PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2030

PARAGUAY

RESUMEN EJECUTIVO

V°B°

MOPC
#ObrasParaLaGente

Agencia Nacional de
TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL

TETÃ REKUÁI
GOBIERNO NACIONAL

Paraguay de la gente

RESUMEN

En Paraguay, la inseguridad vial supone un grave problema social y económico con un promedio anual superior a 50.000 siniestros viales que provocan alrededor de 1.200 fallecidos y que sitúan la tasa de mortalidad por esta causa entre las más altas del América Latina y el Caribe.

A la vista de esta problemática el Gobierno Nacional impulsó la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial2008-2013 y su posterior actualización 2013-2018 siendo inicialmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) como entidad a cargo de elaborar, proponer y ejecutar políticas referentes a infraestructura, la entidad responsable de liderar y coordinar su ejecución.

Con la creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) a partir de la promulgación de la Ley 5016/2014 "NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL" este liderazgo recae en la ANSTV.

Durante los años 2021 y 2022 el MOPC y la ANTSV, con financiamiento del del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), han venido realizando la Estructuración del Plan Nacional de Seguridad Vial hasta el año horizonte 2030 (PNSV 2030) a través de un contrato de consultoría con el consorcio internacional formado por las empresas CPS y Peyco y que ha incluido un proceso participativo en sus diferentes fases al objeto de incorporar los aportes de los sectores público y privado y de organizaciones de la sociedad civil.

MISIÓN

La Misión del Plan Nacional de Seguridad Vial de Paraguay 2030 es articular la gestión de la seguridad vial del país a través de la armonización de los sectores público, privado y la sociedad civil y la puesta en marcha de estrategias enfocadas en reducir la siniestralidad vial, reduciendo a su vez los impactos generados.

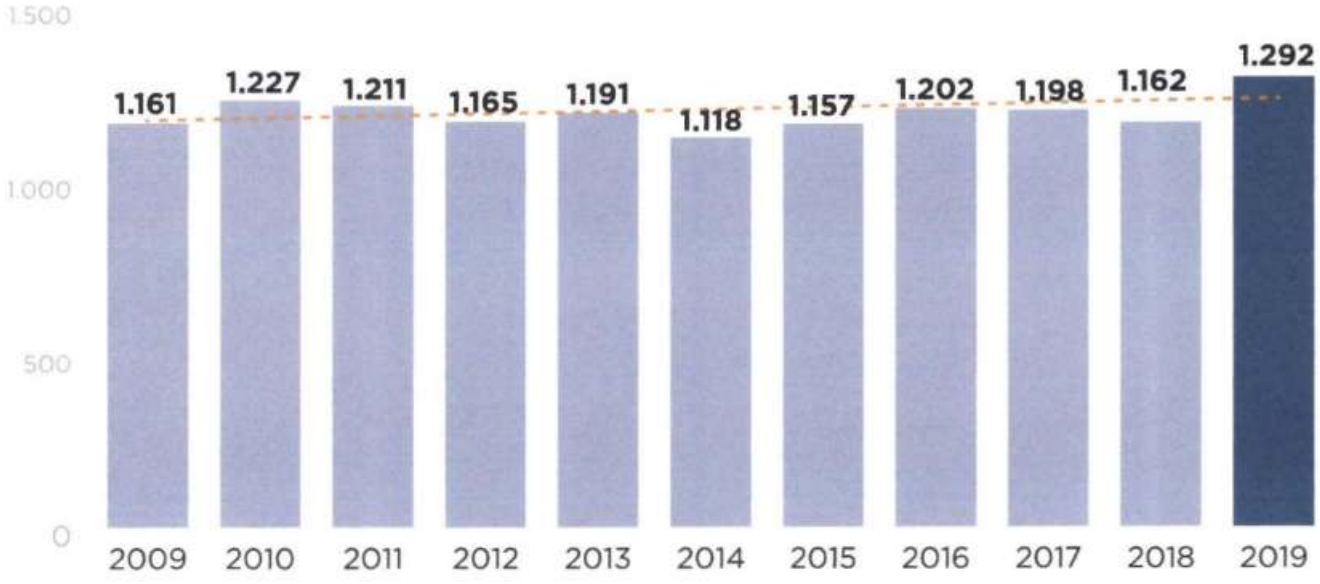
VISIÓN

Situar a Paraguay entre los cinco países con menores tasas de mortalidad y morbilidad de América Latina, con una cultura de seguridad vial fortalecida tal que las entidades públicas y privadas incorporan en su quehacer institucional acciones permanentes en pro de la seguridad vial y la ciudadanía reconoce los riesgos y contribuye, con su buen comportamiento, a minimizar la siniestralidad vial.

LA SINIESTRALIDAD VIAL EN PARAGUAY

De acuerdo con los datos el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, MSPBS, entre 2009 y 2019 se registraron 13.084 fallecidos en siniestros viales, lo que supone un promedio de 1.189 fallecidos cada año.

GRÁFICO 9 | Número de fallecidos en siniestros viales, 2009 - 2019.



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

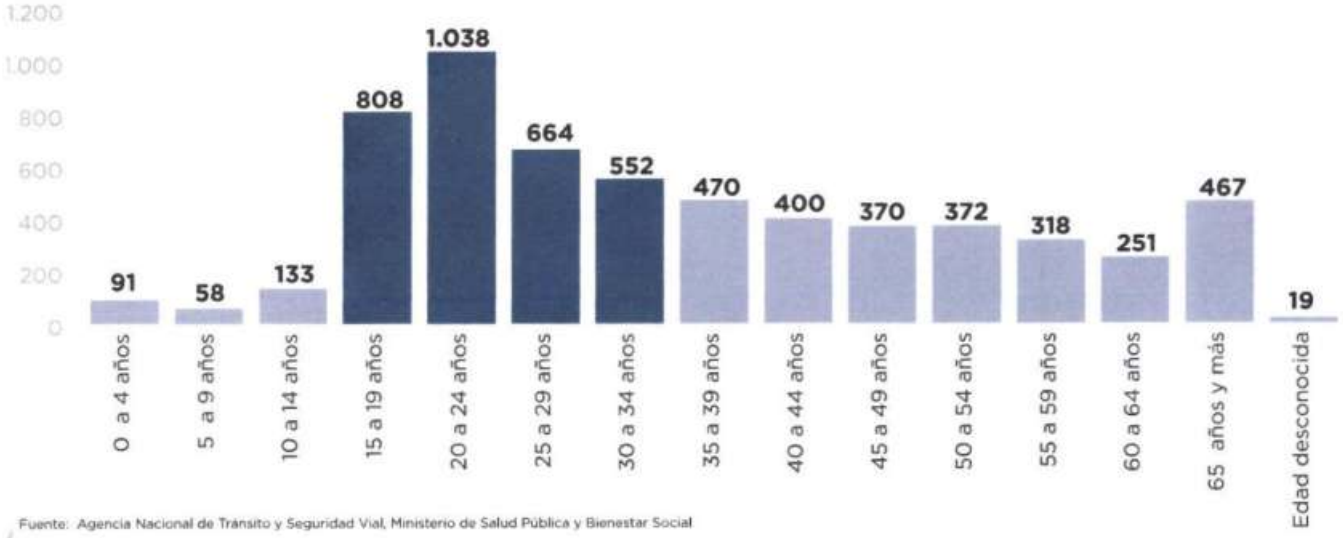
La mayor parte de los fallecidos eran motociclistas (55% del total en 2.019) y peatones (21% del total en 2.019)

GRÁFICO 11 | Distribución de fallecidos, por tipo de usuario entre los años 2013 y 2019.

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

De acuerdo con la información estadística del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social los fallecidos están sobrerrepresentados en las franjas de edad entre 15 y 34 que son las que presentan las mayores tasas de mortalidad a causa de siniestros viales.

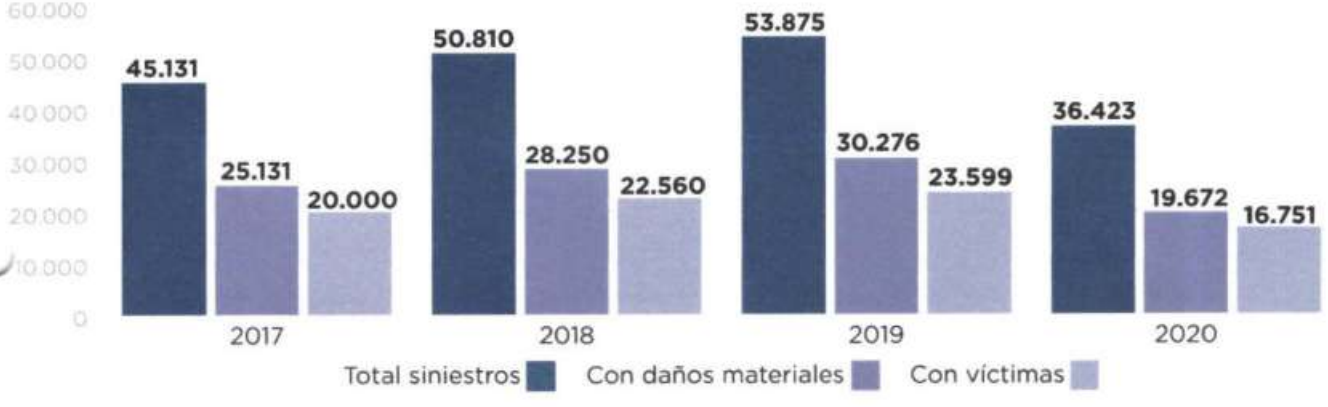
GRÁFICO 13 | Distribución del total de fallecidos entre 2013 y 2019, por grupos de edad



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Con respecto a las cifras de heridos no existen cifras globales. De acuerdo con los datos registrados por la Dirección General del Sistema 911 la cifra total de siniestros viales con heridos o fallecidos supera un promedio de 22.000 entre los años 2017 y 2019 siendo que cada uno de estos siniestros se corresponde con una o más víctimas.

GRÁFICO 7 | Totalidad de siniestros viales ocurridos en el territorio nacional entre 2017 y 2020, reportados por la Dirección General del Sistema 911



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL PNSV 2030

La estrategia del presente Plan Nacional de Seguridad Vial 2030, se enmarca en el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", periodo 2011-2020, en el cual se estableció como objetivo principal "estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial". También se armoniza con los pilares del Plan del Decenio 2021-2030, que contemplan usuarios, vehículos e infraestructuras seguras, y una adecuada respuesta post-siniestro, mediante la gestión del gobierno, en coordinación con el sector privado y la sociedad civil.

El plan incluye un total de **33 Objetivos** Estratégicos enmarcados dentro de **14 Líneas** Estratégicas que a su vez se distribuyen entre los **5 Pilares** definidos en el ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU.***

OBJETIVO GENERAL DEL PLAN

- **REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL EN PARAGUAY**

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN

- Reducir hasta el año 2030 el número de muertos y heridos en siniestros viales en un 30 % sin perder de vista el objetivo global de la reducción del 50 % del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.
- Reducir el número de fallecidos en motocicletas en siniestros viales.
- Reducir el número de peatones fallecidos.
- Reducir la tasa de fallecidos jóvenes, específicamente en el rango de edad entre 15 y 29 años.
- Consolidar un plan financiado para la seguridad vial.

EL ENFOQUE DE LA VISIÓN CERO

Teniendo en cuenta que la Visión Cero es un excelente referente internacional, se ha considerado este enfoque en el presente Plan para mejorar la seguridad vial de Paraguay, y en la estrategia propuesta se han incorporado sus principios.

PRINCIPIOS DE LA VISIÓN CERO

- **Principio de falibilidad:** las personas cometen errores que pueden provocar siniestros.
- **Principio de vulnerabilidad:** el cuerpo humano tiene una capacidad limitada de tolerar la fuerza de un impacto sin que se produzcan lesiones.
- **Principio de responsabilidad compartida:** existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, gestionan y usan las carreteras y vehículos, así como quienes proporcionan la respuesta post-accidente.
- **Principio de enfoque integral o de redundancia:** todas las partes del sistema deben ser reforzadas para multiplicar sus efectos, de forma que, si una de las partes falla, las personas continúen protegidas

ESTRUCTURA DEL PLAN

PILAR ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRATÉGICA
1 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	▸ Fortalecimiento institucional
	▸ Vigilancia y control
	▸ Datos de siniestros viales y movilidad
	▸ Sociedad civil y participación ciudadana
	▸ Investigación
	▸ Cooperación Internacional
2 VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS	▸ Seguridad en rutas
	▸ Seguridad en vías urbanas
3 VEHÍCULOS MÁS SEGUROS	▸ Condiciones técnicas de los vehículos
	▸ Seguridad del parque automotor
4 USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS	▸ Educación Vial y concientización
	▸ Formación a conductores
5 RESPUESTA TRAS LOS SINIESTROS VIALES	▸ Asistencia en el lugar del siniestro y en centros médicos
	▸ Apoyo posterior al siniestro.

PILAR 1. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

El organismo responsable de la Seguridad Vial en el país, debe desarrollar estrategias, a partir de las metas fijadas y se deben encaminar acciones para fortalecer su capacidad de gestión. Esta gestión implica la adopción de políticas de seguridad vial, la revisión y adopción de normativas, la creación de alianzas con las diversas entidades implicadas y la articulación de las políticas locales, nacionales e internacionales.

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1.1.1 Fortalecer la labor del organismo coordinador de la Seguridad Vial
1.1.2 Capacitar al personal de las entidades que realizan labores relacionadas con la seguridad vial
1.1.3 Establecer alianzas entre la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y los Municipios para gestionar eficientemente la seguridad vial
1.1.4 Gestionar la obtención de recursos para financiar la seguridad vial

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.2: VIGILANCIA Y CONTROL

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1.2.1 Implementar un Sistema de Licencias por Puntos
1.2.2 Intensificar los controles en las vías
1.2.3 Mejorar el proceso de control y matrícula de vehículos
1.2.4 Extender el control de vehículos de transporte de carga y pasajeros a todos los ámbitos
1.2.5 Implementar un programa de monitoreo de las flotas de transporte público

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.3: DATOS DE SINIESTROS VIALES Y MOVILIDAD

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1.3.1 Mejorar la recolección de datos y análisis de la seguridad vial
1.3.2 Mejorar la calidad en el procesamiento de datos en centros asistenciales
1.3.3 Mejorar datos de movilidad y exposición al riesgo

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.4: SOCIEDAD CIVIL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1.4.1 Impulsar la participación de privados e integrar la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa
1.4.2 Promover la participación ciudadana

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.5: INVESTIGACIÓN

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1.5.1 Estudiar el fenómeno de la siniestralidad vial involucrando a diferentes entidades, universidades y/o centros de investigación

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.6: COOPERACIÓN INTERNACIONAL

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1.6.1 Crear alianzas con socios estratégicos en el ámbito internacional
1.6.2 Adherirse a los Planes de los Decenios de la Seguridad Vial

PILAR 2. VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

Las condiciones de la infraestructura vial es uno de los factores más importantes en la ocurrencia de los siniestros pudiendo tener un impacto significativo en la gravedad de los mismos. Por ello hay que realizar mejoraras viales permanentemente, realizando evaluaciones de la infraestructura vial e incorporando la seguridad vial en las etapas de planificación, diseño, construcción y operación de las carreteras.

Es importante contar con reglamentos coherentes, manuales técnicos referentes a aspectos que permitan mejorar las características de la infraestructura vial y el entorno, teniendo en cuenta el comportamiento de los usuarios.

LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1: SEGURIDAD EN CARRETERAS

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

2.1.1 Promover la seguridad vial en el diseño de infraestructuras

2.1.2 Aplicar procedimientos de gestión de la seguridad en infraestructuras

LÍNEA ESTRATÉGICA 2.2: SEGURIDAD EN VÍAS URBANAS

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

2.2.1 Promover la seguridad vial peatonal y de usuarios vulnerables

PILAR 3. VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

En Paraguay la mayoría de los vehículos que se adquieren son importados, tanto nuevos como usados. En concreto, la proporción de vehículos usados en relación a vehículos cero kilómetros ingresados al país es de 80% de usados por 20% de nuevos. Además, estos vehículos usados tienen estándares de seguridad que en ocasiones ya no están vigentes en los mercados de origen y que incluso violan normas de seguridad locales y de la región. Por lo que se puede afirmar que el parque automotor de Paraguay presenta un elevado grado de obsolescencia.

LÍNEA ESTRATÉGICA 3.1: CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

3.1.1 Implementar la obligatoriedad de la Inspección Técnica Vehicular para todos los vehículos

3.1.2 Mantener actualizado el registro de vehículos incluyendo información de las condiciones técnicas de los mismos

LÍNEA ESTRATÉGICA 3.2: SEGURIDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

3.2.1 Establecer políticas para la renovación del parque automotor

PILAR 4. USUARIOS DE VÍAS MÁS SEGUROS

Existen muchos usuarios que no respetan las normas de tránsito o que, sencillamente, las desconocen. La mayor parte de los conductores no ha recibido ningún tipo de formación para la obtención de la licencia o bien estas han sido poco rigurosas. En el caso de los motociclistas, primer grupo de usuarios por número de víctimas en siniestros viales, su conocimiento es meramente empírico.

Para lograr usuarios más seguros, se deben implementar programas integrales cuyo propósito principal sea mejorar el comportamiento de los usuarios, educándolos y sensibilizándolos, haciendo más visible al colectivo de usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, niños, niñas personas con discapacidad y adultos mayores), y con ello se logre incrementar las conductas seguras como el uso del cinturón de seguridad, uso de las sillitas de retención infantil, del casco, reducir la conducción bajo efectos del alcohol, o a exceso de velocidad, así como que la sociedad en su conjunto acepte y valore la movilidad en bici como medio de transporte y no solo de deporte o recreación, entre otras, reduciendo los factores de riesgo.

