República del Paraguay

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Consejo Nacional de Seguridad Vial

Banco Interamericano de Desarrollo – BID

**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**2013 – 2018**

Asunción, julio de 2013



**TABLA DE CONTENIDO**

PRIMERA PARTE – DIAGNÓSTICO

[1. INTRODUCCIÓN 9](#_Toc361826352)

[2. EL CONTEXTO NACIONAL PARA EL ANÁLISIS DE LA INSEGURIDAD VIAL 10](#_Toc361826353)

[2.1. EL TERRITORIO Y CLIMA 10](#_Toc361826354)

[2.2. LA POBLACIÓN 11](#_Toc361826355)

[2.3. EL PARQUE AUTOMOTOR 13](#_Toc361826356)

[2.3.1. Registro y cantidad de vehículos 13](#_Toc361826357)

[2.3.2. Cantidad y crecimiento del número de motocicletas 15](#_Toc361826358)

[2.4. LA INFRAESTRUCTURA VIAL 17](#_Toc361826359)

[2.4.1. Longitud de la red carretera y tipo de superficie 17](#_Toc361826360)

[2.4.2. Estado de la red vial 19](#_Toc361826361)

[3. DIAGNÓSTICO DE LA INSEGURIDAD VIAL EN PARAGUAY 22](#_Toc361826362)

[3.1. LA CANTIDAD DE ACCIDENTES 22](#_Toc361826363)

[3.2. LA CANTIDAD DE VICTIMAS 22](#_Toc361826364)

[3.2.1. Registro de víctimas, según la Policía Nacional 22](#_Toc361826365)

[3.2.2. Registro de víctimas, según el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social 23](#_Toc361826366)

[3.3. LA TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO 24](#_Toc361826367)

[3.4. LESIONADOS, SEGÚN LA TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO 25](#_Toc361826368)

[3.5. LA DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LA MORTALIDAD 27](#_Toc361826369)

[3.6. LA DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LA MORBILIDAD 28](#_Toc361826370)

[3.7. LA DISTRIBUCIÓN ETARIA DE LA MORTALIDAD 30](#_Toc361826371)

[3.8. LA DISTRIBUCIÓN ETARIA DE LA MORBILIDAD 33](#_Toc361826372)

[4. EL PROBLEMA DE LA ACCIDENTALIDAD EN LAS CARRETERAS 36](#_Toc361826373)

[4.1. CANTIDAD DE VÍCTIMAS REGISTRADAS EN RUTAS 36](#_Toc361826374)

[4.2. TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES REGISTRADOS EN RUTAS 39](#_Toc361826375)

[4.3. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ACCIDENTES REGISTRADOS EN RUTAS 40](#_Toc361826376)

[4.4. CLASE DE VEHÍCULOS PARTICIPANTES DE ACCIDENTES REGISTRADOS EN RUTAS 42](#_Toc361826377)

[5. EL COSTO DE LA INSEGURIDAD VIAL 43](#_Toc361826378)

[6. SISTEMAS DE CAPTACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS DE ACCIDENTES 44](#_Toc361826379)

[6.1. REGISTROS DE LA POLICÍA NACIONAL 45](#_Toc361826380)

[6.2. REGISTROS DE LA POLICÍA CAMINERA 46](#_Toc361826381)

[6.3. REGISTROS DE LAS MUNICIPALIDADES 47](#_Toc361826382)

[6.4. EL OBSERVATORIO DE VIOLENCIA Y LESIONES DE CAUSAS EXTERNAS 47](#_Toc361826383)

[7. MATRICULA Y REGISTRO DE VEHÍCULOS 48](#_Toc361826384)

[7.1. SISTEMA DE MATRICULACIÓN Y CEDULACIÓN DE AUTOMOTORES 48](#_Toc361826385)

[7.2. REGISTRO DE AUTOMOTORES DEL SECTOR PÚBLICO 50](#_Toc361826386)

[7.3. REGISTRO ESPECIAL Y TRANSITORIO 50](#_Toc361826387)

[8. REVISIÓN PERIÓDICA O INSPECCIÓN TÉCNICA DE CONDICIONES VEHICULARES 51](#_Toc361826388)

