de atores

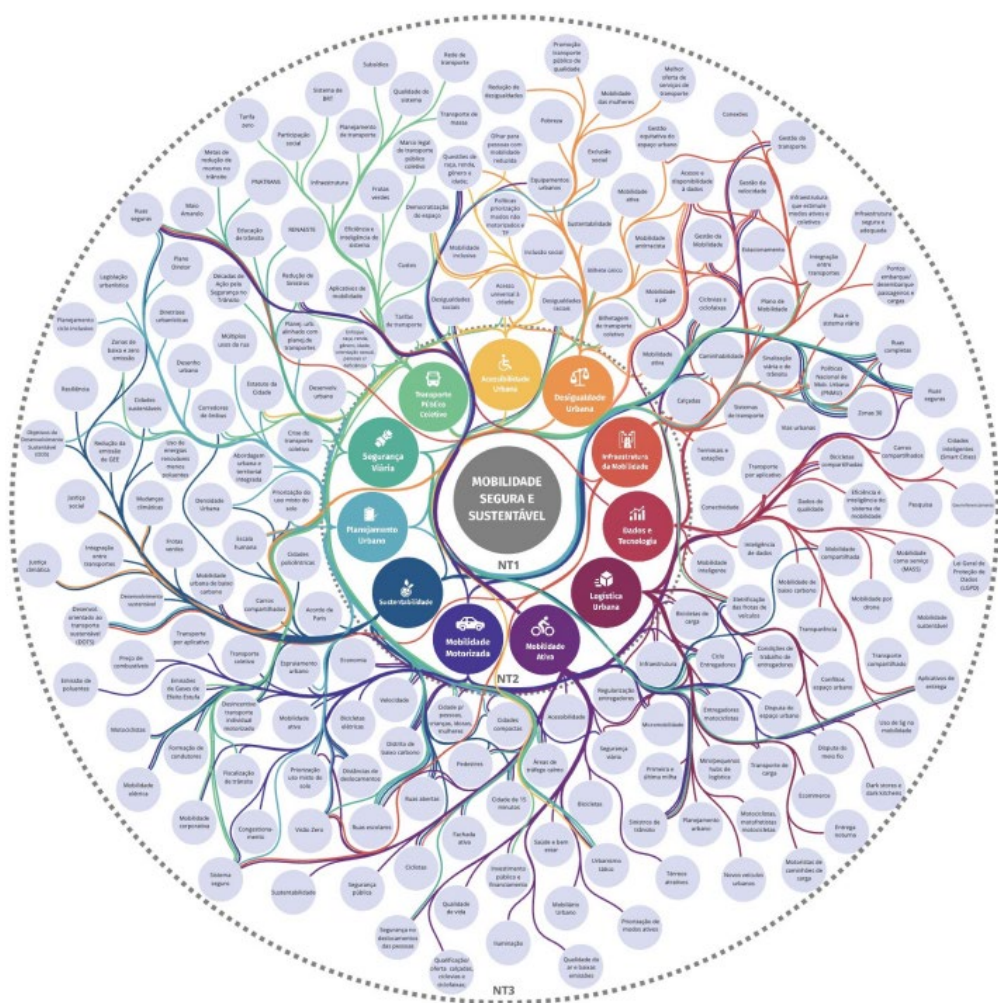
Bases de dados



# Mandala Temática

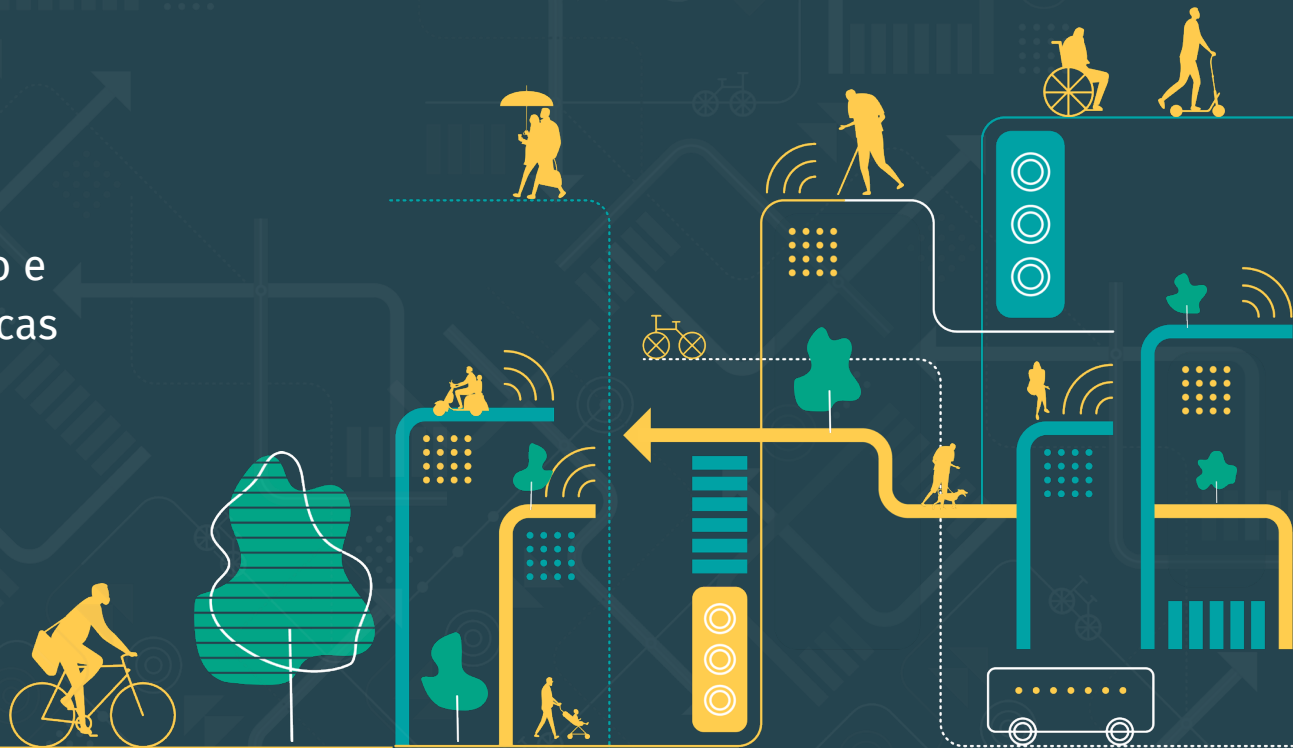


Baixe o Mapa do  
Universo Temático



# A Rede PBM

Catalisando a elaboração e implementação de políticas públicas em rede



# Alguns desafios atuais da mobilidade urbana no Brasil



**Sobrecarga** do sistema de mobilidade urbana e falta de **diversidade modal**



Enfrentar o cenário do aumento de **motociclistas** no trânsito e em sinistros



Eficiência no atendimento **pós sinistros**



Melhorar o serviço e a qualidade do **transporte público coletivo**



**Restrições orçamentárias** para desenvolver ações político-estratégicas



Existência, qualidade e acesso aos **dados** de sinistros



## Alguns desafios atuais dos municípios

- **Falta de dados acessíveis e confiáveis**
- **Resistência política**
- **Dificuldade no acesso à investimentos**
- **Desafios de implementação**
- **Dificuldade na mensuração de efetividade e resultados**