Además, se debe impulsar y supervisar la creación de más escuelas de conducción, así como hacer mucho énfasis en la supervisión de los aspectos en materia de control de las aptitudes psicofísicas de los conductores con la implicación de las autoridades con compe-

tencias específicas. Esta educación y formación debe ir acompañada de las correspondientes vigilancia y control.

LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1: **EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN**

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1.1 Reforzar la enseñanza de seguridad vial en el sistema educativo

4.1.2 Desarrollar más campañas de concientización e involucrar a los medios de comunicación del país

LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2: **FORMACIÓN A CONDUCTORES**

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.2.1 Implementar la obligatoriedad de formación en una escuela de conducir para la obtención de la licencia

4.2.2 Mejorar la capacitación a conductores

4.2.3 Mejorar la capacitación a conductores de la categoría profesional

4.2.4 Mejorar la capacitación a conductores de motocicletas y ciclomotores

PILAR 5. RESPUESTA TRAS LOS SINIESTROS VIALES

La atención posterior al siniestro (primeros auxilios, respuesta ambulatoria y atención médica de urgencia) es fundamental, pudiendo contar con un eficiente sistema de atención de emergencias, garantizando una atención oportuna y efectiva en el lugar de los hechos, mejorando el sistema de atención hospitalaria y de rehabilitación de lesionados, garantizando la recuperación y rehabilitación de los afectados, incrementar la capacidad de respuesta a las emergencias por los siniestros viales fortalecer la atención del trauma y padecimientos agudos mejorando los servicios de atención médica prehospitalaria y hospitalaria.

LÍNEA ESTRATÉGICA 5.1: **ASISTENCIA EN EL LUGAR DEL SINIESTRO Y EN CENTROS MÉDICOS**

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

5.1.1 Fortalecer el sistema de emergencias

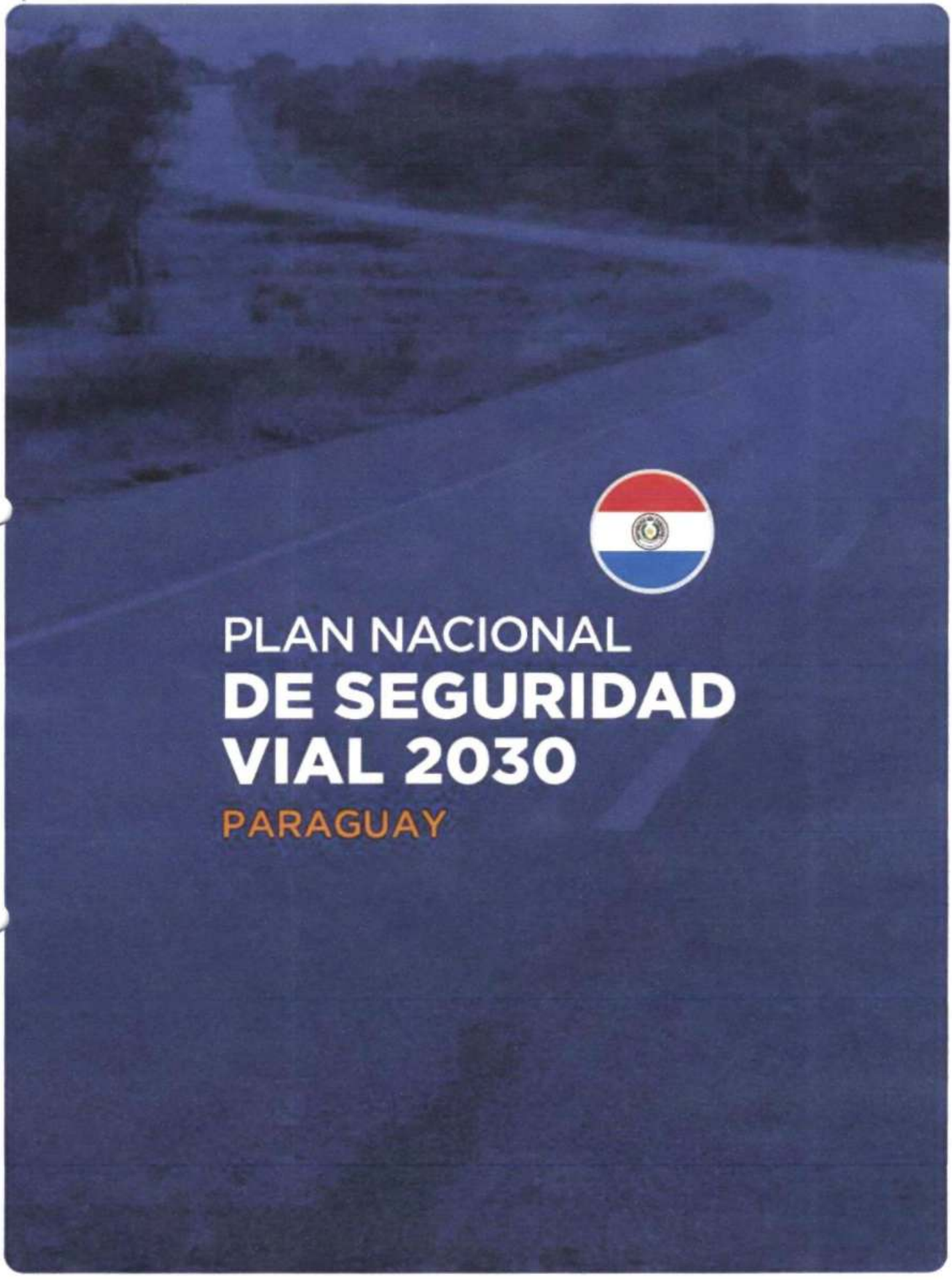
LÍNEA ESTRATÉGICA 5.2: **APOYO POSTERIOR AL SINIESTRO VIAL**

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

5.2.1 Aprobar la nueva Ley de Seguro Obligatorio

5.2.2 Fortalecer el sistema de rehabilitación de pacientes

5.2.3 Visibilizar las asociaciones de víctimas



PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2030

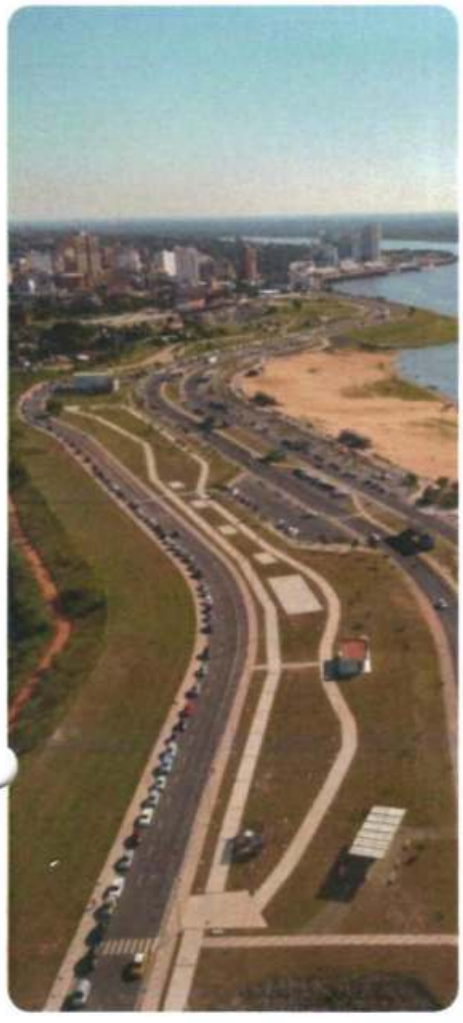
PARAGUAY

MOPC
Obras para la Gente

Agencia Nacional de
TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL

TETÃ REKUÁI
GOBIERNO NACIONAL

Paraguay
de la gente



PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2030

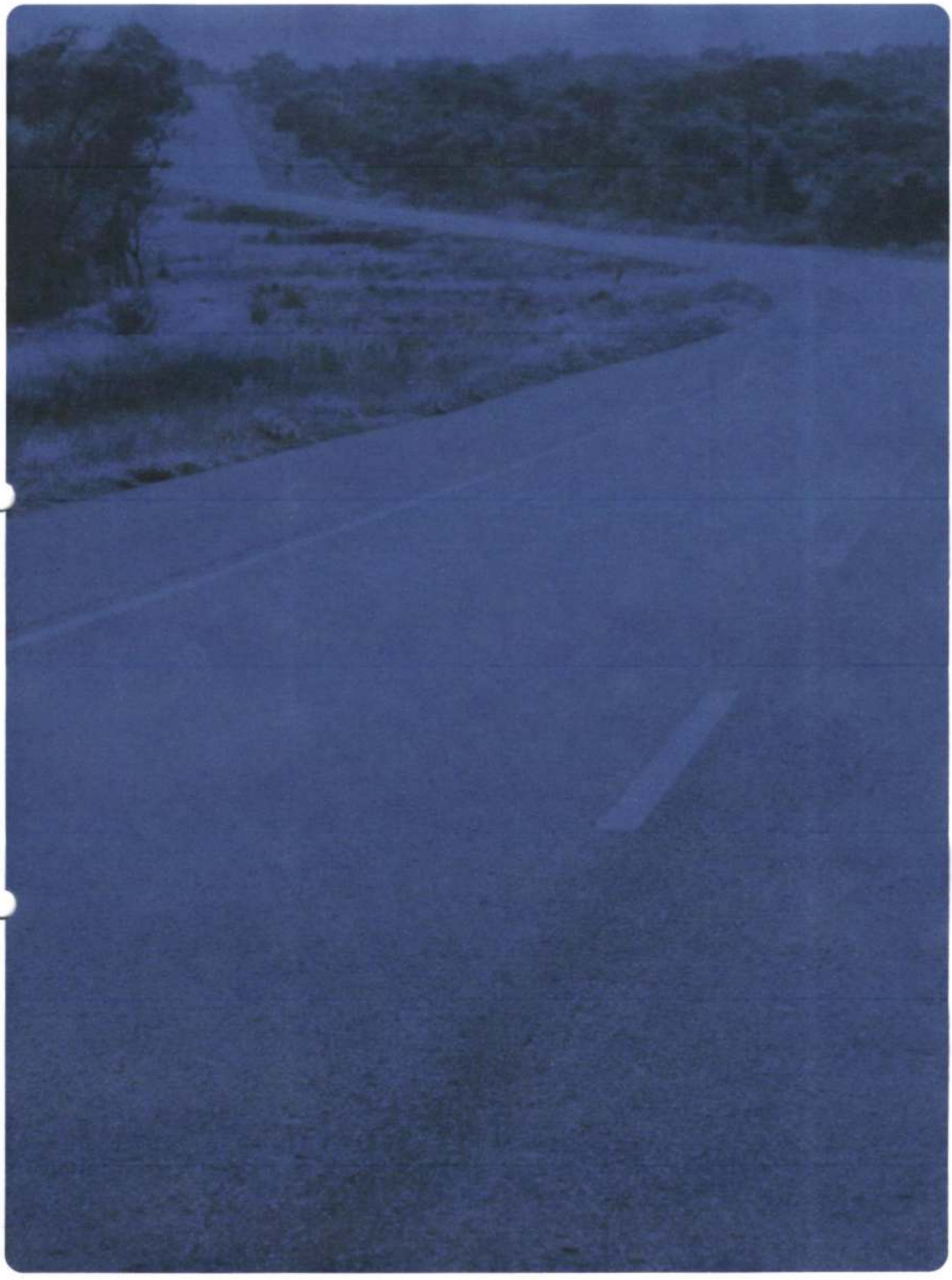
PARAGUAY

MOPC
#ObrasParaLaGente

Agencia Nacional de
TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL

TETÃ REKUÁI
GOBIERNO NACIONAL

Paraguay
de la gente



PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

MOPC
Obras Para La Gente

Agencia Nacional de
TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL

TETÃ REKUÁI
GOBIERNO NACIONAL

Paraguay
de la gente

autoridades

Agradecemos a todos los agentes intervinientes en la ejecución del PNSV 2030

- **Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial -ANTSV**
- **Comité Consultivo de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial:**
  - Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones -MOPC
  - Viceministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
  - Viceministerio de Transporte
- **Dirección Nacional de Patrulla Caminera**
- **Dirección Nacional de Transporte - DINATRAN**
- **Ministerio del Interior - MDI**
- **Policía Nacional**
- **Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPBS**
- **Hospital de Trauma Manuel Giagni**
- **Ministerio de Educación y Ciencias – MEC**
- **Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat**
- **Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social**
- **Dirección del Registro de Automotores**
- **Touring y Automóvil Club Paraguayo - TACPY**
- **Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias - CADAM**
- **Cámara Industrial Paraguaya de Motocicleta y Automotores - CIPAMA**
- **Gobernaciones**
- **Municipalidades**
- **Asociaciones de Municipios:**
  - Organización Paraguaya de Cooperación Internacional - OPACI
  - Asociación de Municipios del Área Metropolitana de Asunción - AMUAMA
  - Otras asociaciones de municipios
- **Asociación Paraguaya de Compañías de Seguros -APCS**
- **Asociaciones de víctimas:**
  - Asociación Seguridad en las Rutas - SER
  - Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial – AFAVIV
  - Otras asociaciones de víctimas
- **Empresas privadas**
- **Sociedad civil**

Técnicos y autoridades

CONTENIDO

9 RESUMEN Y OBJETIVO

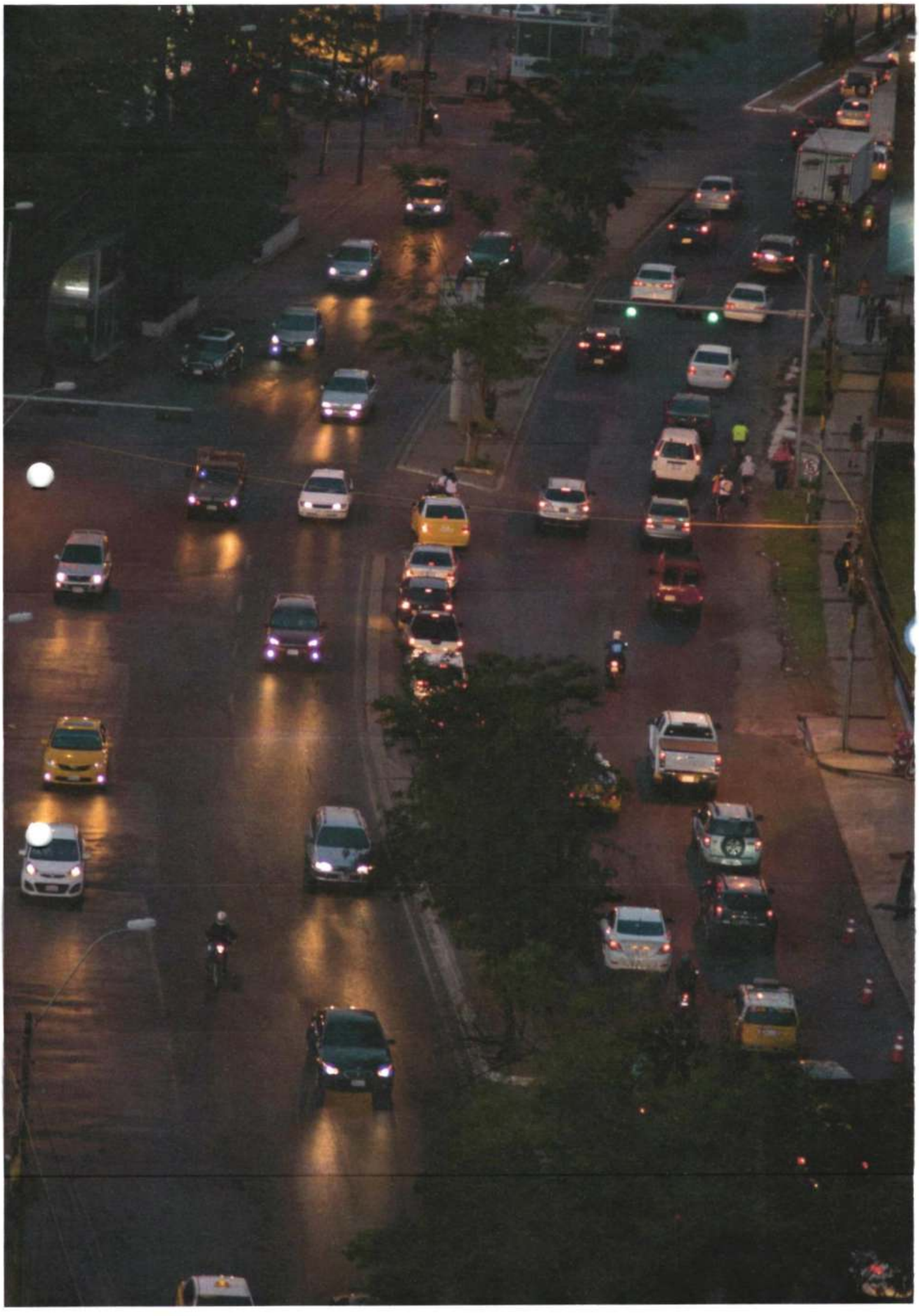
17 SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL

29 ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL PNSV 2030

33 PLAN DE ACCIÓN

43 IMPLEMENTACIÓN DEL PNSV 2030

47 ANEXO



PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

RESUMEN Y OBJETIVO

En Paraguay, la inseguridad vial supone un grave problema. Con un promedio anual superior a 50.000 siniestros viales que provocan alrededor de 1.200 fallecidos y numerosos heridos de distinta gravedad que precisan de atención médica y que, en no pocos casos, quedan con secuelas permanentes, el costo social y económico que el estado paraguayo y la sociedad en su conjunto deben asumir es demasiado elevado.