[9. HABILITACIÓN Y REGISTRO DE CONDUCTORES 52](#_Toc361826389)

[10. MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS 54](#_Toc361826390)

[11. EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LOS CIUDADANOS EN SEGURIDAD VIAL 55](#_Toc361826391)

[11.1. MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA 56](#_Toc361826392)

[11.2. MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y BIENESTAR SOCIAL Y OPS/OMS 57](#_Toc361826393)

[11.3. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE LA MUNICIPALIDAD DE ASUNCIÓN 57](#_Toc361826394)

[11.4. CAPACITACIÓN EFECTUADA POR SETAMA 59](#_Toc361826395)

[11.5. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE LA POLICÍA CAMINERA Y CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 59](#_Toc361826396)

[11.6. CAPACITACIÓN DE DINATRAN 60](#_Toc361826397)

[11.7. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE TOURING Y AUTOMÓVIL CLUB PARAGUAYO 61](#_Toc361826398)

[11.8. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE LA ORGANIZACIÓN PARAGUAYA DE COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL (OPACI) 62](#_Toc361826399)

[11.9. SEGURIDAD EN LAS RUTAS (SER) 63](#_Toc361826400)

[11.10. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE OTRAS ENTIDADES 63](#_Toc361826401)

[12. MECANISMOS DE CONTROL PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y REGLAMENTOS DE TRÁNSITO 64](#_Toc361826402)

[13. FUENTES DE FINANCIAMIENTO PARA ATENDER LA SEGURIDAD VIAL 64](#_Toc361826403)

[14. LA INFRAESTRUCTURA PARA EL TRÁNSITO VEHICULAR Y DEMÁS USUARIOS 65](#_Toc361826404)

[14.1. CARACTERÍSTICAS Y ACONDICIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD VIAL 65](#_Toc361826405)

[14.2. PRÁCTICAS Y MÉTODOS UTILIZADOS PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN 66](#_Toc361826406)

[15. LA ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL RELACIONADA CON LA SEGURIDAD VIAL 67](#_Toc361826407)

[15.1. EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 68](#_Toc361826408)

[15.2. EL COMITÉ NACIONAL DE COORDINACIÓN DE SEGURIDAD VIAL 69](#_Toc361826409)

[15.3. EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES 71](#_Toc361826410)

[15.3.1. El Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones 72](#_Toc361826411)

[15.3.2. El Gabinete del Viceministro de Transporte 73](#_Toc361826412)

[15.4. EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA 74](#_Toc361826413)

[15.4.1. Unidad de Coordinación de Educación en Seguridad Vial 74](#_Toc361826414)

[15.5. EL MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y BIENESTAR SOCIAL 74](#_Toc361826415)

[15.6. LA POLICÍA CAMINERA 76](#_Toc361826416)

[15.7. LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE – DINATRAN 76](#_Toc361826417)

[15.8. SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE ASUNCIÓN – SETAMA 78](#_Toc361826418)

[15.9. DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE ASUNCIÓN 81](#_Toc361826419)

[15.10. ORGANIZACIÓN PARAGUAYA DE COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL – OPACI 81](#_Toc361826420)

[15.11. TOURING Y AUTOMÓVIL CLUB PARAGUAYO –TACPY 82](#_Toc361826421)

[15.12. SEGURIDAD EN LAS RUTAS - SER 83](#_Toc361826422)

[15.13. ASOCIACIÓN PARAGUAYA DE COMPAÑIAS DE SEGUROS 83](#_Toc361826423)

[15.14. OTRAS ENTIDADES 83](#_Toc361826424)

[16.NORMATIVIDAD LEGAL Y REGLAMENTARIA EN MATERIA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL 84](#_Toc361826425)

[16.1. NORMATIVIDAD LEGAL Y REGLAMENTARIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL 85](#_Toc361826426)

[16.2. PROYECTO DE LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LEY DEL SOAT 89](#_Toc361826427)

[17. CONCLUSIONES GENERALES 92](#_Toc361826428)

[18. RECOMENDACIONES GENERALES 93](#_Toc361826429)

**SEGUNDA PARTE – PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018**

[1. INTRODUCCIÓN 97](#_Toc361826430)