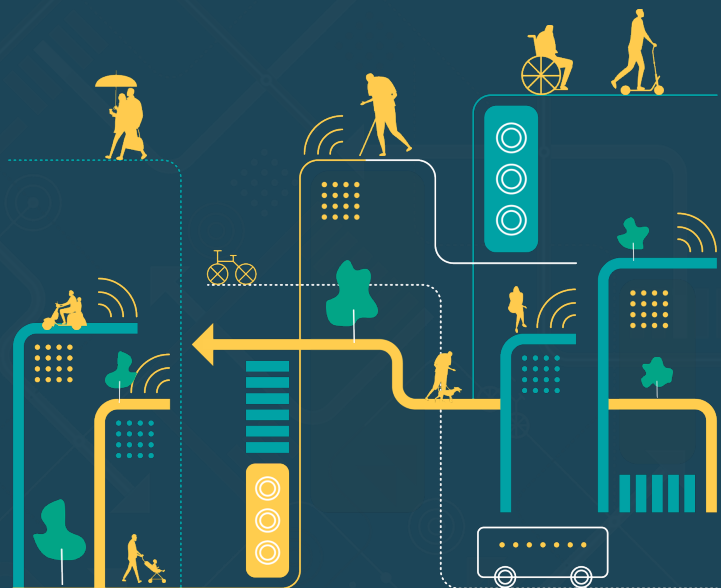
## Rede PBM

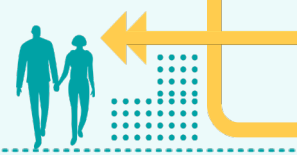
A rede de cidades brasileiras pela mobilidade segura e sustentável

### Objetivo

**Facilitar acesso ao conhecimento e a troca de experiências entre cidades brasileiras para contribuir com a elaboração e implementação de políticas públicas em mobilidade segura e sustentável.**

**Sem custo aos municípios!**





A Rede PBM é voltada para as cidades com mais de 200 mil habitantes do Brasil, porém **idades menores também são bem vindas!**

**47% da população nacional**

**52% da frota veicular**

**42,6% dos óbitos totais** durante a 1ª DAST (Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 a 2020)



# Bibliotecas temáticas

**Segurança viária\***

**Mobilidade sustentável**

**Logística urbana**



**Documentos**

**Boas práticas**

**Desafios**

# Quais são os **benefícios** para a minha cidade?



## **Políticas públicas**

Apoio para a elaboração e implementação de políticas públicas baseadas em evidências



## **Fácil acesso à materiais**

Acesso à materiais das cidades participantes sistematizados em uma única plataforma



## **Eventos exclusivos**

Atividades com as cidades da Rede PBM para trocas de experiências



## **Conteúdos diversos**

Disponibilização de documentos relevantes e atuais sobre os 3 macrotemas



## **Fórum online**

Espaços para debates, dúvidas e aproximações diretas entre cidades integrantes da rede



## **Capacitações**

Eventos com o intuito de capacitar gestores e técnicos sobre os principais conceitos e práticas da mobilidade



## **Dados e indicadores**

Disponibilização de dashboards de visualização de bases nacionais para auxiliar análises



## **Participação gratuita**

O ingresso à Rede PBM não envolve transferência de recursos financeiros







## Quais são os **deveres** como participante?

---



**Acessar a plataforma** regularmente e **catalogar** os documentos, boas práticas e desafios de sua cidade.



**COMO  
PARTICIPAR?**

A large, stylized teal question mark icon is positioned to the right of the text 'COMO PARTICIPAR?'. The question mark is composed of a thick, curved stroke for the top and a solid teal circle for the dot. The background is a vibrant yellow with a complex pattern of light-colored geometric shapes, including lines, arrows, and circles, suggesting a technical or digital theme. A horizontal dashed teal line runs across the bottom of the text area.

**Preencha a manifestação de interesse!**



**Painel  
Brasileiro da  
Mobilidade**

#Segura&Sustentável

## Rede PBM | Formulário de Manifestação de Interesse

Olá, representante municipal! Que bom ter você aqui!

Este formulário faz parte do Painel Brasileiro da Mobilidade (PBM), uma iniciativa do Instituto Cordial, de abrangência nacional, que busca contribuir para o desenvolvimento de uma mobilidade mais acessível, segura e sustentável no Brasil.