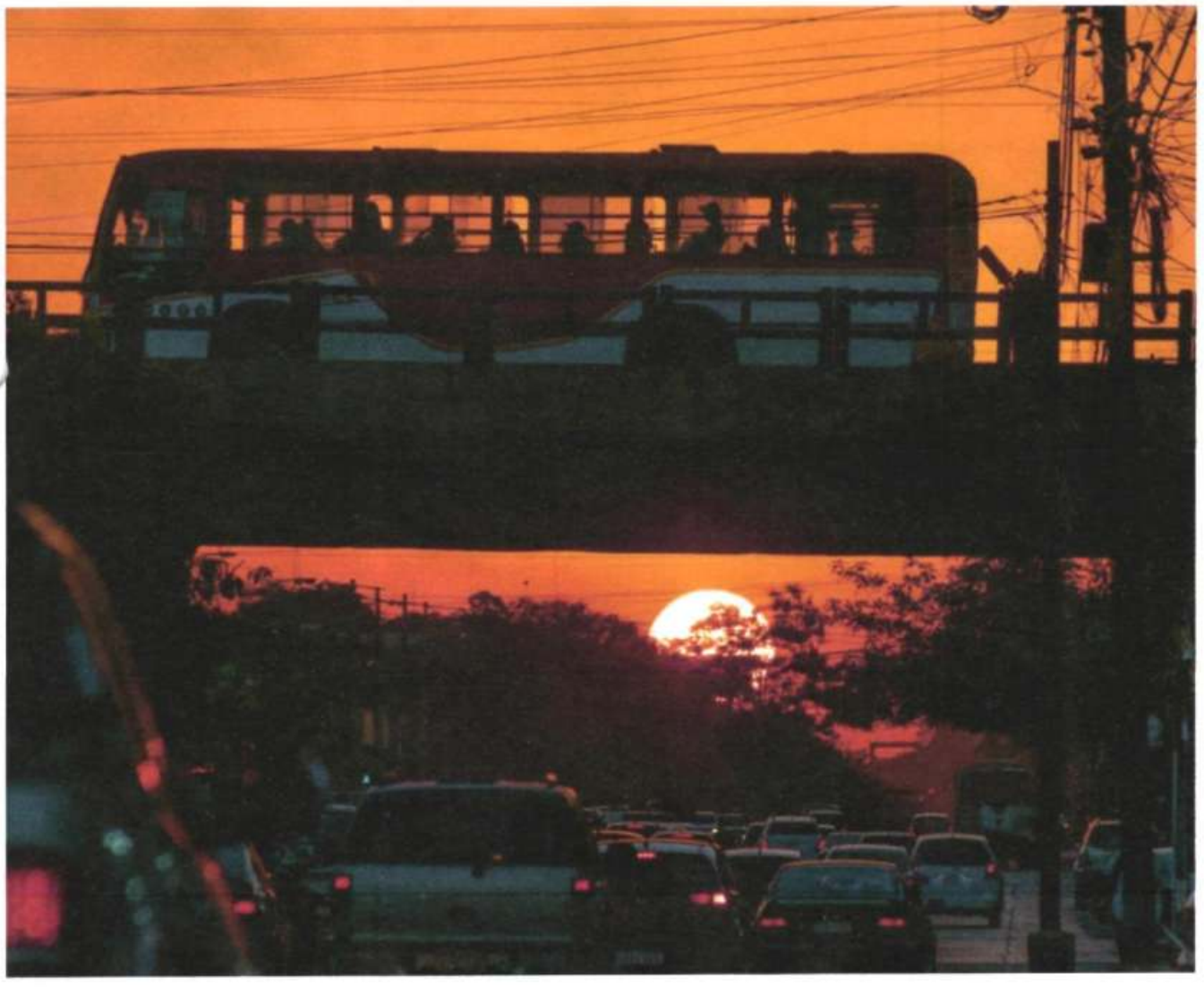
50.000
siniestros viales promedio anual

A la vista de esta problemática el Gobierno Nacional impulsó la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial2008-2013 y su posterior actualización 2013-2018 siendo inicialmente el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) como entidad a cargo de elaborar, proponer y ejecutar políticas referentes a infraestructura, la entidad responsable de liderar y coordinar su ejecución.

1.200
fallecidos y numerosos heridos de distinta gravedad

Con la creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) a partir de la promulgación de la Ley 5016/2014 "NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL" este liderazgo recae en esta institución.

Durante los años 2021 y 2022 el MOPC y la ANTSV, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), han venido realizando la Estructuración del



Plan Nacional de Seguridad Vial hasta el año horizonte 2030 (PNSV 2030) a través de un contrato de consultoría con el consorcio internacional formado por las empresas CPS y Peyco y que ha incluido un proceso participativo en sus diferentes fases al objeto de incorporar los aportes de los sectores público y privado y de organizaciones de la sociedad civil.

Esta consultoría ha incluido en sus primeras fases una descripción y análisis de los avances y logros de la implementación de las estrategias del Plan Nacional de Seguridad Vial anterior, 2013-2018 y un diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial en Paraguay.

Una vez cubiertos los anteriores hitos se ha redactado el Nacional de Seguridad Vial 2030.

El plan incluye un total de **33 Objetivos Estratégicos** enmarcados dentro de **14 Líneas Estratégicas** que a su vez se distribuyen entre los **5 Pilares** definidos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la ONU. Los cinco pilares son:

EL ENFOQUE DE LA VISIÓN CERO

La Visión Cero se ha definido como una actitud hacia la vida y un enfoque para crear un sistema seguro de transportes y carreteras; surgió de la política nacional adoptada por el Parlamento de Suecia en 1997, dándose prioridad a la seguridad vial de los usuarios. La premisa de la Visión Cero es: "Ninguna pérdida de vida es aceptable", y se plantea una estrategia de prevención que permita llevar a cero el número de muertos y heridos de gravedad, producto de siniestros viales.

Los países que han adoptado la Visión Cero, han tenido reducciones importantes de víctimas en los siniestros viales. Ha sido implementada en Suecia, Holanda, Austria, Edmonton (Canadá), entre otros. En Suecia, pasaron de tener 7 muertes por cada 100 mil personas en 1997 a 3 víctimas fatales por cada 100 mil habitantes en 2014. Teniendo en cuenta que la Visión Cero es un excelente referente internacional, se ha considerado este enfoque en el presente Plan para mejorar la seguridad vial de Paraguay, y en la estrategia propuesta se han incorporado sus principios.

PRINCIPIOS DE LA VISIÓN CERO

Principio de falibilidad	Principio de vulnerabilidad	Principio de responsabilidad compartida	Principio de enfoque integral o de redundancia
Las personas cometen errores que pueden provocar siniestros.	El cuerpo humano tiene una capacidad limitada de tolerar la fuerza de un impacto sin que se produzcan lesiones.	Existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, gestionan y usan las carreteras y vehículos, así como quienes proporcionan la respuesta post-accidente.	Todas las partes del sistema deben ser reforzadas para multiplicar sus efectos, de forma que, si una de las partes falla, las personas continúen protegidas.

En síntesis, en el enfoque de la Visión Cero, se deben analizar las principales causas de los siniestros viales, y a partir de ellas, se diseñarán los componentes del sistema de transporte o se establecerán las recomendaciones para remediar las fallas, de modo tal que se evite o perdone el error humano, y estos errores no deriven en la muerte o lesiones de los actores.

El objetivo final de la política alineada a la Visión Cero es que nadie resulte muerto o gravemente herido en un siniestro vial, entendiéndose por lesiones graves, aquellas heridas que conllevan discapacidad permanente; y que la responsabilidad sea compartida.

METODOLOGÍA

La estructuración del Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 (PNSV 2030) del Paraguay se desarrolló a través de un proceso que se inició con una primera etapa de revisión del documento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018 (PNSV 2013-2018), con el fin de conocer los antecedentes de la situación de seguridad vial del país, las actuaciones propuestas en dicho plan, la evolución del mismo, los avances alcanzados al día de hoy, la participación de las diferentes instancias públicas y privadas en el desarrollo de las estrategias y determinar los aspectos a priorizar.

Esta actividad se desarrolló a través de entrevistas que se fueron gestionando a través de formularios enviados a la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y los miembros del Consejo Consultivo de Seguridad Vial. Esta primera etapa finalizó con la realización de un taller de socialización de resultados de la Evaluación del Plan Nacional SV 2013-2018, el día 28 de octubre de 2021 que tuvo como objetivo examinar los avances y logros del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018 y obtener reco-

mendaciones para mejorar la seguridad vial en el futuro próximo.

La segunda etapa consistió en la elaboración de un diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial, donde se extrajeron las principales conclusiones y recomendaciones como cierre de la fase de descripción y análisis de los avances y logros del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018

En esta etapa. se desarrolló el segundo taller, el 2 de diciembre de 2021, presentándose el diagnóstico de la situación actual de seguridad vial de Paraguay, y cuyo objetivo fue obtener información, verificar y ajustar aquella disponible y, sobre todo, lograr la explicación situacional de la inseguridad vial, según diversos actores gubernamentales y sociales.

La tercera, y última etapa, consistió en la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial 2030, en conjunto con la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, y con la participación de todos los organismos y/o instituciones implicadas en la seguridad vial del país. El Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 contiene la visión y misión, los pilares estratégicos con sus líneas estrategias, los objetivos estratégicos y operativos, así como sus indicadores de seguimiento, los lineamientos generales para su implementación, los costos estimados para su ejecución y los mecanismos de monitoreo y evaluación para todo el periodo del plan.

El 12 de julio de 2022 se desarrolló, el tercer y último taller sobre el Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 con el objetivo de presentar los componentes del Plan, definir el contenido definitivo del mismo y lograr que los diversos actores institucionales se comprometan con su puesta en marcha e implementación, a través de las cartas de compromiso repartidas el mismo día del taller.

Taller N°1 de socialización de evaluación del Plan Nacional SV 2013-2018.

Taller N°2 de diagnóstico y análisis de la situación actual.

Taller N°3 sobre el Plan Nacional de Seguridad Vial 2030.

OBJETIVO GENERAL

REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL EN PARAGUAY

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Reducir hasta el año 2030 el número de muertos y heridos en siniestros viales en un 30 % sin perder de vista el objetivo global de la reducción del 50 % del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Reducir el número de fallecidos en motocicletas en siniestros viales.

Reducir la tasa de fallecidos jóvenes, específicamente en el rango de edad entre 15 y 29 años.

Reducir el número de peatones fallecidos

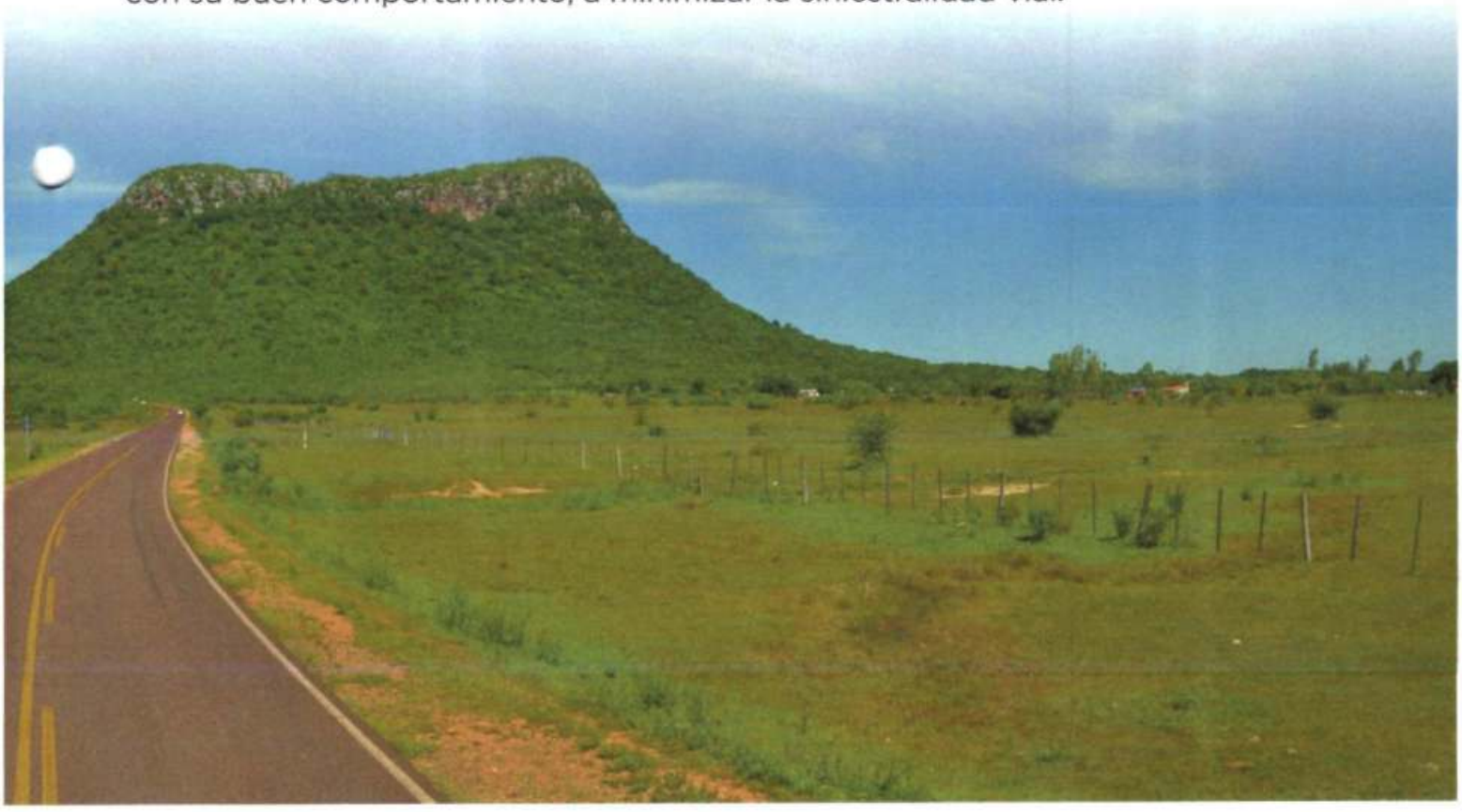
Consolidar un plan financiado para la seguridad vial.

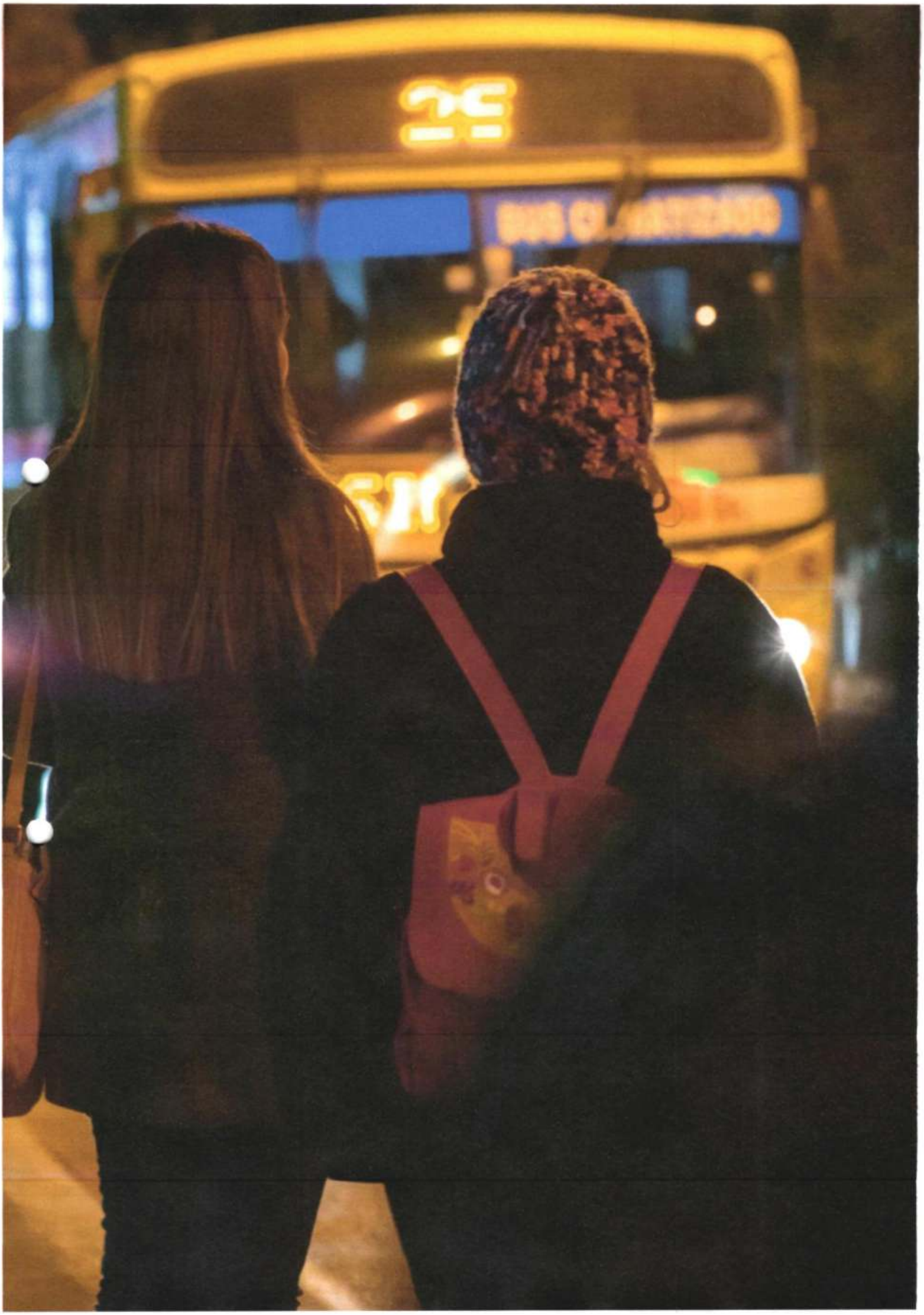
MISIÓN

La Misión del Plan Nacional de Seguridad Vial de Paraguay 2030 es articular la gestión de la seguridad vial del país a través de la armonización de los sectores público, privado y la sociedad civil y la puesta en marcha de estrategias enfocadas en reducir la siniestralidad vial, reduciendo a su vez los impactos generados.