[2. VISIÓN 2018 98](#_Toc361826431)

[3. MISIÓN 98](#_Toc361826432)

[4. OBJETIVOS DEL PLAN 98](#_Toc361826433)

[4.1. OBJETIVO GENERAL 98](#_Toc361826434)

[4.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 99](#_Toc361826435)

[5. BASES PARA DEFINIR EL PLAN 99](#_Toc361826436)

[6. CRITERIOS GENERALES 101](#_Toc361826437)

[7. VINCULACIÓN AL PLAN DEL DECENIO DE ACCIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 101](#_Toc361826438)

[8. ESTRATEGIAS 102](#_Toc361826439)

[8.1. PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LA SOCIEDAD CIVIL EN DEMANDA Y LA GENERACIÓN DE SOLUCIONES 103](#_Toc361826440)

[8.2. CONCIENCIACIÓN E INVOLUCRAMIENTO GUBERNAMENTAL 105](#_Toc361826441)

[8.3. ESTABLECIMIENTO DE SISTEMAS MODERNOS DE REGISTRO E INFORMACIÓN DE ACCIDENTES, VEHÍCULOS Y CONDUCTORES 109](#_Toc361826442)

[8.4. REALIZACIÓN DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN SOBRE PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD VIAL 114](#_Toc361826443)

[8.5. FORTALECER EL CONTROL, LA PREVENCIÓN Y LA VIGILANCIA POLICIAL, PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO 115](#_Toc361826444)

[8.6. INVOLUCRAMIENTO EFECTIVO DEL SECTOR SALUD 117](#_Toc361826445)

[8.7. MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA Y EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO PARA LA SEGURIDAD VIAL 120](#_Toc361826446)

[8.8. EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 126](#_Toc361826447)

[8.9. FOMENTO DE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS PARA MOVILIZARSE 131](#_Toc361826448)

[8.10. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LA SEGURIDAD VIAL 132](#_Toc361826449)

[8.11. ESTABLECIMIENTO DE NORMAS LEGALES Y DE FORMAS PARA GARANTIZAR SU CUMPLIMIENTO 135](#_Toc361826450)

[8.12. SEGUIMIENTO, CONTROL, EVALUACIÓN Y AJUSTES DEL PLAN 137](#_Toc361826451)

[9. CONDICIONES INDISPENSABLES PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN 138](#_Toc361826452)

[10. COSTO GENERAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN 140](#_Toc361826453)

[11. PRIORIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS 141](#_Toc361826454)

[12. DECISIONES INMEDIATAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN 144](#_Toc361826455)

[13. PROGRAMAS ESTRATÉGICOS CLAVES 145](#_Toc361826456)

[14. ENTIDADES RESPONSABLES, COSTOS E INDICADORES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS 145](#_Toc361826457)

[14.1. ENTIDADES RESPONSABLES 145](#_Toc361826458)

[14.2. INDICADORES DE PROCESO 146](#_Toc361826459)

[14.3. COSTOS DE CADA ESTRATEGIA 147](#_Toc361826460)

[15. PROGRAMACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS 203](#_Toc361826461)

El Gobierno del Paraguay consciente de la problemática que generan los accidentes de tránsito en la comunidad nacional por su impacto negativo en la salud pública, en la calidad de vida y en la economía, ha decidido liderar, gestionar, ejecutar y coordinar, diferentes estrategias y medidas que conduzcan a mejorar la seguridad en las rutas y en las vías urbanas del país, con el propósito de disminuir el número de víctimas que se presentan anualmente.

En el momento se reconoce que uno de los problemas más graves que afecta a la humanidad es el de los accidentes de tránsito por su gran impacto negativo en la salud mundial, según el Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos causados por el Tránsito, de la Organización Mundial de la Salud (OMS), del año 2004. Las estadísticas demuestran la gravedad del problema: los traumatismos causados por este tipo de accidentes ocasionan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas al año y causan lesiones graves entre 20 millones y 50 millones de personas cada año. Además, es de resaltar que la magnitud del problema es creciente en los países en vía de desarrollo y se estima que aumentarán en un 87% para el año 2020, si no se actúa con celeridad y eficacia en el enfrentamiento del problema.