**Para acessar a  
manifestação de  
interesse:**



<https://x.gd/pLOwn>

Jornada da  
**Rede PBM**

Passos para a participação na Rede



Contatos  
Iniciais



Reunião de  
apresentação da Rede  
PBM e manifestação  
de Interesse



Catálogo de  
documentos, boas  
práticas e desafios

Habilitação individual



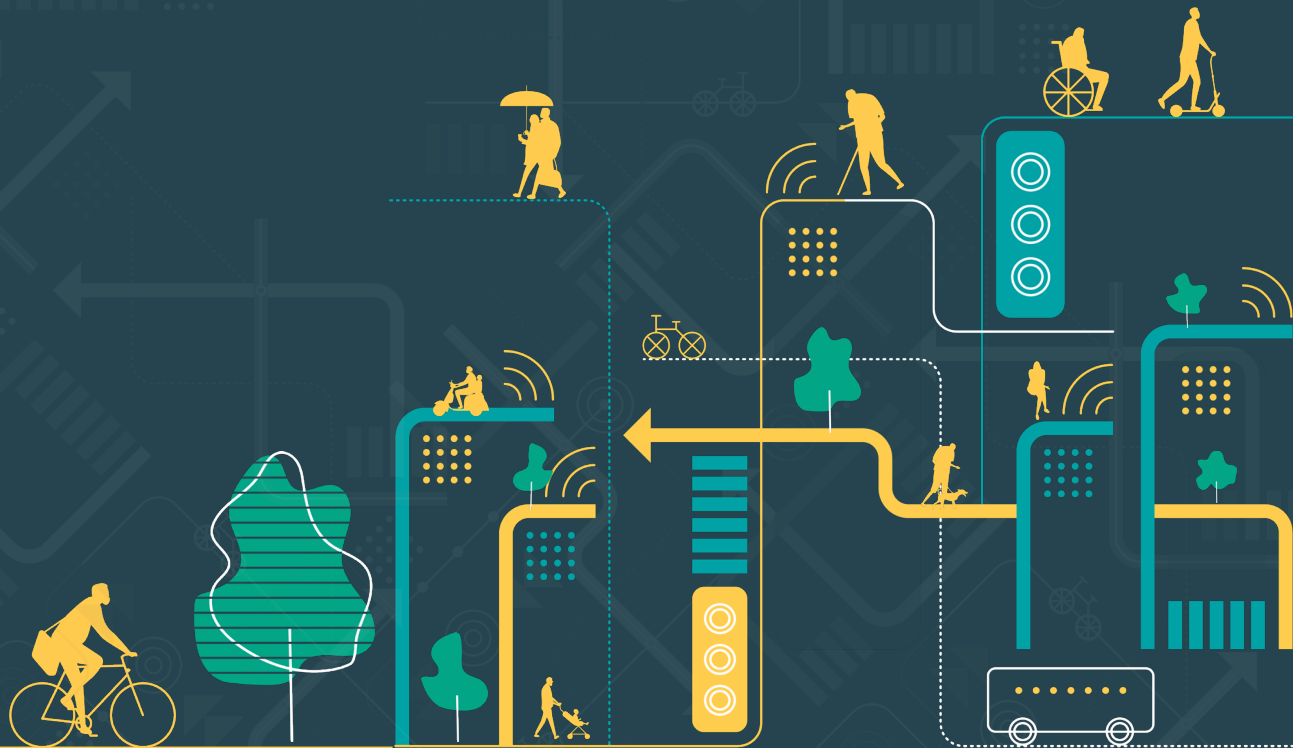
Formalização da  
habilitação da cidade  
na Rede PBM

Habilitação formal



Atualização da  
catalogação e  
participação  
efetiva na Rede

Dúvidas?





# Painel Brasileiro da Mobilidade

#Segura&Sustentável

## Rede PBM

redepbm@institutocordial.com.br

r

+55 11 99585-3850

Instituto  
**cordial**