VISIÓN

Situar a Paraguay entre los cinco países con menores tasas de mortalidad y morbilidad de América Latina, con una cultura de seguridad vial fortalecida tal que las entidades públicas y privadas incorporan en su quehacer institucional acciones permanentes en pro de la seguridad vial y la ciudadanía reconoce los riesgos y contribuye, con su buen comportamiento, a minimizar la siniestralidad vial.





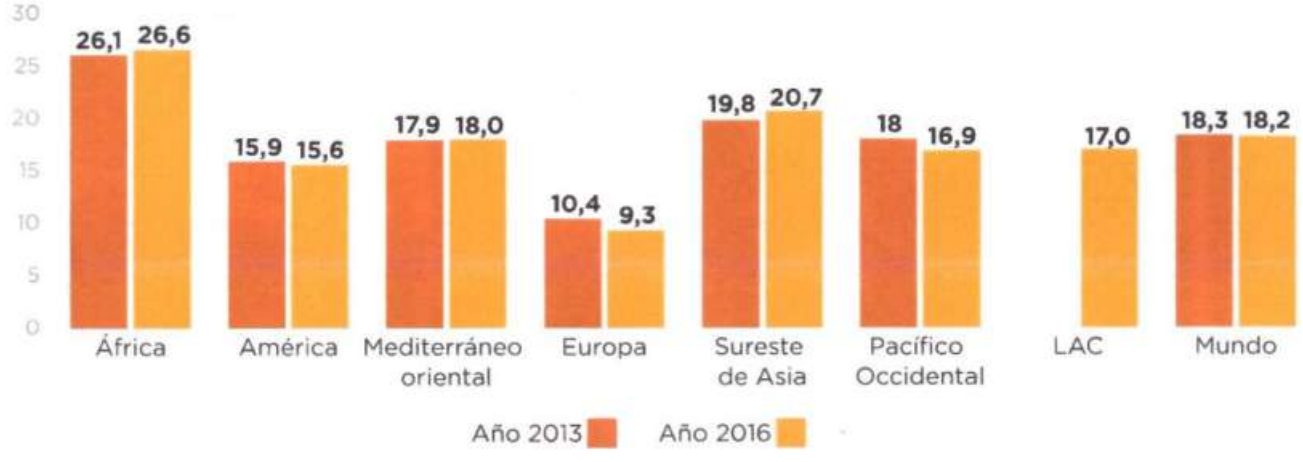
PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

SITUACIÓN ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL

SINIESTRALIDAD VIAL EN OTROS PAÍSES

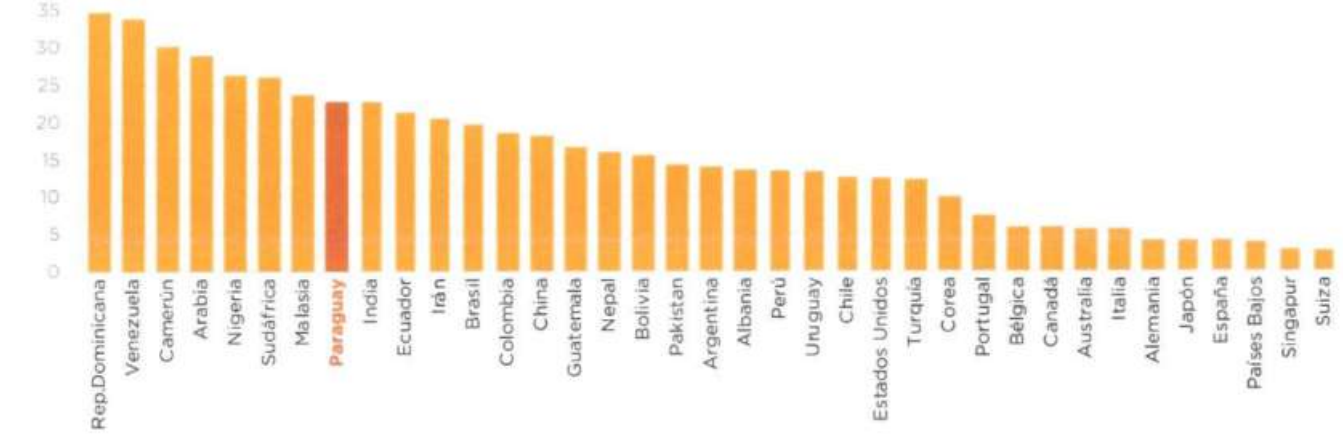
A nivel mundial, la tasa media de muertes por siniestros viales, reportada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para el año 2016 fue de 18,2 muertes por cada 100.000 habitantes, siendo mayores las tasas de siniestralidad para África y el Sureste Asiático, mientras que Europa y América son las regiones con tasas de mortalidad más bajas, 9,3 y 15,6 respectivamente. Sin embargo, al observarse específicamente la situación de América Latina y el Caribe (Región LAC), la tasa de muertes fue de 17 muertes por cada 100.000 habitantes, cifra elevada con respecto a la media europea (Gráfico 1). Se destacan países de excelente desempeño como, Suecia, Singapur, Países Bajos, España, Japón y Alemania, cuyas cifras no superan las 5 muertes por cada 100.000 habitantes (Ver Gráfico 2). Si bien, son países con mayor nivel de ingresos, no dejan de ser un referente importante, en cuanto a las medidas que utilizan en la gestión de la seguridad vial. Por tomar un ejemplo de estas medidas, algunos países de Europa tienen tasas de usos del cinturón de seguridad del 98% (FIT 2016).

GRÁFICO 1 | Tasas de muertes por siniestros viales en el mundo, en las regiones OMS y en América Latina (Muertes por cada 100.000 habitantes)



Fuente: Reporte Global de Seguridad Vial OMS, 2018 y Panorama de la Salud de Latinoamérica y el Caribe, 2020

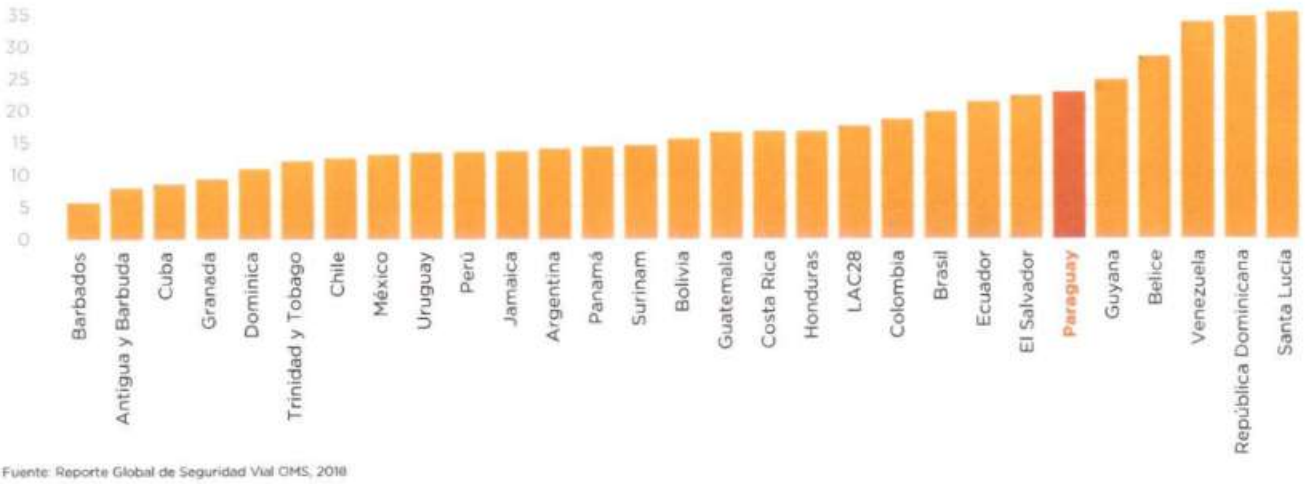
GRÁFICO 2 | Tasas de mortalidad por siniestros viales en diferentes países, año 2016



Fuente: Reporte Global de Seguridad Vial OMS, 2018

La situación de Latinoamérica, según los reportes de la OMS correspondientes al año 2016, las peores cifras de mortalidad se registraron en Santa Lucía, República Dominicana y Venezuela (más de 30 muertes por cada 100.000 habitantes). Sin embargo, Paraguay también se catalogó como uno de los países con altas tasas de mortalidad, situándose por encima de la media, con más de 20 muertes por cada 100.000 habitantes, similar a países como Ecuador, El Salvador, Guyana y Belice y por encima de otros, como Brasil, Colombia, Guatemala, México, Chile, Argentina, Uruguay, como se aprecia en el Gráfico 3. Cabe señalar que en el informe de la OMS se estiman para cada país unas tasas de infrareporte, diferentes para cada país a partir de una metodología común y que por ello las tasas de dicho informe son diferentes a otras cifras contenidas en la presente publicación.

GRÁFICO 3 | Tasas por siniestros viales en América Latina, año 2016



Fuente: Reporte Global de Seguridad Vial OMS, 2018

PARQUE AUTOMOTOR EN PARAGUAY

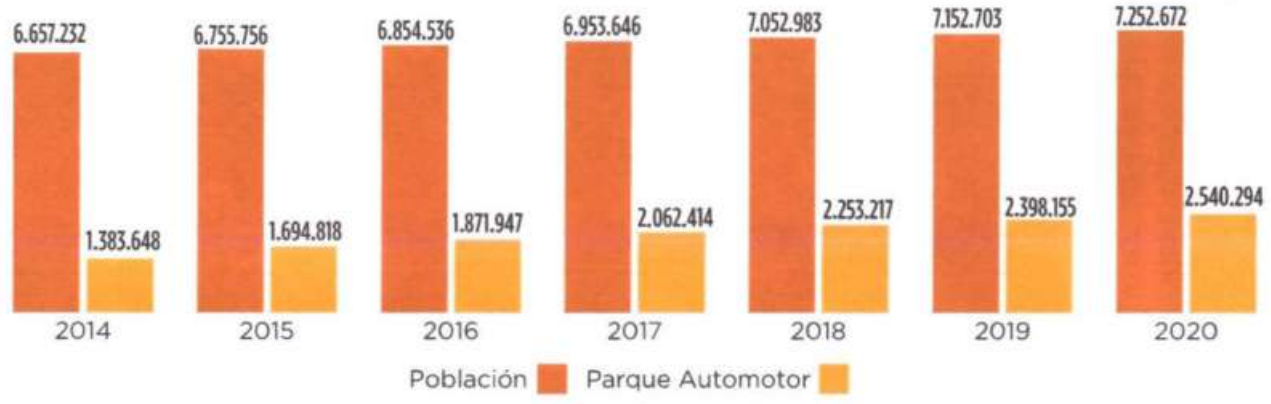
El parque automotor del Paraguay ha crecido en los últimos años, aumentando sus cifras en más del 80% durante esta franja temporal.

TABLA 1 | Comparación entre la población y el parque automotor

Años	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Población	6.657.232	6.755.756	6.854.536	6.953.646	7.052.983	7.152.703	7.252.672
Parque automotor	1.383.648	1.694.818	1.871.947	2.062.414	2.253.217	2.398.155	2.540.294

Fuente: Dirección del Registro de Automotores

GRÁFICO 4 | Comparación entre la población y el parque automotor de 2014 a 2020



Fuente: Dirección del Registro de Automotores e Instituto Nacional de Estadística de Paraguay

El principal problema en cuanto a seguridad vial que presenta el parque automotor es la antigüedad de los modelos dado que la proporción de vehículos usados en relación con los vehículos cero kilómetros ingresados al país es de 80% de usados por 20% de nuevos. Entre 2012 y 2019, ingresaron 486.000 autos usados, y 375.000 de estos tenían más de 10 años de antigüedad (según información de la Dirección Nacional de Aduanas).

TABLA 2 | Tasa estimada de vehículos importados en Paraguay con más de 10 años de antigüedad

Años	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
% vehículos	50%	63%	74%	77%	81.5%	83.8%	88.5%

Fuente: Cámara de Distribución de Automotores y Maquinarias de Paraguay

La cifra total de hogares cuyo medio de locomoción es la motocicleta supera a la de aquellos donde cuentan con automóviles o camionetas, en especial en las zonas rurales:

TABLA 3 | Bienes de movilización duraderos con que cuentan los hogares en 2019

	Total país	Urbana	Rural
Hogares	1.874.959	1.173.424	701.535
Automóvil o camioneta (%)	36,9	45,7	22,2
Motocicleta (%)	54,9	46,3	69,1

No incluye los departamentos de Boquerón y Alto Paraguay.

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas de Paraguay.

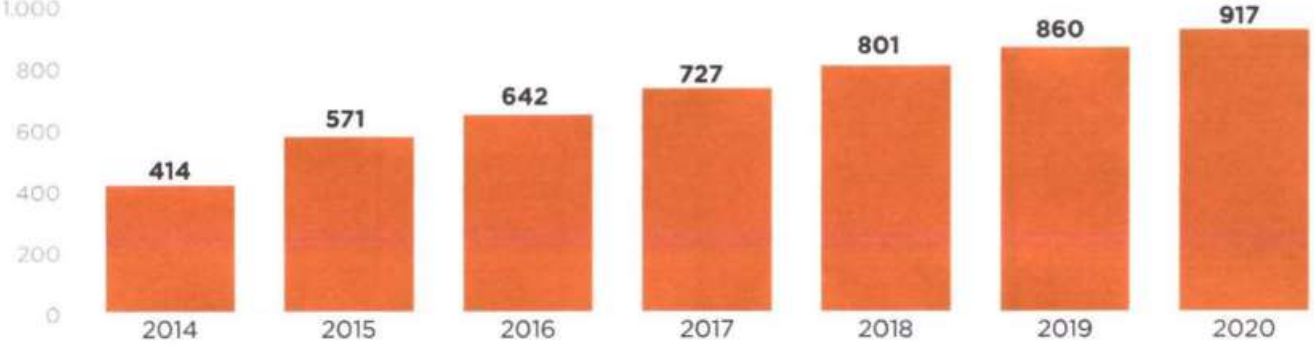
En el mismo periodo 2014-2020 en el que el parque automotor en su conjunto aumento un 80%, el número de motocicletas aumento en un 120% alcanzando ya una proporción del 36.1% del parque automotor.

TABLA 4 | Estadísticas de motocicletas de 2014 a 2020

Años	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total	414.100	571.000	642.000	727.000	801.000	860.000	918.000
% Parque automotor	29.9%	33.7%	34.3%	35.2%	35.5%	35.9%	36.1%

Fuente: Dirección del Registro de Automotores.

GRÁFICO 5 | Estadísticas de motocicletas (en miles) de 2014 a 2020



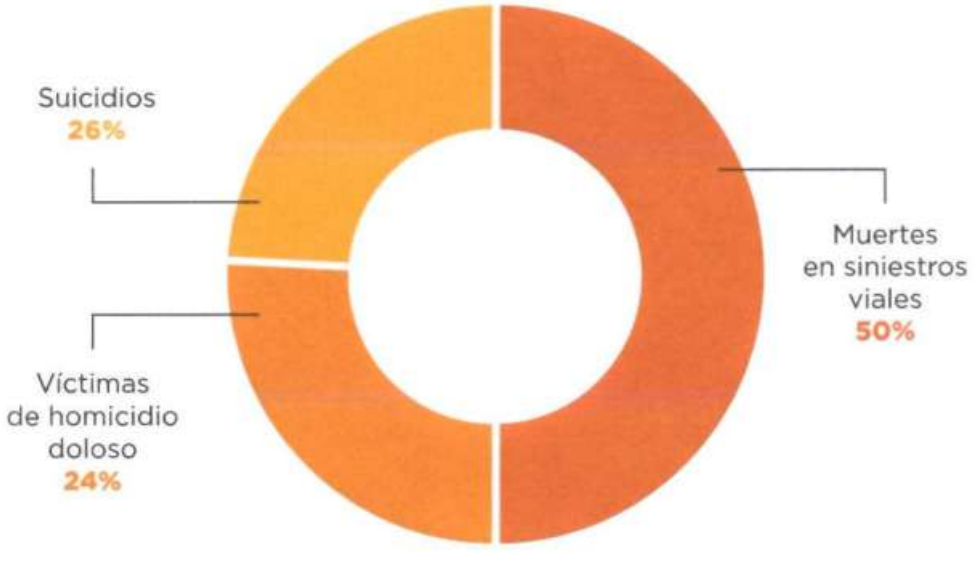
Fuente: Dirección del Registro de Automotores

SINIESTRALIDAD VIAL EN PARAGUAY

Se estima que el promedio anual de siniestros viales en Paraguay, entre los años 2017-2019 (último año sin pandemia por COVID-19), fue de aproximadamente 50.000, sin embargo, no existe una cifra unificada del número total de siniestros por año, debido a que, aunque las entidades competentes llevan registros, los datos no están normalizados, lo cual dificulta la interoperabilidad de las distintas fuentes de registros.

En 2018, los siniestros viales fueron la principal causa de muertes violentas en Paraguay, según informe de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, a partir de datos de la Dirección del Observatorio de Seguridad y Convivencia Ciudadana del Ministerio del Interior. En ese año se registraron 1906 muertes violentas, de las cuales el 50% correspondían a siniestros viales en el lugar de ocurrencia, lo cual se representa en el Gráfico 6 constituyéndose en un grave problema de salud pública y una gran pérdida social.

GRÁFICO 6 | Muertes violentas en Paraguay por tipo en el año 2018.