En América Latina y el Caribe se tiene la tasa más alta de mortalidad a causa de los traumatismos por accidentes de tránsito en todo el mundo: 26 muertes por cada 100.000 habitantes y se prevé que estas tasas de mortalidad aumenten en el 48% para el año 2020, de continuar con la tendencia de los últimos diez años. Por otra parte, es de indicar que los accidentes de tránsito representan para los países en vía de desarrollo un costo de 65 mil millones de dólares cada año (US$ 65.000.000.000) y de 19 mil millones de dólares aproximadamente (US$ 19.000.000.000) para América Latina y el Caribe, cifra que es más del doble del total de la ayuda extranjera recibida por la Región anualmente.

Las cifras anteriores muestran la evidencia de la problemática que afecta a toda la humanidad y, en especial, a las naciones menos desarrolladas, razón por la cual la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, mediante la Resolución 64/255 de marzo de 2010, con la finalidad de procurar acciones coordinadas y a generar decisiones institucionales en pro de disminuir o evitar el crecimiento problemático y lograr paulatinamente el decrecimiento del número de víctimas fatales al 50% en el año 2020.

El caso de Paraguay merece atención prioritaria, ya que según los datos disponibles, presenta altos índices de mortalidad y morbilidad ocasionada por la inseguridad vial. Se estima que anualmente perecen del orden 1.200 personas y que aproximadamente 30.000 resultan heridas, por accidentes de tránsito. Además, se presentan cuantiosas pérdidas materiales, que se estiman en varios cientos de millones de dólares anuales. Las cifras anteriores demuestran la importancia y la urgencia de enfrentar el problema, para lo cual se ha estructurado el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018.

# 1. INTRODUCCIÓN

Este documento contiene la propuesta a desarrollar como Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, el cual incluye, en dos partes, el diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial en Paraguay y el Plan estructurado como un conjunto de estrategias y objetivos que constituyen las medidas que se formulan para mejorar la seguridad vial en los próximos 5 años.

El diagnóstico describe inicialmente el contexto nacional considerando el territorio, la población, el parque automotor y la infraestructura vial y, como asunto central, explica la problemática de la accidentalidad en el Paraguay, de acuerdo con la información y los registros disponibles de la Policía Nacional y del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. También, incluye la información de la accidentalidad en las rutas, según los registros de la Policía Caminera. Además, examina el sistema de registro de vehículos y las revisiones periódicas de sus condiciones; la habilitación y registro de conductores; las medidas de seguridad vial en las empresas de carga y de pasajeros; la educación vial de los usuarios; los mecanismos de control para asegurar el cumplimiento de las normas y reglamentos de tránsito; la infraestructura vial y los métodos utilizados en la prevención de accidentes en las obras de construcción; las fuentes de financiamiento para atender la seguridad vial; la organización institucional; la normatividad legal y reglamentaria, en materia de transporte, tránsito y seguridad vial; las principales conclusiones y las recomendaciones generales resultado del diagnóstico y de los talleres de trabajo realizados con el Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial con el propósito de la estructuración del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018 (PNSV – 2013-2018).

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, comprende: la visión 2018; la misión; el objetivo general y los objetivos estratégicos; el período de implementación; las bases o explicación conceptual que da sustento a las medidas que se proponen; los criterios generales; las estrategias con sus objetivos específicos o líneas de acción y los objetivos operativos. También, es de tener en cuenta que la aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, que es de esperar se produzca en el presente año, generará definiciones en cuanto a entidades responsables y recursos disponibles. Por otra parte, con las autoridades del nuevo gobierno que comenzará sus actividades en agosto de 2013, se deberán definir las prioridades para la implementación de las medidas, los indicadores de gestión y una propuesta operativa para la implementación del Plan en el período 2013-2018.