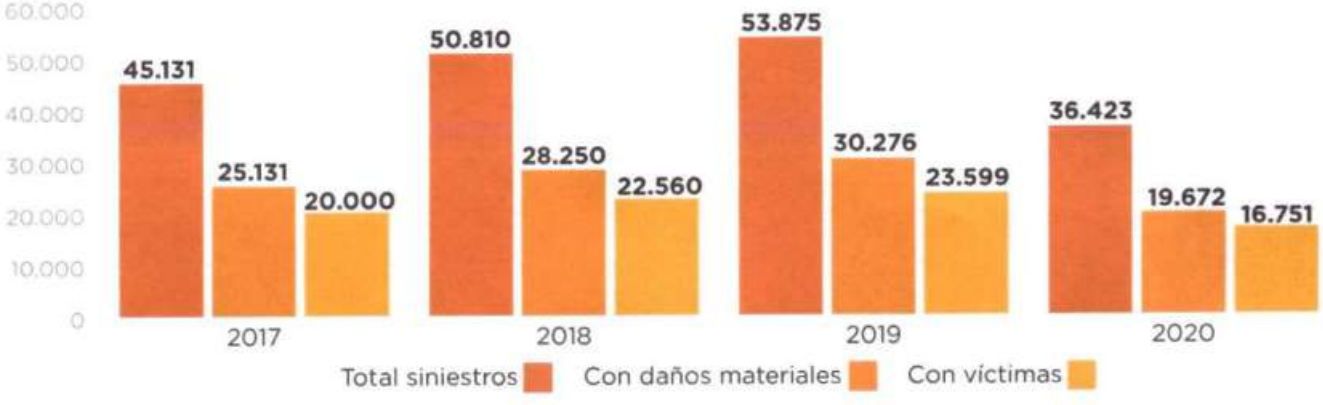
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial, a partir de datos de la Policía Nacional

Según el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, MSPBS, entre 2009 y 2019 se registraron 13.084 fallecidos en siniestros viales, lo que supone un promedio de 1.189 fallecidos cada año sujeto a la causa de análisis, y un promedio de 15.700 lesionados en siniestros viales cada año entre 2015-2019 (Fuente: Hospital de Trauma Manuel Giagni). Cabe mencionar, que esta última cifra de 15.700 lesionados en siniestros viales no corresponde a la totalidad de la siniestralidad, puesto que no se cuenta con reportes de otros centros distintos al Hospital de Trauma. La cifra de siniestros viales con heridos o fallecidos registrados por la Dirección General del Sistema 911 supera un promedio de 22.000 entre los años 2017 y 2019 siendo que cada uno de estos siniestros se corresponde con una o más víctimas.

Principales Indicadores de Siniestralidad

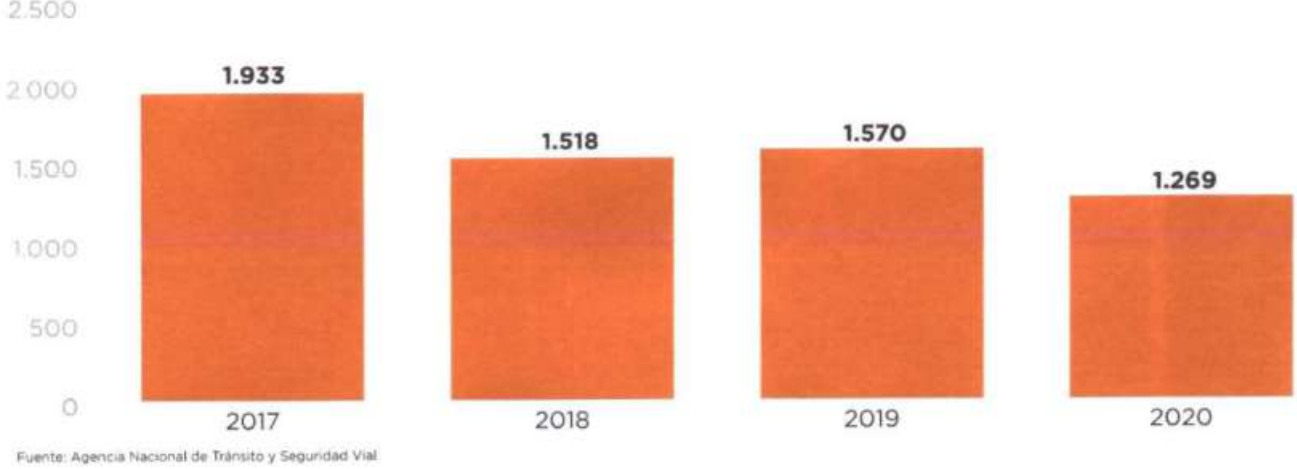
En el Gráfico 7 se presentan los registros de número de siniestros proporcionados por la Dirección General del Sistema 911, y en el Gráfico 8, el total de siniestros registrados por la Dirección Nacional de Patrulla Caminera.

GRÁFICO 7 | Totalidad de siniestros viales ocurridos en el territorio nacional entre 2017 y 2020, reportados por la Dirección General del Sistema 911



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

GRÁFICO 8 | Totalidad de siniestros ocurridos en rutas, ramales y caminos vecinales entre 2017 y 2020, reportados por Dirección Nacional de Patrulla Caminera



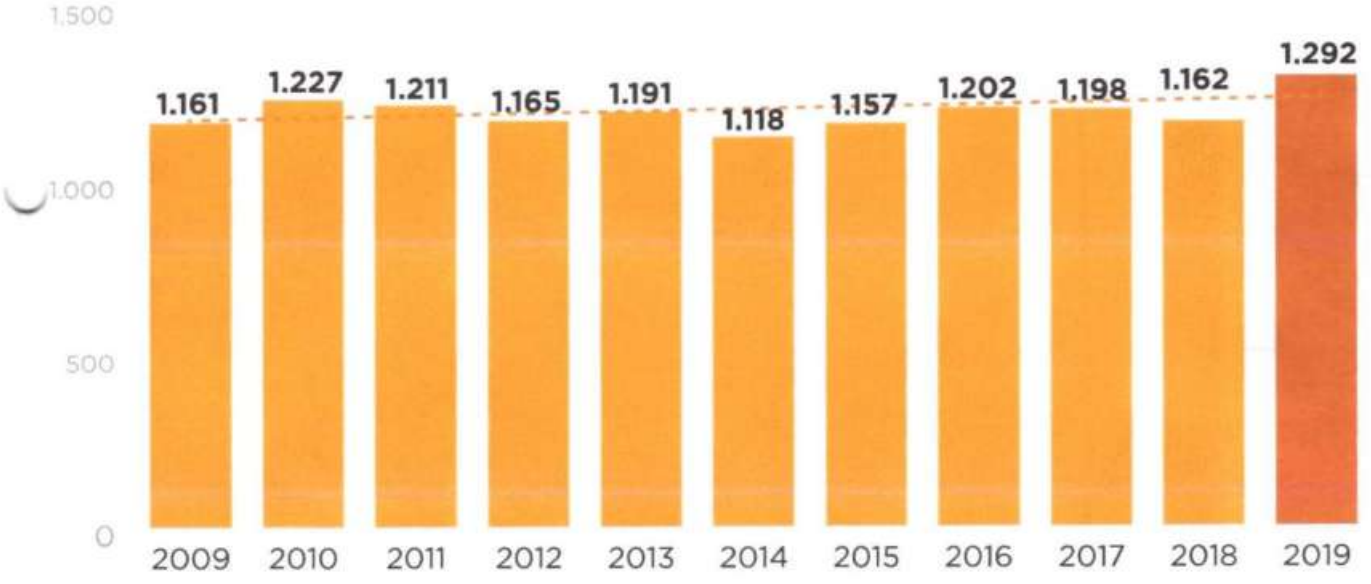
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

FALLECIDOS

Cantidad de fallecidos

Como puede apreciarse en el Gráfico 9, el número de fallecidos por siniestros viales presenta ligeras variaciones anuales en el entorno de 1.200 y una leve tendencia alcista. Se observa también un repunte en el último año estadísticamente representativo, 2019 (anterior a la pandemia).

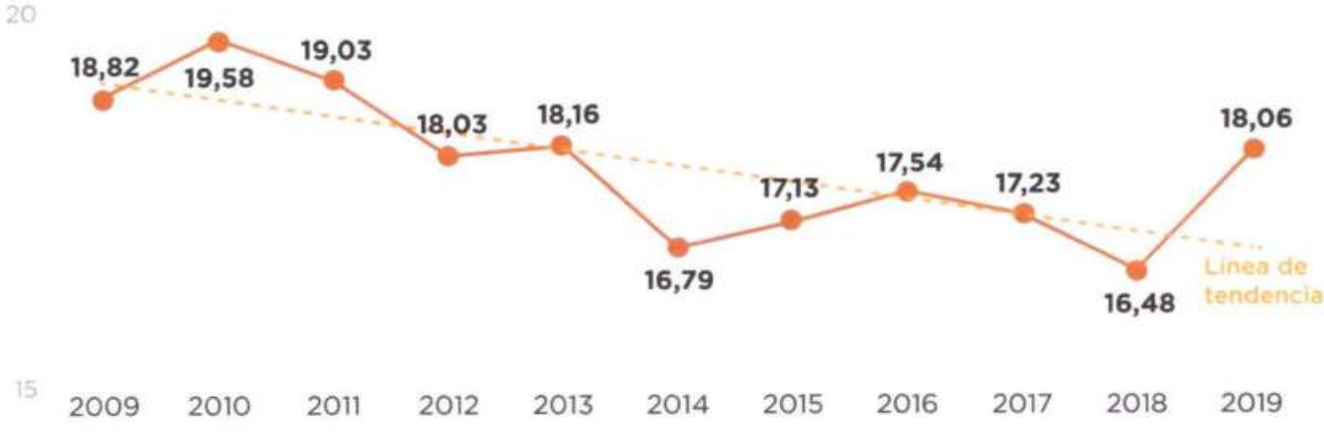
GRÁFICO 9 | Número de fallecidos en siniestros viales, 2009 - 2019.



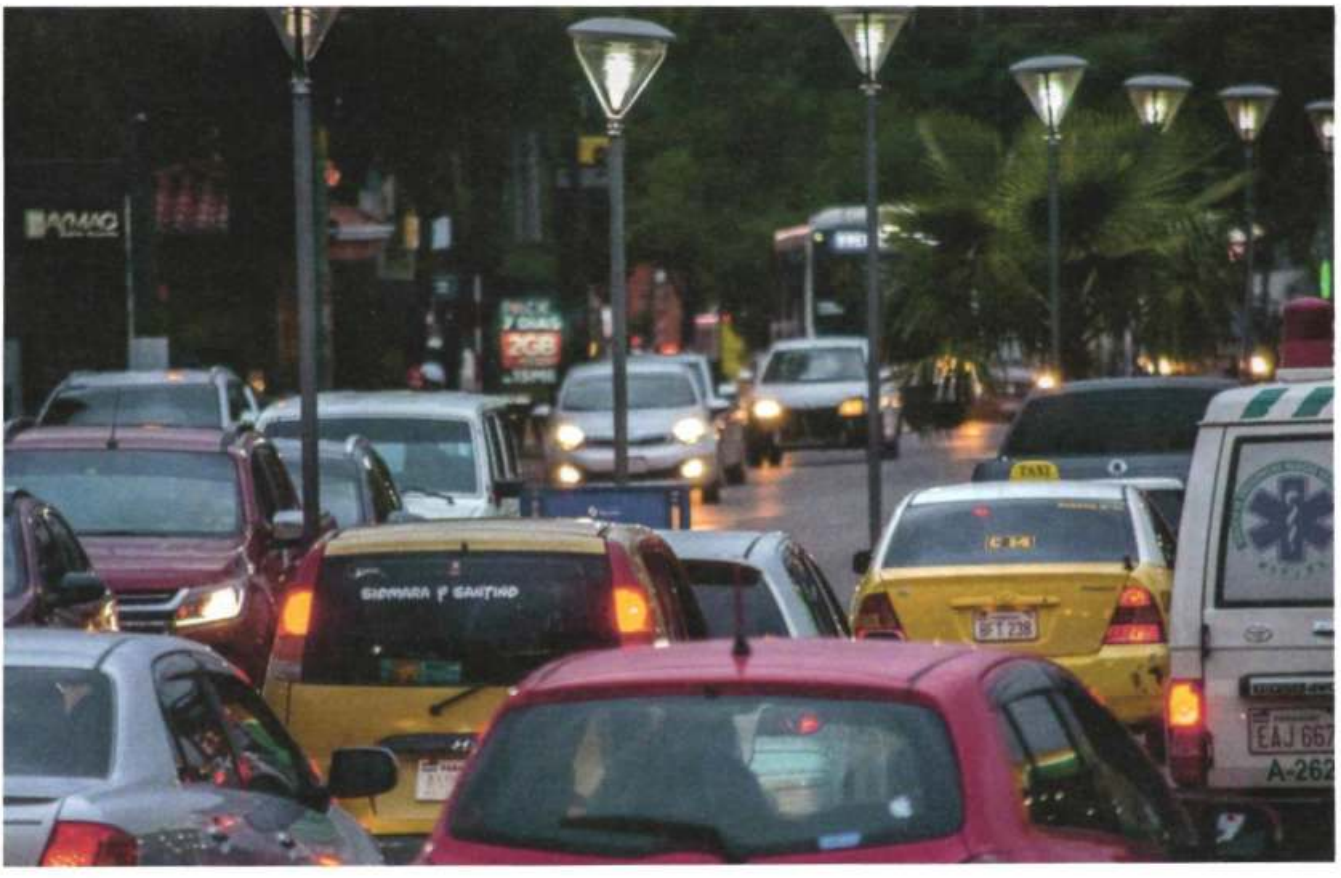
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

En el Gráfico 10 se observa que la tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes presenta una ligera tendencia descendente dado que la tasa de crecimiento de la población ha sido superior al aumento de las cifras de fallecidos. De nuevo se observa un leve repunte en 2019

GRÁFICO 10 | Evolución de la tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes, 2009 - 2019.



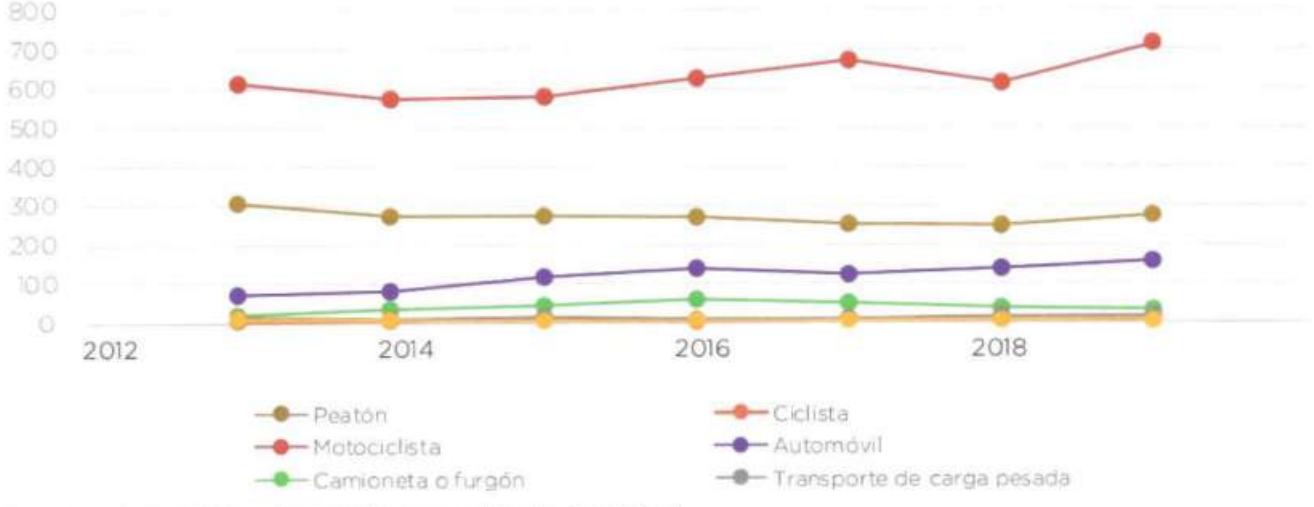
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social



Fallecidos por tipo de usuario

En el Gráfico 11 se observar el número de fallecidos por tipo de usuario y se aprecia la importancia y tendencia creciente de la cifra de motociclistas fallecidos. También se observa como los peatones conforman el segundo grupo con un mayor número de víctimas mortales.

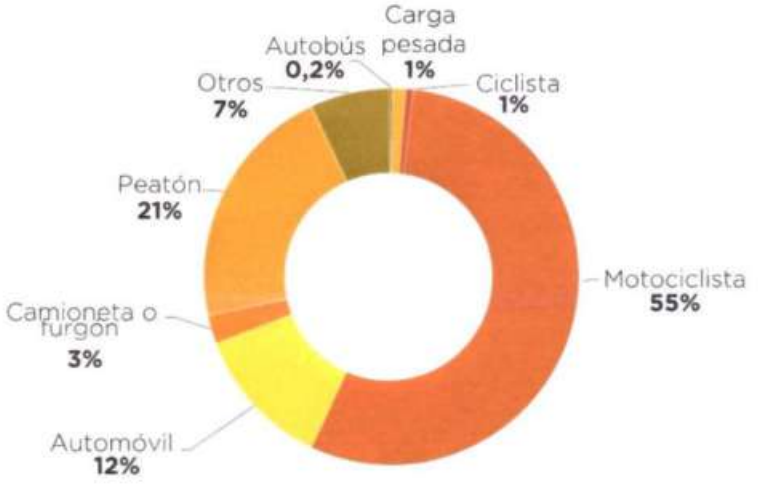
GRÁFICO 11 | Distribución de fallecidos, por tipo de usuario entre los años 2013 y 2019.



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social.

En el año 2019, del total de 1.292 fallecidos, el 55% de fueron motociclistas (721), y, en segundo lugar, el 21% de estas víctimas correspondió a peatones (275).

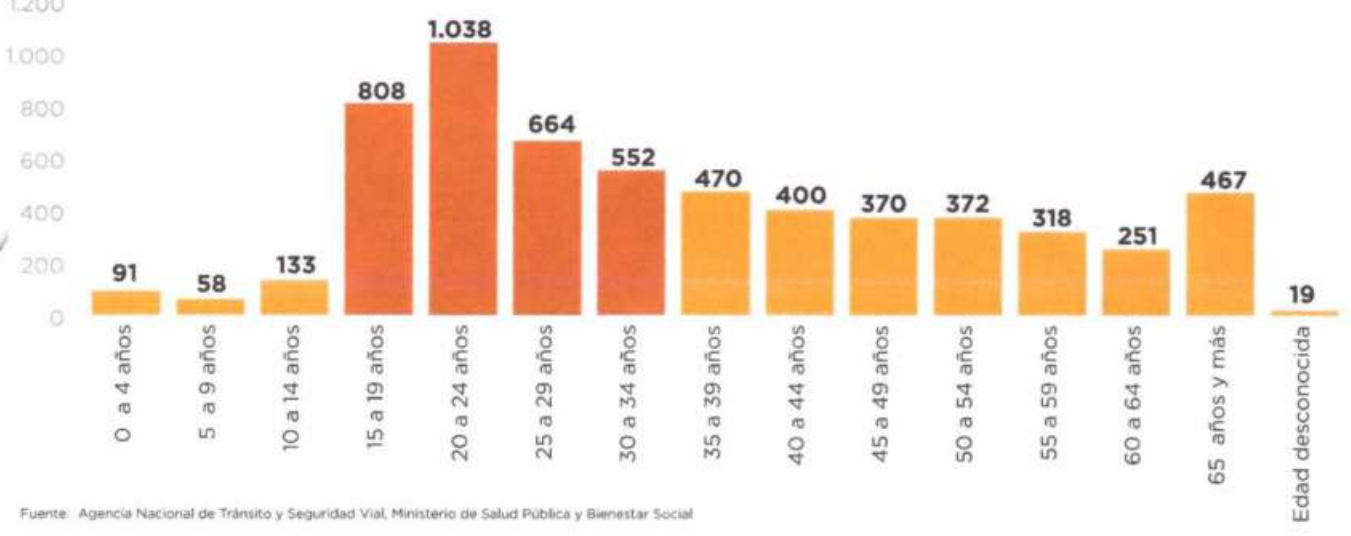
GRÁFICO 12 | Porcentaje de fallecidos en siniestros viales según tipo de usuarios, año 2019



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud pública y Bienestar Social

De acuerdo con la información estadística del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, la distribución etaria de la mortalidad evidencia que las personas jóvenes, concretamente el rango de edades entre 20 y 24 años, fueron los más afectados en el periodo de 2015 a 2019, seguidos del rango de jóvenes entre 15 y 19 años, tal como se observa en el Gráfico 13.

GRÁFICO 13 | Distribución del total de fallecidos entre 2013 y 2019, por grupos de edad



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Lesionados

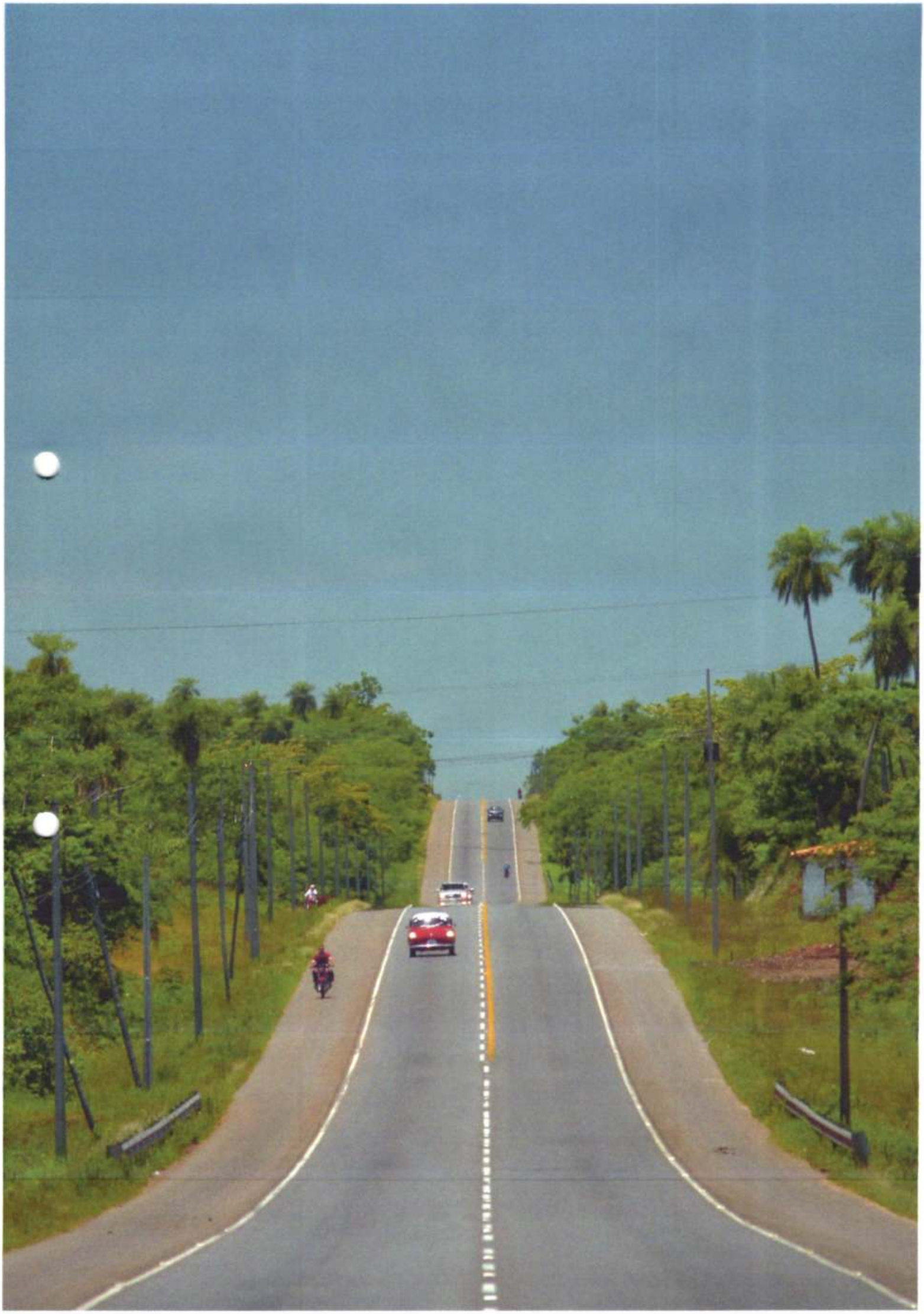
Los reportes de lesionados con los que se cuenta sólo incluyen la información del Hospital de Trauma Manuel Giagni, localizado en Asunción, éste es el hospital de referencia para lesionados graves, no disponiéndose de registros de otros centros de salud, públicos o privados.

TABLA 5 | Tasa de lesionados de 2018 a 2021

Año	2018	2019	2020	2021
Cantidad de lesionados	15.650	15.372	13.195	11.035
Lesionados /100.000 habitantes	216	212	182	152

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística y del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

Una aproximación al número total de lesionados se puede hacer a partir de la cifra total de siniestros con heridos o fallecidos registrados por la Dirección General del Sistema 911. Esta cifra supera un promedio de 22.000 accidentes con víctimas entre los años 2017 y 2019 y cada uno de estos siniestros contabilizados puede tener uno o más fallecidos y/o heridos.



PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL DEL PNSV 2030

La estrategia del presente Plan Nacional de Seguridad Vial 2030, se enmarca en el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", periodo 2011-2020, en el cual se estableció como objetivo principal "estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial". También se armoniza con los pilares del Plan del Decenio 2021-2030, que contemplan usuarios, vehículos e infraestructuras seguras, y una adecuada respuesta post-siniestro, mediante la gestión del gobierno, en coordinación con el sector privado y la sociedad civil.

Además se han incorporado los lineamientos de la Visión Cero, como un enfoque pertinente para mejorar la seguridad vial de Paraguay, considerando que parte de un principio de responsabilidad compartida, entre quienes conforman el sistema de transporte y quienes lo utilizan: corresponsabilidad entre el gobierno y los ciudadanos, sensibilización de la sociedad y participación del sector privado en un esfuerzo común para evitar comportamientos de riesgo en la conducción y para contribuir a la mejora de la convivencia en las calles. Se deben coordinar esfuerzos entre las instituciones cuya misión está relacionada con la seguridad vial e integrar entre sí los sectores públicos, privado y la sociedad civil, liderados por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, garantizando además, la optimización de los recursos humanos técnicos y financieros para generar acciones a nivel nacional, regional y local.

PILARES ESTRATÉGICOS

En el Plan del Decenio 2011-2020 se propuso que para mejorar la seguridad vial los países desarrollasen sus estrategias nacionales de seguridad vial de conformidad con cinco (5) pilares básicos: (i) Gestión de la seguridad vial, (ii) Vías de tránsito y movilidad más seguras, (iii) Vehículos más seguros, (iv) Usuarios de vías de tránsito más seguros y (v) Respuesta tras los accidentes.

GRÁFICO 14 | Cinco pilares de la Seguridad Vial

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

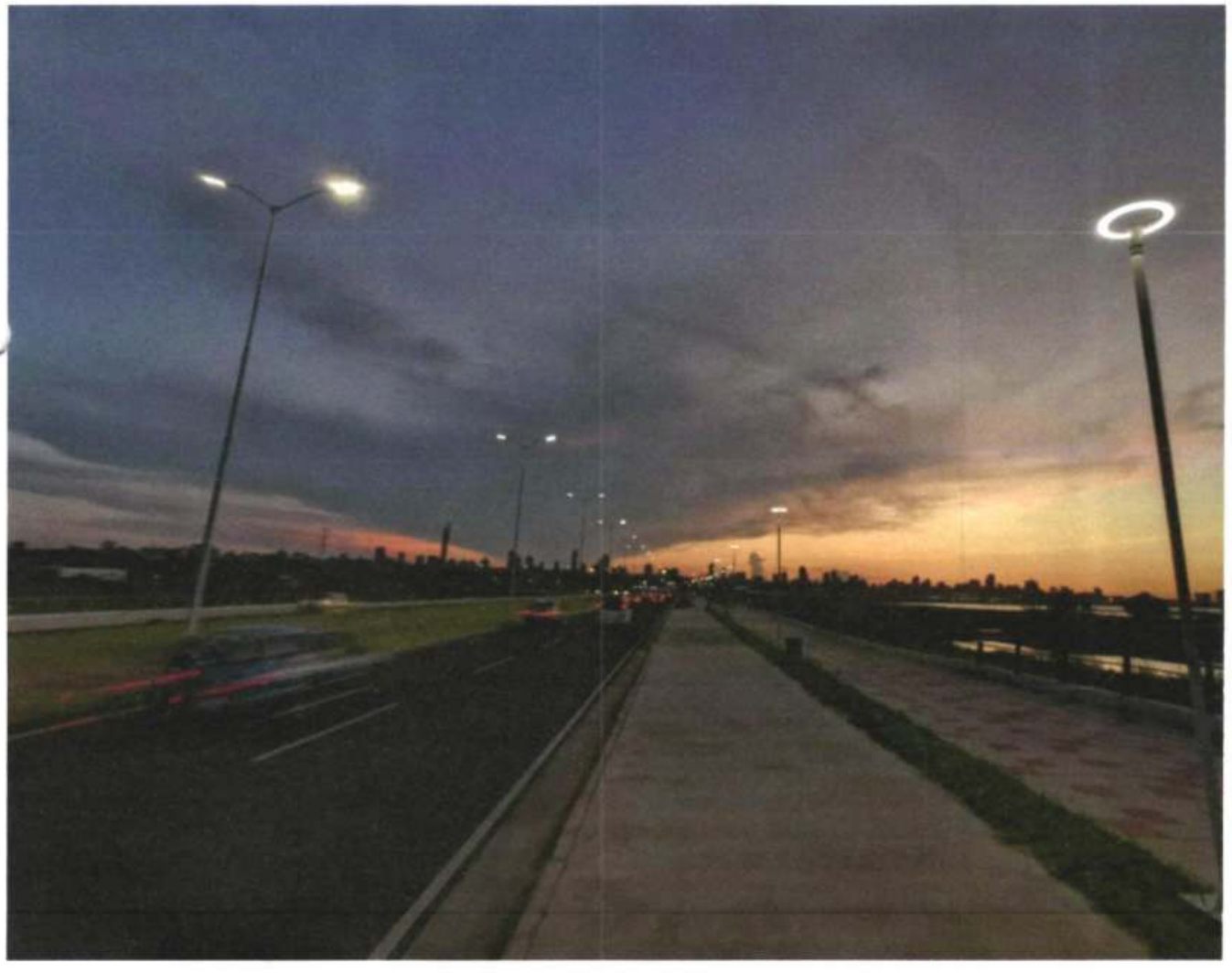
A partir del análisis de la situación actual de Paraguay, se han definido las líneas estratégicas dentro de los 5 pilares estratégicos.

TABLA 6 | Líneas estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial de Paraguay 2030

PILAR ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRATÉGICA
1 GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL	▸ Fortalecimiento institucional
	▸ Vigilancia y control
	▸ Datos de siniestros viales y movilidad
	▸ Sociedad civil y participación ciudadana
	▸ Investigación
	▸ Cooperación Internacional
2 VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS	▸ Seguridad en rutas
	▸ Seguridad en vías urbanas
3 VEHÍCULOS MÁS SEGUROS	▸ Condiciones técnicas de los vehículos
	▸ Seguridad del parque automotor
4 USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS	▸ Educación Vial y concientización
	▸ Formación a conductores
5 RESPUESTA TRAS LOS SINIESTROS VIALES	▸ Asistencia en el lugar del siniestro y en centros médicos
	▸ Apoyo posterior al siniestro.

A partir del análisis de la situación actual de Paraguay, se han definido las líneas estratégicas dentro de los 5 pilares estratégicos.

Fortalecimiento institucional	Vigilancia y Control	Datos de siniestros viales y movilidad
Sociedad civil y participación ciudadana	Investigación	Cooperación internacional
Seguridad en carreteras	Seguridad en vías urbanas	Condiciones técnicas de los vehículos
Seguridad del parque automotor	Educación vial y concientización	Formación a conductores
Asistencia en el lugar del siniestro y en centros médicos	Apoyo posterior al siniestro	



PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

PLAN DE ACCIÓN

PILAR 1

Gestión de la seguridad vial

El organismo responsable de la Seguridad Vial en el país, debe desarrollar estrategias, a partir de las metas fijadas y se deben encaminar acciones para fortalecer su capacidad de gestión. Esta gestión implica la adopción de políticas de seguridad vial, la revisión y adopción de normativas, la creación de alianzas con las diversas entidades implicadas y la articulación de las políticas locales, nacionales e internacionales.

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.1: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Es prioritario lograr la coordinación y la participación de las diferentes entidades, de modo tal que todos se interesen y contribuyan a mejorar los resultados de seguridad vial, como parte de un proceso global para una gestión eficaz, y contar con estructuras organizacionales que permitan la implementación de las estrategias, comprometiendo a los organismos gubernamentales de más alto nivel en el país.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **1.1.1**
Fortalecer la labor del organismo coordinador de la Seguridad Vial

▷ **1.1.2**
Capacitar al personal de las entidades que realizan labores relacionadas con la seguridad vial

▷ **1.1.3**
Establecer alianzas entre la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y los Municipios para gestionar eficientemente la seguridad vial

▷ **1.1.4**
Gestionar la obtención de recursos para financiar la seguridad vial

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.2: VIGILANCIA Y CONTROL

Es necesario fortalecer el trabajo de los cuerpos policiales, con el apoyo de la fiscalía y proporcionar recursos presupuestarios para aumentar el personal y dotar de equipamiento para su movilización y labores de control. Además, se deben desarrollar programas de capacitación y sensibilización para estos organismos, de modo tal que exista una coordinación, sigan los mismos procedimientos y se apropien de la cultura de seguridad vial y de las directrices plasmadas en el plan.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **1.2.1**
Implementar un Sistema de Licencias por Puntos

▷ **1.2.2**
Intensificar los controles en las vías

▷ **1.2.3**
Mejorar el proceso de control y matrícula de vehículos

▷ **1.2.4**
Extender el control de vehículos de transporte de carga y pasajeros a todos los ámbitos

▷ **1.2.5**
Implementar un programa de monitoreo de las flotas de transporte público

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.3: DATOS DE SINIESTROS VIALES Y MOVILIDAD

Uno de los aspectos más importantes del plan consiste en establecer un protocolo unificado para reportar datos de calidad tanto referidos a los siniestros viales y a las víctimas, como a intensidades y clasificación del tránsito en carretera con los que se puedan calcular niveles de exposición al riesgo de las personas usuarias del sistema de transporte por parte de las diferentes entidades que los atienden. Esto permitirá fortalecer la labor de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en cuanto a observación de la siniestralidad y realización de diagnósticos, para desarrollar las acciones pertinentes a partir de los mismos.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **1.3.1**
Mejorar la recolección de datos y análisis de la seguridad vial

▷ **1.3.2**
Mejorar la calidad en el procesamiento de datos en centros asistenciales

▷ **1.3.3**
Mejorar datos de movilidad y exposición al riesgo

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.4: SOCIEDAD CIVIL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La transformación cultural que se espera lograr en la ciudadanía debe estar liderada, en parte, por los distintos actores de la sociedad civil. Las asociaciones de víctimas desempeñan un papel fundamental en el que deben establecer una comunicación permanente entre los diferentes actores desde el inicio del proceso y mantener esta interacción para la consecución de los objetivos del plan

Otra de las metas a conseguir son las alianzas público-privadas, para incorporar mejores prácticas en la seguridad vial en las empresas y, lograr que tomen conciencia de la situación existente en el país asumiendo compromisos en mejora de la seguridad vial

Por último, los medios de comunicación deben ejercer una responsabilidad social corporativa, y tener mayor participación en las campañas de concientización y divulgación

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **1.4.1**
Impulsar la participación de privados e integrar la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa

▷ **1.3.2**
Promover la participación ciudadana

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.5: INVESTIGACIÓN

Para contar con un sistema seguro, es importante la investigación y el desarrollo; contar con las capacidades y/o conocimientos para entender mejor los siniestros viales, evaluar los errores humanos cometidos, diseñar sistemas indulgentes que no signifiquen pérdida de vidas; y reducir el riesgo inherente a la infraestructura vial.