En la estructuración del PNSV 2013-2018, es de reconocer la valiosa participación y aportes de las siguientes entidades y organizaciones: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC; Ministerio de Educación y Cultura-MEC; Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social-MSPyBS; Ministerio del Interior; Ministerio Público; Policía Nacional; Policía Caminera; Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN; Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA; Universidad Nacional de Asunción; Universidad Católica; Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI; Municipalidad de Asunción y Direcciones de Tránsito Municipales; Touring y Automóvil Club Paraguayo – TACPY; Seguridad en las Rutas – SER; Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial - AFAVIV; Puertas Abiertas; Cámara Industrial Paraguaya de Motocicletas y Afines – CIPAMA; Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias - CADAM; Federación y Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Paraguay; Banco Interamericano de Desarrollo – BID; la Organización Panamericana de la Salud – OMS/OPS; empresas privadas como 3M y Rodríguez Hermanos y, además, otras instituciones como las escuelas de conductores y las compañías aseguradoras.

# 2. EL CONTEXTO NACIONAL PARA EL ANÁLISIS DE LA INSEGURIDAD VIAL

Dada la complejidad de la problemática de la inseguridad vial y su relación con el entorno, es indispensable considerar el contexto nacional y local, en donde se desarrolla, para efectuar su estudio y explicación. Con tal finalidad, se toman en cuenta, en este caso, el territorio, la población nacional, el parque automotor y la infraestructura vial, asuntos sobre los cuales se dispone de cierta información.

## 2.1. EL TERRITORIO Y CLIMA

El territorio de la República del Paraguay tiene un área de 406.752 kilómetros cuadrados, limita al sur y al sudoeste con la República de [Argentina](http://es.wikipedia.org/wiki/Argentina), al este con [Brasil](http://es.wikipedia.org/wiki/Brasil) y al noroeste con [Bolivia](http://es.wikipedia.org/wiki/Bolivia). En general, la superficie del territorio es relativamente plana y su mayor altitud es del orden de 500 metros sobre el nivel del mar. En extensión territorial, Paraguay es el octavo país de América del Sur.

Sus dos ríos principales y que constituyen la cuenca del Río de la Plata, son el Paraná y el Paraguay. El río Paraguay divide al territorio en dos regiones, la oriental y la occidental o del Chaco. La región oriental comprende el 39% del territorio nacional y en ella habitan el 97% de la población. Tiene más de 800 ríos y arroyos, y el 95% de sus tierras son cultivables. En esta región están las principales instituciones estatales y el más importante patrimonio histórico y cultural. Se divide políticamente y administrativamente en 14 departamentos, en los cuales se encuentra la mayor infraestructura sanitaria, vial, educativa, de comunicación y de servicios básicos.

La región occidental o del Chaco comprende el 61% del territorio nacional y alberga el 3% de la población. Su territorio está formado por un fondo marino que emergió en la era cuaternaria y está constituido por tierras secas y arcillosas, cubiertas de matorrales extensos y palmares, esteros, lagunas y riachuelos. El clima en todo el país es subtropical, con una temperatura mínima de 0°C en época de invierno y una máxima de 40°C en la época de verano.

## 2.2. LA POBLACIÓN

La población, según la Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos (DGEEC), para el año 2012, era de 6.672.631 habitantes, valor calculado con un crecimiento porcentual del 1,69% anual, con respecto al año anterior, y con una densidad poblacional de 16,4 habitantes/km2.

La población urbana en el año 2012 era de 3.932.915 con predominancia de mujeres con el 51,1% y el 48,9% era de hombres.

La población total rural era de 2.739.716 personas, en 2012, distribuido con el 52,8% por hombres y el 47,2% por mujeres.

La capital, Asunción está conformada por el 7,7% de la población del país con un total de 515.587 personas y en el Departamento Central habita el mayor porcentaje de la población del país: 33,3% y, además, el Departamento con mayor crecimiento poblacional por año: 3,57%.

La tasa de analfabetismo en el área urbana es de 3,2% mientras que en área rural es de 7,2%. La población indígena está representada por el 1,8% de la población total.