Las investigaciones se deben dirigir a encontrar modelos más seguros de movilidad y proponer nuevas herramientas para la seguridad vial enfocados en los pilares del presente plan. Los resultados que se obtengan deben ser la base para idear las estrategias y elaborar los planes de acción específicos.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **1.5.1**
Estudiar el fenómeno de la siniestralidad vial involucrando a diferentes entidades, universidades y/o centros de investigación

LÍNEA ESTRATÉGICA 1.6: COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Para avanzar en la gestión de la seguridad vial es importante conocer el desempeño y avance de otros países, revisar experiencias exitosas o incluso desaciertos, y tomarlos de referentes para la formulación de políticas nacionales.

Estos análisis son útiles para identificar similitudes y diferencias entre países en cuanto al número de accidentes y víctimas, pero también a los factores que influyen en la siniestralidad y la gravedad de los mismos. Los países dentro de una misma región, y con características similares, tienen en general problemas en común que pueden identificar en estrecha colaboración entre ellos, pudiendo obtener soluciones a partir de las lecciones aprendidas y de las buenas prácticas de otros países.

La estrategia planteada se basa en los lineamientos del Plan del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020), armonizando con los planteamientos del Plan del Segundo Decenio de la Seguridad Vial, y un Enfoque de Sistemas Seguros. En estos planes mundiales, se hace un llamado a los gobiernos y asociados a adquirir compromisos políticos por parte de los funcionarios. Además, es necesario crear alianzas con organismos a través de los cuales se pueda obtener financiación u otro tipo de apoyos como asesorías en materia de seguridad vial.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **1.6.1**
Crear alianzas con socios estratégicos en el ámbito internacional

▷ **1.6.2**
Adherirse la los Planes de los Decenios de la Seguridad Vial

PILAR 2

Vías de tránsito y movilidad más seguras

Las condiciones de la infraestructura vial es uno de los factores más importantes en la ocurrencia de los siniestros pudiendo tener un impacto significativo en la gravedad de los mismos. Por ello hay que realizar mejoras viales permanentemente, realizando evaluaciones de la infraestructura vial e incorporando la seguridad vial en las etapas de planificación, diseño, construcción y operación de las carreteras. Es importante contar con reglamentos coherentes, manuales técnicos referentes a aspectos que permitan mejorar las características de la infraestructura vial y el entorno, teniendo en cuenta el comportamiento de los usuarios.

LÍNEA ESTRATÉGICA 2.1: SEGURIDAD EN CARRETERAS

Actualmente, persisten algunas deficiencias en la infraestructura vial, que ponen en riesgo a los usuarios. En general, aún hay trabajo por realizar para extender la aplicación de medidas de seguridad vial en todos los proyectos que ejecuta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Es importante que se consolide la inserción del Departamento de Seguridad Vial dentro de este Ministerio, de manera que esté en coordinación constante con la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial en los procedimientos de gestión de la seguridad en infraestructuras, como son los procesos de auditorías de seguridad vial externas, inspecciones de seguridad vial e identificación y tratamiento de puntos y tramos de alta concentración de siniestros viales.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ 2.1.1
Promover la seguridad vial en el diseño de infraestructuras

▷ 2.1.2
Aplicar procedimientos de gestión de la seguridad en infraestructuras

LÍNEA ESTRATÉGICA 2.2: SEGURIDAD EN VÍAS URBANAS

Es importante contar con infraestructura adecuada para la seguridad de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, niños, niñas, personas mayores, personas con discapacidad, motoristas, etc.), e incorporar criterios de seguridad vial en la elaboración y revisión de Planes de Ordenación para la planificación e implementación de entornos seguros en las ciudades.
Los municipios deben contar con un Plan de Seguridad Vial Local, enfocado en la realidad de cada territorio y enmarcado en las directrices nacionales. Realizando un seguimiento permanente y acompañamiento a los municipios con el fin de determinar el grado de apropiación y ejecución de estos planes.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ 2.2.1
Promover la seguridad vial peatonal y de usuarios vulnerables

PILAR 3

Vehículos más seguros

En Paraguay la mayoría de los vehículos que se adquieren son importados, tanto nuevos como usados. En concreto, la proporción de vehículos usados en relación a vehículos cero kilómetros ingresados al país es de 80% de usados por 20% de nuevos. Además, estos vehículos usados tienen estándares de seguridad que en ocasiones ya no están vigentes en los mercados de origen y que incluso violan normas de seguridad locales y de la región. Por lo que se puede afirmar que el parque automotor de Paraguay presenta un elevado grado de obsolescencia.

LÍNEA ESTRATÉGICA 3.1: CONDICIONES TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS

Hoy en día, la Inspección Técnica Vehicular sólo tiene carácter obligatorio para vehículos de transporte público y de carga. Tan solo la Municipalidad de Asunción exige este requisito para la renovación de la patente municipal. Con carácter general se desconoce el estado técnico y mecánico actual de los vehículos.

Es importante contar con un sistema de registro más completo, con información sobre antigüedad y estado técnico de los vehículos, y que además permita incorporar y actualizar la información de las inspecciones técnicas vehiculares que se realicen, realizar seguimientos e incluso identificar a los vehículos a los cuales se decrete de baja

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **3.1.1**
Implementar la obligatoriedad de la Inspección Técnica Vehicular para todos los vehículos

▷ **3.1.2**
Mantener actualizado el registro de vehículos incluyendo información de las condiciones técnicas de los mismos

LÍNEA ESTRATÉGICA 3.2: SEGURIDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

Para renovar el parque de vehículos de Paraguay, y así mejorar la seguridad de los mismos es necesario retirar aquellos vehículos que bien por su antigüedad, bien por no cumplir las condiciones técnicas adecuadas no cumplen con los criterios mínimos de seguridad

Ante esta situación es importante implementar un programa de incentivos para la renovación del parque automotor.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **3.2.1**
Establecer políticas para la renovación del parque automotor

PILAR 4

Usuarios de vías de tránsito más seguros

Existen muchos usuarios que no respetan las normas de tránsito o que, sencillamente, las desconocen. La mayor parte de los conductores no ha recibido ningún tipo de formación para la obtención de la licencia o bien estas han sido poco rigurosas. En el caso de los motociclistas, primer grupo de usuarios por número de víctimas en siniestros viales, su conocimiento es meramente empírico.

Para lograr usuarios más seguros, se deben implementar programas integrales cuyo propósito principal sea mejorar el comportamiento de los usuarios, educándolos y sensibilizándolos, haciendo más visible al colectivo de usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, niños, niñas, personas con discapacidad y adultos mayores), y con ello se logre implementar las conductas seguras como el uso del cinturón de seguridad, uso de las sillitas de retención infantil, del casco, reducir la conducción bajo efectos del alcohol, o a exceso de velocidad, así como que la sociedad en su conjunto acepte y valore la movilidad en bici como medio de transporte y no solo de deporte o recreación, entre otras, reduciendo los factores de riesgo.

Además, se debe impulsar y supervisar la creación de más escuelas de conducción, así como hacer mucho énfasis en la supervisión de los aspectos en materia de control de las aptitudes psicofísicas de los conductores con la implicación de las autoridades con competencias específicas. Esta educación y formación debe ir acompañada de las correspondientes vigilancia y control.

LÍNEA ESTRATÉGICA 4.1: EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN

Con la Ley 5044 de 2013, se incorporó la enseñanza de la Educación Vial como asignatura en la malla curricular del sistema educativo nacional, en todas sus modalidades de los niveles inicial, escolar básica y media, así como también en las carreras de formación docente.

En 2014 se comenzó a impartir en el nivel medio de enseñanza, debido a que esta franja etaria es la más expuesta a la siniestralidad vial, debido al uso de motocicletas. Para el quinquenio posterior, se esperaba implementar la enseñanza del nivel medio al nivel escolar básico.

La educación de los ciudadanos en seguridad vial es imprescindible para sensibilizar a la población y frenar los siniestros viales, y se ha trabajado en esa línea. Sin embargo, es importante realizar más campañas, sumar a más organismos y extenderlas en el territorio nacional, en sintonía con los municipios.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ 4.1.1
Reforzar la enseñanza de seguridad vial en el sistema educativo

▷ 4.1.2
Desarrollar más campañas de concientización e involucrar a los medios de comunicación del país

LÍNEA ESTRATÉGICA 4.2: **FORMACIÓN A CONDUCTORES**

La falta de formación en la mayoría de los conductores del Paraguay repercute en una falta de conocimiento de las normas de circulación, de las señales de tránsito, etc. que dan lugar a un mayor número de siniestros viales.

Para paliar esta situación resulta necesario, crear e implementar programas de capacitación de conductores que incluyan charlas de sensibilización y reeducación cuando, por ejemplo, cuando renueven su licencia de conducir, o como condición indispensable para recuperar la licencia en caso retirada de la misma a los infractores recurrentes, una vez se encuentre en marcha el sistema de licencia por puntos. Se propone implementar programas específicos de capacitación y reeducación a conductores profesionales a través de las empresas.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ 4.2.1
Implementar la obligatoriedad de formación en una escuela de conducir para la obtención de la licencia

▷ 4.2.2
Mejorar la capacitación a conductores

▷ 4.2.3
Mejorar la capacitación a conductores de la categoría profesional

▷ 4.2.4
Mejorar la capacitación a conductores de motocicletas y ciclomotores

PILAR 5

Respuesta tras los siniestros viales

La atención posterior al siniestro (primeros auxilios, respuesta ambulatoria y atención médica de urgencia) es fundamental, pudiendo contar con un eficiente sistema de atención de emergencias, garantizando una atención oportuna y efectiva en el lugar de los hechos, mejorando el sistema de atención hospitalaria y de rehabilitación de lesionados, garantizando la recuperación y rehabilitación de los afectados, incrementar la capacidad de respuesta a las emergencias por los siniestros viales fortalecer la atención del trauma y padecimientos agudos mejorando los servicios de atención médica prehospitalaria y hospitalaria.

LÍNEA ESTRATÉGICA 5.1: ASISTENCIA EN EL LUGAR DEL SINIESTRO Y EN CENTROS MÉDICOS

El sistema de emergencias se debe fortalecer de modo tal que se llegue al lugar del sinestro en el menor tiempo posible, se brinden adecuadamente los primeros cuidados a las víctimas, que éstas sean transportadas en forma rápida y segura, al centro de atención hospitalaria y que reciban un tratamiento oportuno.

Se deben revisar y actualizar los protocolos de atención en un siniestro vial con el fin de garantizar que se cuente con una atención efectiva durante la primera hora después de ocurrido el accidente, debido a que hoy en día esto no se puede garantizar pues los tiempos de llegada al lugar del siniestro son muy elevados

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **5.1.1**
Fortalecer el sistema de emergencias

LÍNEA ESTRATÉGICA 5.2: APOYO POSTERIOR AL SINIESTRO VIAL

Actualmente la rehabilitación de víctimas de siniestros viales en Paraguay no dispone de sistema público y nacional de rehabilitación de pacientes. Contar con un seguro obligatorio para siniestros viales, permitiría disponer de más recursos para la atención de las víctimas.

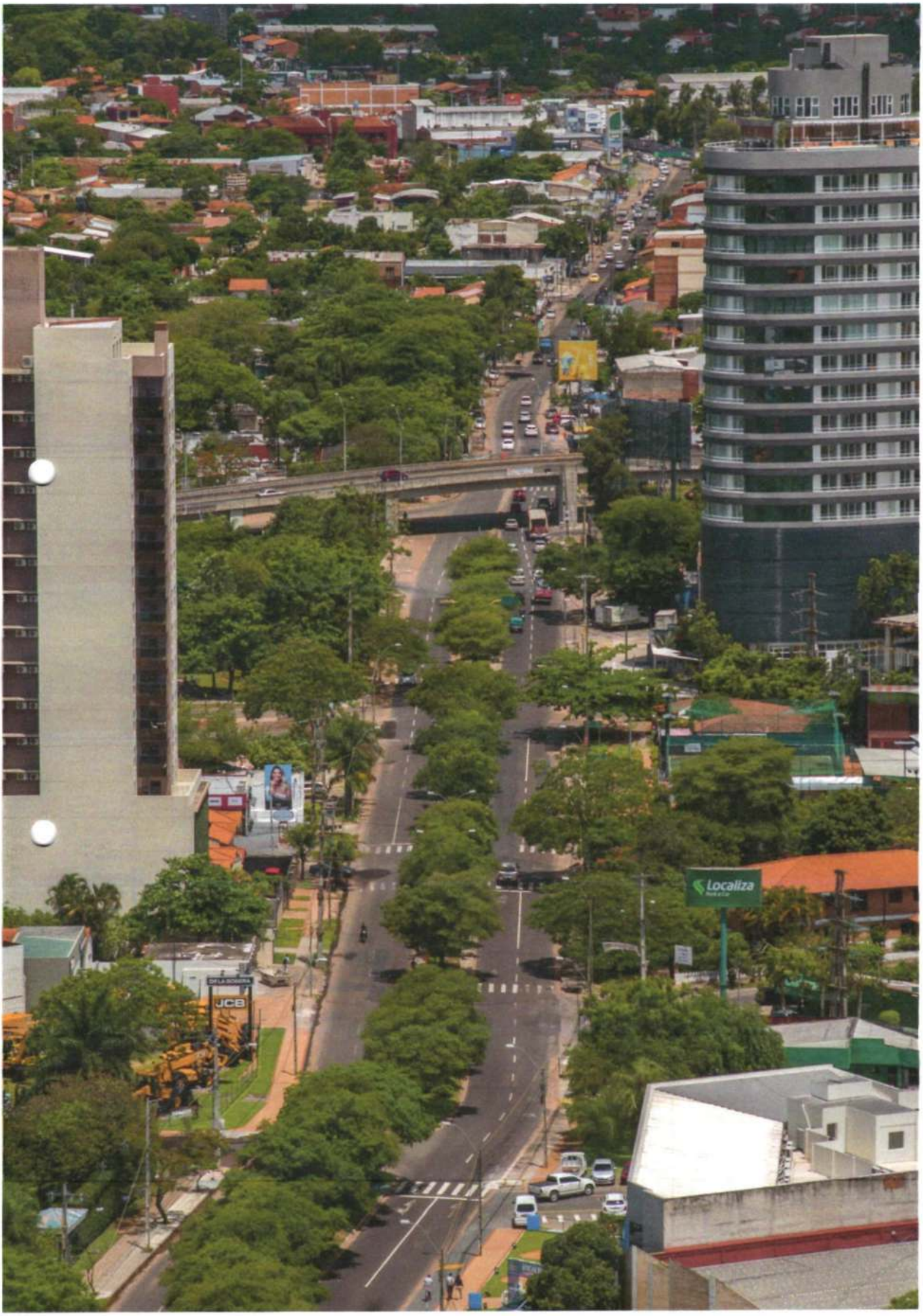
Por otro lado, las asociaciones de víctimas tienen un papel esencial, apoyándolas en la defensa de sus derechos, apoyo moral a las familias en caso de accidentes graves, así como. trabajar en la prevención de los siniestros viales, mediante acciones eficientes en materia de seguridad vial.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

▷ **5.2.1**
Aprobar la nueva Ley de Seguro Obligatorio

▷ **5.2.2**
Fortalecer el sistema de rehabilitación de pacientes

▷ **5.2.3**
Visibilizar las asociaciones de víctimas


JCB
Localiza

PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

IMPLEMENTACIÓN DEL PNSV 2030

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

El presente plan se implementará durante el período 2023-2030, para ello en la definición de las diferentes estrategias, se ha determinado el tiempo considerado para su ejecución, de acuerdo a las prioridades de las actividades. Estas fechas se enmarcan en tres plazos temporales.

En el corto plazo se desarrollarán las acciones de prioridad alta, a mediano plazo, las acciones catalogadas como de prioridad media; y a largo plazo, se espera que todas las acciones ya se encuentren en marcha. (Ver Fichas del Plan de Acción)

Uno de los aspectos de máxima prioridad en el plan, es poder contar con los registros consolidados de la siniestralidad vial, a partir de los cuales, el Observatorio de la Agencia podrá realizar una caracterización más precisa de la situación de la seguridad vial del país.

Otros aspectos a considerar también prioritarios son la coordinación de la ANTSV con el resto de entidades tales como Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, municipalidades y asociaciones de municipios, etc., la inspección técnica de vehículos, la obligatoriedad en la formación de conductores, la aprobación de la ley SOA y el fortalecimiento del sistema de atención a víctimas de siniestros viales.

Paralelamente se desarrollarían las demás actuaciones descritas en el Plan de Acción de la estrategia de Seguridad Vial propuesta, enfocadas, entre otras, a mejorar la educación y formación en seguridad vial, fomentar vehículos más seguros y fortalecer del sistema de emergencias y de rehabilitación de pacientes, víctimas de siniestros viales.

COSTO ECONÓMICO DEL PNSV 2030

El costo económico total estimado para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 de Paraguay es de 746.625 millones GS (setecientos cuarenta y seis mil seiscientos veinticinco millones de guaraníes) hasta el año horizonte 2030.

A partir del reparto de responsabilidades indicado en cada una de las fichas, se estima que la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial debe contar con un presupuesto en el orden de 64.400 millones GS (sesenta y cuatro mil cuatrocientos millones de guaraníes) para poder asumir con éxito sus responsabilidades.