En la Tabla 1 se presenta la proyección de la población total, en 2012, distribuida por departamentos y por las regiones occidental y oriental.

| Tabla 1. Proyección de la población total, distribución relativa, densidad y tasa de crecimiento año 2012, distribuida por departamentos y por regiones | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Departamento | Población | Superficie  km2 | Porcentaje  % | Densidad Hab/km2 | Tasa de crecimiento 2012 |
| Asunción | 515.587 | 117 | 7,7 | 4406,7 | -0,25 |
| Concepción | 189.929 | 18.051 | 2,8 | 10,5 | -0,14 |
| San Pedro | 360.094 | 20.002 | 5,4 | 18,0 | 0,40 |
| Cordillera | 282.981 | 4.948 | 4,2 | 57,2 | 1,08 |
| Guairá | 198.032 | 3.846 | 3,0 | 51,5 | 0,25 |
| Caaguazú | 483.048 | 11.474 | 7,2 | 42,1 | 0,24 |
| Caazapá | 151.415 | 9.496 | 2,3 | 15,9 | 0,04 |
| Itapúa | 545.924 | 16.525 | 8,2 | 33,0 | 0,96 |
| Misiones | 118.798 | 9.556 | 1,8 | 12,4 | 0,78 |
| Paraguarí | 239.633 | 8.705 | 3,6 | 27,5 | 0,01 |
| Alto Paraná | 785.747 | 14.895 | 11,8 | 52,8 | 2,09 |
| Central | 2.221.180 | 2.465 | 33,3 | 901,1 | 3,57 |
| Ñeembucú | 84.123 | 12.147 | 1,3 | 6,9 | 0,17 |
| Amambay | 125.611 | 12.933 | 1,9 | 9,7 | 0,11 |
| Canindeyú | 191.447 | 14.667 | 2,9 | 13,1 | 2,08 |
| Presidente Hayes | 106.826 | 72.907 | 1,6 | 1,5 | 1,61 |
| Boquerón | 61.107 | 91.669 | 0,9 | 0,7 | 2,82 |
| Alto Paraguay | 11.151 | 82.349 | 0,2 | 0,1 | -0,84 |
| Región Oriental | 6.493.547 | 159.827 | 97,3 | 40,6 |  |
| Región Occidental | 179.084 | 246.925 | 2,7 | 0,7 |  |
| Total Paraguay | **6.672.631** | **406.752** | **100,0** | **16,4** | **1,69** |
| Fuente: STP/DGEEC. Paraguay: Proyección de la población. Año 2012, según Departamentos. | | | | | |

## 2.3. EL PARQUE AUTOMOTOR

### 2.3.1. Registro y cantidad de vehículos

Actualmente no se tiene información completa del parque automotor del país por el proceso que se requiere para formalizar el registro de los vehículos automotores. Al respecto, la información oficial disponible indica que el parque automotor registrado del país era del orden de 809.849 vehículos en 2010, según la Dirección General de Transporte.

En la Tabla 2 se muestra la cantidad de vehículos inscritos en la Dirección del Registro de Automotores.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 2. Cantidad de vehículos inscritos en la Dirección del Registro de Automotores | | | | |
| No. | **Descripción** | **Cantidad** | **Porcentaje**  **%** | **Tipo** |
| 1 | Automotores | 462.801 | 57,14 | Definitivo |
| 2 | Autos antiguos | 936 | 0,11 | Definitivo |
| 3 | Motos | 161.724 | 20,00 | Definitivo |
| 4 | Motos antiguas | 84 | 0,01 | Definitivo |
| 5 | Maquinarias agrícolas | 21.721 | 2,68 | Definitivo |
| 6 | Automotores | 122.727 | 15,15 | Transitorio |
| 7 | Motos | 35.632 | 4,39 | Transitorio |
| 8 | Maquinarias agrícolas | 4.224 | 0,52 | Transitorio |
| Total | | **809.849** | **100,00** |  |
| Fuente: Situación del Sector Automotriz en el Paraguay. CADAM. Junio 2010. Dirección Nacional de Transporte, Anuario 2010. | | | | |

Respecto del parque automotor es de señalar que se tiene un gran sub-registro de vehículos y un gran número en condición transitoria.

La información disponible en la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Seguridad Vial, entre los años 2004 y 2011, indica que la cantidad total de vehículos en 2011, era 1.012.467, valor que se considera más próximo a la realidad actual. En la Tabla 3 y en la Figura 1 se muestran comparativamente las cifras de la población y del parque automotor, y en la Figura 2, el aumento del parque automotor entre los años 2004 - 2011.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 3. Comparación entre la población y el parque automotor | | | | | | | | |
| Año | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | 2011 |
| Población | 5.788.088 | 5.898.651 | 6.009.143 | 6.119.642 | 6.230.143 | 6.340.639 | 6.450.748 | 6.561.785 |
| Parque automotor | 499.336 | 536.276 | 579.136 | 641.628 | 716.171 | 798.723 | 887.243 | 1.012.467 |
| Fuente: Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Seguridad Vial | | | | | | | | |

**Fuente: Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Elaboración propia.**

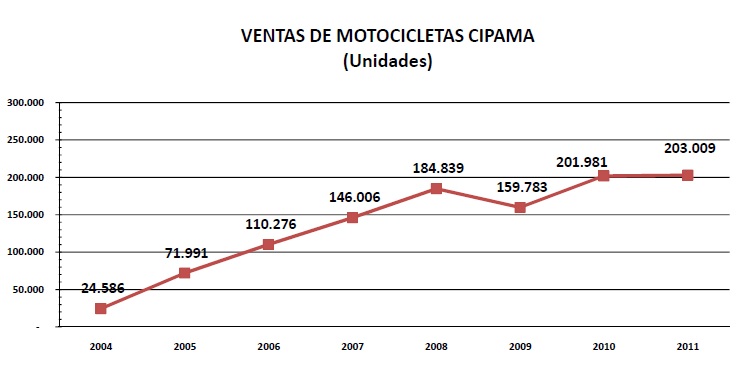
**Fuente: Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Elaboración propia.**

### 2.3.2. Cantidad y crecimiento del número de motocicletas

En los últimos 5 años se ha tenido un gran incremento en el número de motocicletas y se afirma por parte de los fabricantes y proveedores de este tipo de vehículos, que la cantidad supera el millón de unidades en el país, pues entre 2004 y 2011 se habían vendido 1.102.471 motocicletas, como se observa en la siguiente Tabla 4 y Figura 3.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 4. Estadísticas de ventas de motocicletas - CIPAMA entre los años 2004-2011 | | | | | | | | | |
| Años | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | **Total** |
| Total | 24.586 | 71.991 | 110.276 | 146.006 | 184.839 | 159.783 | 201.981 | 203.009 | **1.102.471** |
| Fuente: Cámara Industrial Paraguaya de Motocicletas y Automotores – CIPAMA. | | | | | | | | | |

**Figura 3. Estadísticas de ventas de motocicletas años 2004-2011**



**Fuente: Cámara Industrial Paraguaya de Motocicletas y Afines – CIPAMA.**

En el año 2011, de un total de 1.615.309 hogares, el 45,1% poseía motocicleta, con un 38,2% urbano y 55,5% rural y, este tipo de bien, supera ampliamente a los hogares que poseen automóvil o camioneta, como puede observarse en la siguiente Tabla 5.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tabla 5. Bienes de movilización duraderos con que cuentan los hogares-2011 | | | |
| Hogares | 1.615.309 | 970.056 | 645.253 |
| Automóvil o camioneta(%) | 28,2 | 37,6 | 14,2 |
| Motocicleta(%) | 45,1 | 38,2 | 55,5 |
| Fuente. Dirección General de Encuestas, Estadísticas y Censos-DGEEC. Encuesta de Hogares 2011.  No incluye los departamentos de Boquerón y Alto Paraguay. Elaboración propia. | | | |

Por otra parte, es de mencionar que el comercio y la reparación de vehículos y motocicletas, tenía 18.555 unidades económicas y generaba 57.520 empleos, en 2010, según el Censo Económico Nacional de la Dirección General de Encuestas, Estadísticas y Censos-DGEEC. En el futuro próximo es de esperar que continúe el crecimiento acelerado del parque de motocicletas en el país.

## 2.4. LA INFRAESTRUCTURA VIAL

La infraestructura relacionada con la seguridad vial incluye las carreteras o vías rurales y las vías urbanas. De las primeras se tiene información general de las rutas a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC.