COORDINACIÓN DEL PNSV 2030

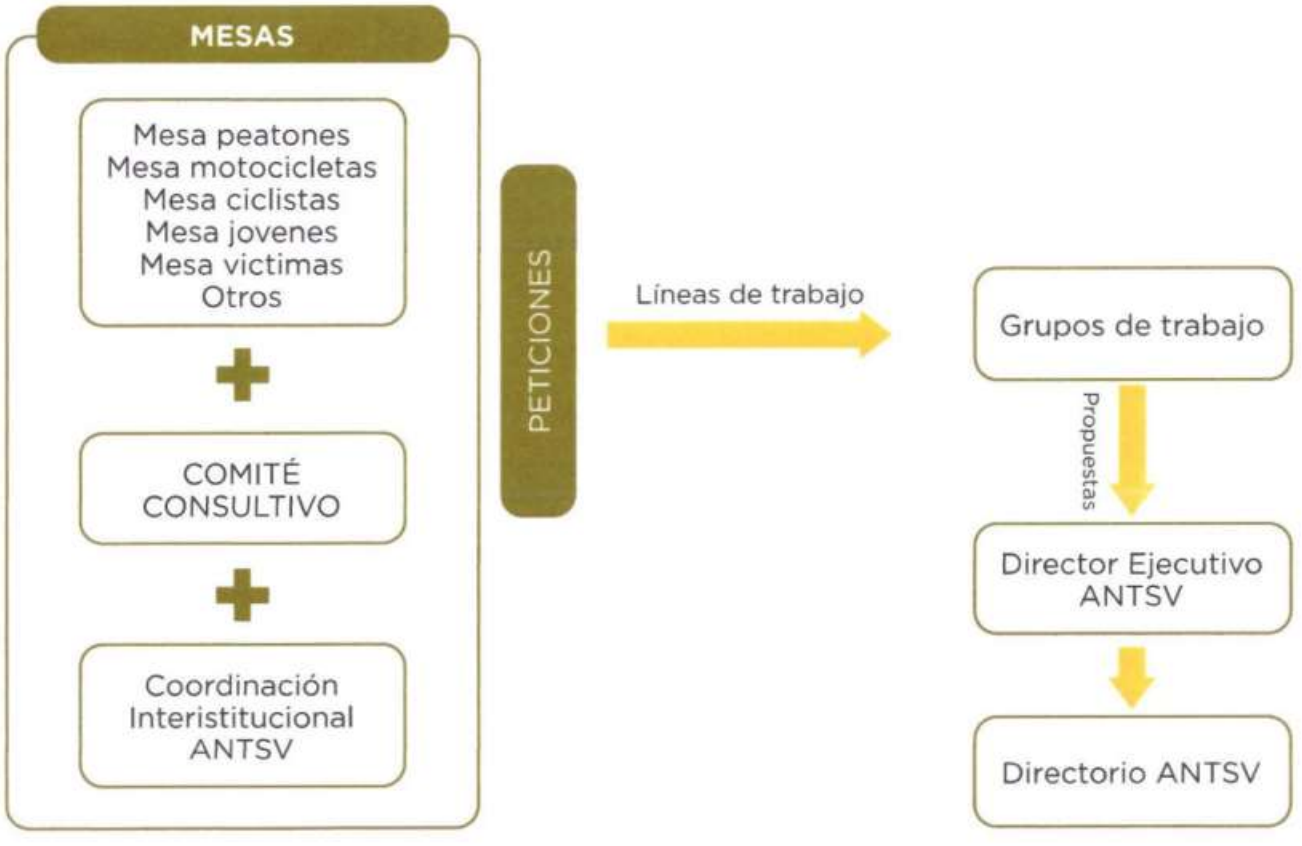
A través del Departamento de Coordinación Interinstitucional, la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial se encargará de coordinar las actuaciones planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 de Paraguay, con todos los actores encargados de llevar a cabo las medidas concretas plasmadas en el Plan de Acción.

A partir de evaluaciones periódicas de resultados de las medidas propuestas, y de las conclusiones obtenidas, se irán realizando actualizaciones del Plan de Acción de la estrategia planteada y una revisión y actualización de indicadores.

Para una mayor participación de todas las organizaciones en este proceso, y la propuesta continua de mejoras en la seguridad vial, involucrando a la sociedad civil, se ha planteado una estructura que permita el diálogo continuo mediante la conformación de mesas de trabajo temáticas a lo largo de la implementación del Plan, con la participación de los diferentes colectivos de usuarios implicados en la seguridad vial, entre ellos, las asociaciones de víctimas de siniestros viales y otros colectivos tales como ciclistas, motociclistas, peatones, jóvenes, etc.

Es fundamental la implicación de los jóvenes debido a las elevadas cifras de siniestralidad que presentan, y porque se trata de un colectivo que tiene mucho que aportar en materia de seguridad vial.

GRÁFICO 17 | Metodología de implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial de Paraguay 2030



Fuente: Elaboración propia

Estas mesas serán lideradas por representantes del Comité Consultivo y del Departamento de Coordinación Interinstitucional; se analizarán diversas temáticas y de allí se derivarán solicitudes que serán analizadas por el Comité Consultivo y se presentarán ante el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, quien aprobará la creación de líneas y grupos de trabajo, para el desarrollo de propuestas de ejecución.

La composición y los objetivos a alcanzar por estos grupos de trabajo estarán determinados por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y las propuestas finales se elevarán al Directorio con el fin de que sea aprobada su ejecución y se asignen los recursos correspondientes.

En una primera fase, estas mesas de trabajo tendrían lugar en Asunción, mientras que, en una segunda fase, para garantizar una extensión más eficiente de la estrategia en todo el territorio, se desarrollarán mesas por grupos de Departamentos, mediante la articulación con las autoridades Departamentales y Municipales.

PLAN DE MONITOREO DEL PNSV 2030

Para alcanzar los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2030 se propone lo siguiente:

- **Evaluación y monitoreo anual por parte de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial**

- **Seguimiento sistemático y evaluación intermedia de la ejecución del plan, por parte del Comité Consultivo**

En el año 2025, se realizará una revisión del cumplimiento de los objetivos, del grado de avance de las acciones y se harán los ajustes necesarios para lograr cumplir los objetivos en el año 2030. El Comité Consultivo también realizará un informe anual que muestre los resultados de los avances en el año anterior. Este informe se presentará dentro de los 3 primeros meses del año.

Para esta revisión, el Comité mantendrá reuniones periódicas con los responsables de las diferentes actividades del Plan, y de esta manera conocer los avances obtenidos, identificar obstáculos y/o dificultades y realizar aportes en cuanto a las acciones que se deben desarrollar, en línea con el Plan.

- **Evaluación al final del período del plan**

La evolución de las actuaciones propuestas y el cumplimiento de los objetivos, así como las posibles desviaciones observadas se medirán a través de los indicadores planteados, los cuales se podrán ir adaptando según las necesidades a lo largo del tiempo e incluso se replantearán propuestas de actuación, en caso de ser necesario. Ésta será una evaluación conjunta entre la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y el Comité Consultivo.

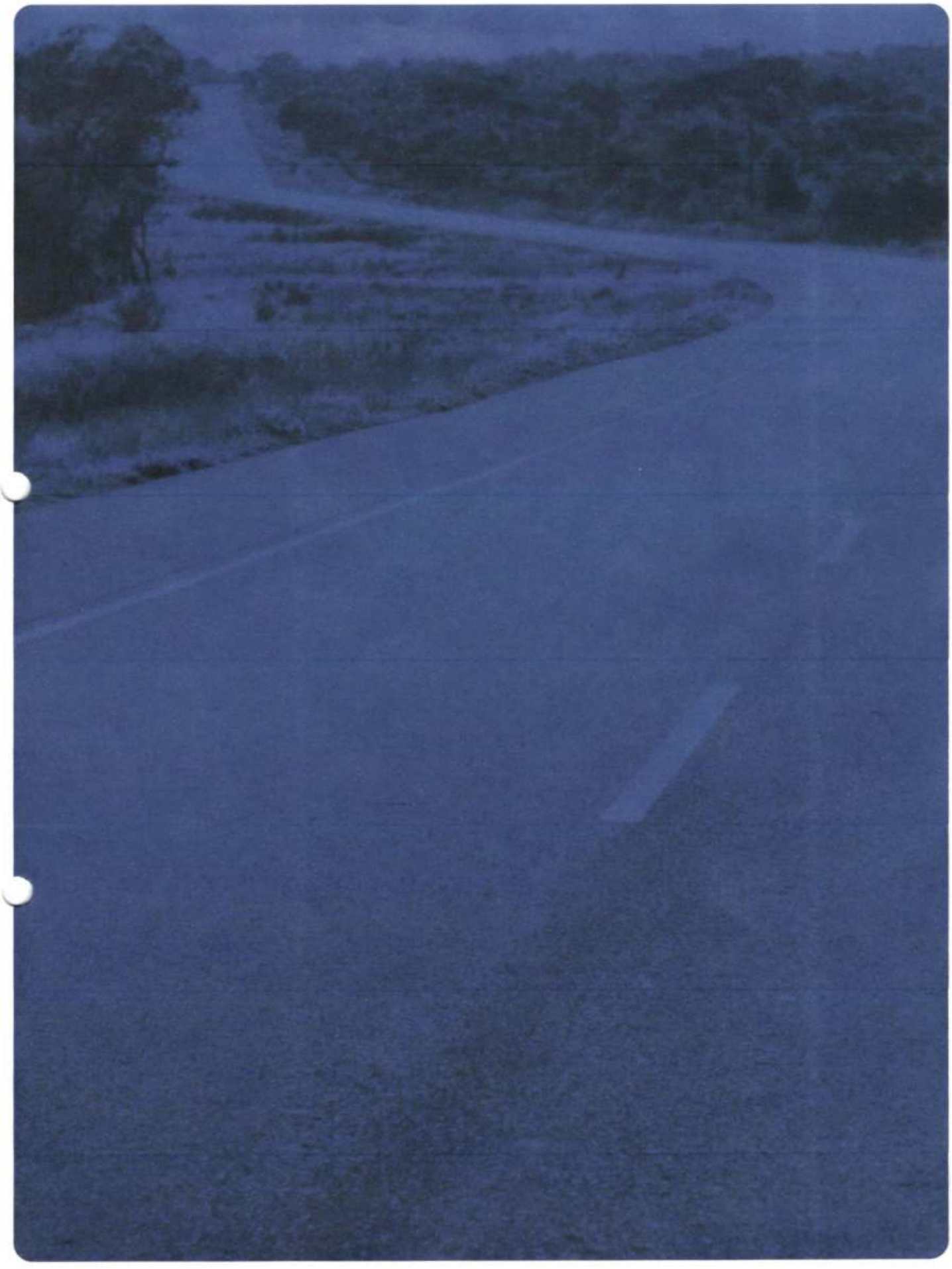
PLAN NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL 2030
PARAGUAY

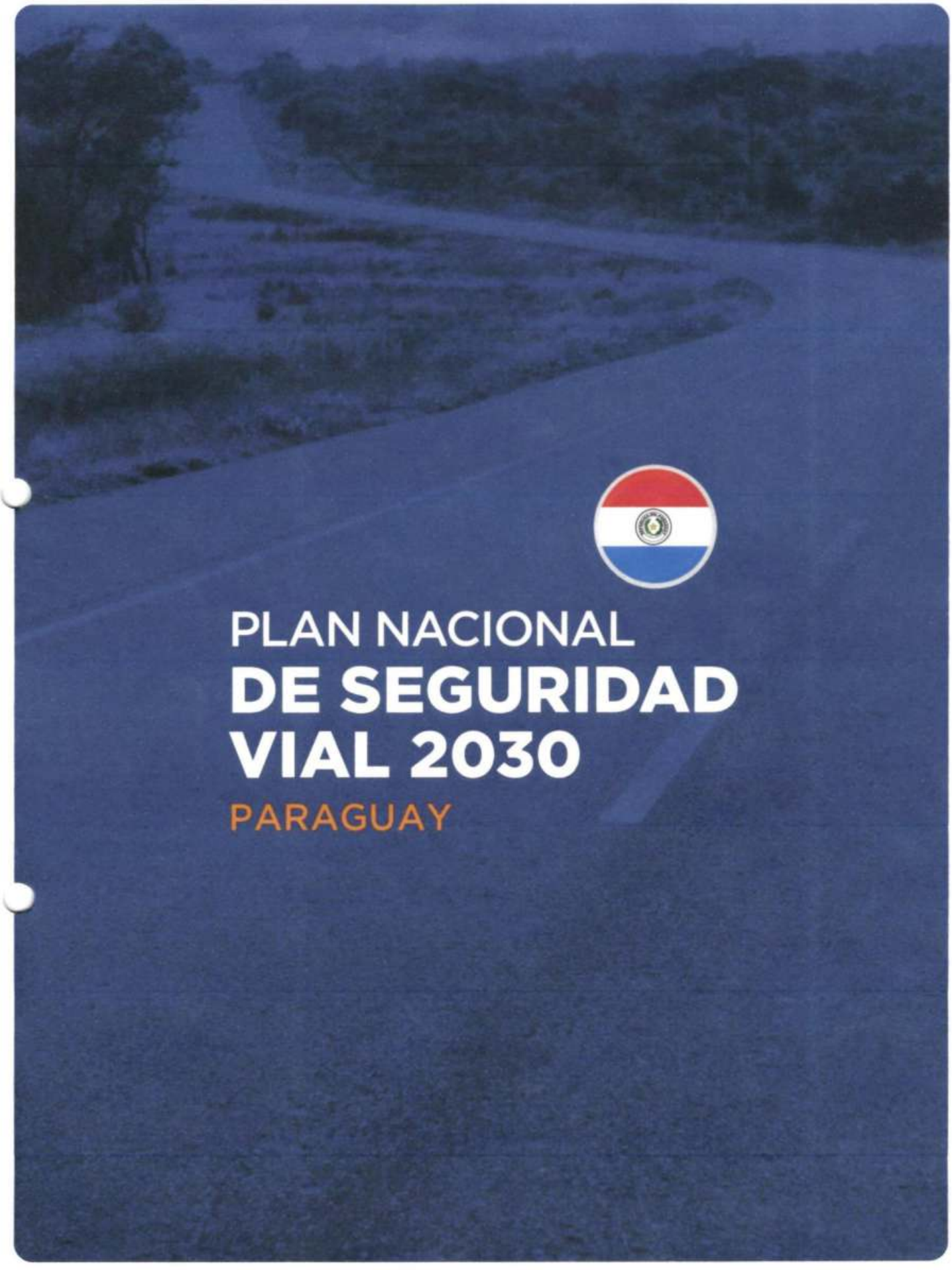
ANEXO

CUADRO DE OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PNSV DE PARAGUAY 2030

Pilar	Línea estratégica	Objetivos estratégicos
1 Gestión de la seguridad vial	1.1 Fortalecimiento institucional	1.1.1 Fortalecer la labor del Organismo coordinador de la Seguridad Vial
		1.1.2 Capacitar al personal de las entidades que realizan labores relacionadas con la seguridad vial
		1.1.3 Establecer alianzas entre la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y los Municipios para gestionar eficientemente la seguridad vial
		1.1.4 Gestionar la obtención de recursos para financiar la seguridad vial
	1.2 Vigilancia y control	1.2.1 Implementar un Sistema de Licencias por Puntos
		1.2.2 Intensificar los controles en las vías
		1.2.3 Mejorar el proceso de control y matrícula de vehículos
		1.2.4 Extender el control de vehículos de transporte de carga y pasajeros a todos los ámbitos
		1.2.5 Implementar un programa de monitoreo de las flotas de transporte público
	1.3 Datos de siniestros viales y movilidad	1.3.1 Mejorar la recolección de datos y análisis de la seguridad vial
		1.3.2 Mejorar la calidad en el procesamiento de datos en centros asistenciales
		1.3.3 Mejorar datos de movilidad y exposición al riesgo
	1.4 Sociedad civil, participación ciudadana	1.4.1 Impulsar la participación de privados e integrar la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa
		1.4.2 Promover la participación ciudadana
	1.5 Investigación	1.5.1 Estudiar el fenómeno de la siniestralidad vial, involucrando a diferentes entidades, universidades y centros de investigación
	1.6 Cooperación internacional	1.6.1 Crear alianzas con socios estratégicos en el ámbito internacional
		1.6.2 Adherirse a los Planes de los Decenios de la Seguridad Vial
2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	2.1 Seguridad en rutas	2.1.1 Promover la seguridad vial en el diseño de infraestructuras
		2.1.2 Aplicar procedimientos de gestión de la seguridad en infraestructuras
	2.2 Seguridad en vías urbanas	2.2.1 Promover la seguridad vial peatonal y de usuarios vulnerables

Pilar	Línea estratégica	Objetivos estratégicos
3 Vehículos más seguros	**3.1 Condiciones técnicas de los vehículos**	3.1.1 Implementar la obligatoriedad de la Inspección Técnica Vehicular para todos los vehículos
		3.1.2 Mantener actualizado el registro de vehículos incluyendo información de las condiciones técnicas de los mismos
	3.2 Seguridad del parque automotor	3.2.1 Establecer políticas para la renovación del parque automotor
4 Usuarios de vías de tránsito más seguros	**4.1 Educación vial y Concientización**	4.1.1 Reforzar la enseñanza de seguridad vial en el sistema educativo
		4.1.2 Desarrollar más campañas de concientización e involucrar a los medios de comunicación del país
	4.2 Formación a conductores	4.2.1 Implementar la obligatoriedad de formación en una escuela de conducción para la obtención de la licencia
		4.2.2 Mejorar la capacitación a conductores
		4.2.3 Mejorar la capacitación a conductores de la categoría profesional
		4.2.4 Mejorar la capacitación a conductores de motocicletas y ciclomotores
5 Respuesta tras los siniestros viales	**5.1 Asistencia en el lugar del siniestro y en centros médicos**	5.1.1 Fortalecer el sistema de atención de emergencias
	5.2 Apoyo posterior al siniestro	5.2.1 Aprobar la nueva Ley de Seguro Obligatorio
		5.2.2 Fortalecer el sistema de rehabilitación de pacientes
		5.2.3 Visibilizar las Asociaciones de víctimas





PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2030

PARAGUAY

MOPC
#ObrasParaLaGente

Agencia Nacional de
TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL

TETÃ REKUÁI
GOBIERNO NACIONAL

Paraguay
de la gente