### 2.4.1. Longitud de la red carretera y tipo de superficie

La longitud total de la red de carreteras del país, a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC, se estima en 60.000 kilómetros, encontrándose inventariada una longitud de 30.400,75 kilómetros de carreteras, de los cuales 5.182,76 kilómetros se hallan pavimentados, 1.268,11 kilómetros están en empedrado, 1.009,20 kilómetros están en enripiado/empedrado, 2,01 kilómetros adoquinados, y 22.938,67 kilómetros se encuentran en tierra. La distribución por tipo de superficie de la red carretera inventariada a cargo del MOPC, se muestra en la Tabla 6 y en la Figura 4.

|  |  |
| --- | --- |
| Tabla 6. Longitud de la red vial inventariada a cargo del MOPC por tipo de superficie | |
| Tipo de superficie | **Longitud en km.** |
| Pavimentados asfálticos | 5.167,80 |
| Pavimentos hormigón | 14,96 |
| Empedrados | 1.268,11 |
| Enripiados/Empedrados | 1.009,20 |
| Adoquinados | 2,01 |
| No pavimentados (tierra) | 22.938,67 |
| Total | **30.400,75** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Planificación Vial. Julio de 2012. Elaboración Propia. | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Planificación Vial. Julio de 2012. Elaboración propia.**

La clasificación de las carreteras inventariadas por tipo de red en cuanto a su importancia nacional, departamental y vecinal, se muestra en la Tabla 7, destacando que casi la mitad (47%) es de carácter vecinal, como se ilustra en la Figura 5.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tabla 7. Longitud de la red vial inventariada por tipo de red | | |
| Tipo de red | **Longitud**  **km** | **% Incidencia** |
| Nacional | 9.666,50 | 32 |
| Departamental | 6.549,79 | 21 |
| Vecinal | 14.184,46 | 47 |
| Total | **30.400,75** | **100** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Planificación Vial. Julio de 2012. Elaboración propia. | | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Planificación Vial. Julio de 2012. Elaboración propia.**

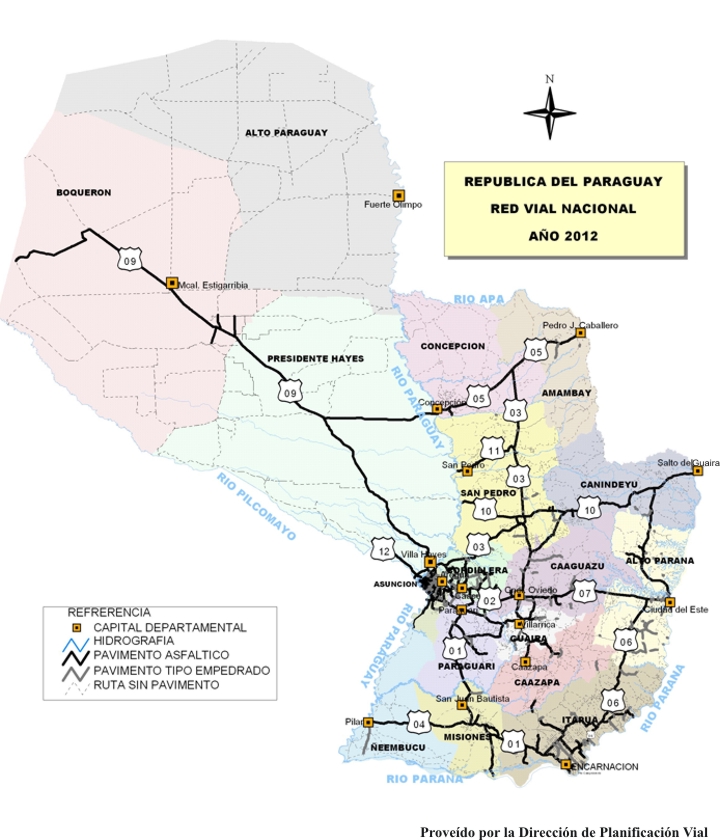
### 2.4.2. Estado de la red vial

El estado físico para la circulación vehicular de las carreteras se desconoce porque no se realiza una evaluación periódica en tal sentido. En términos generales, se estima que la red vial pavimentada es la que presenta la mejor condición, con un 52% en buen estado, un 38% en estado regular y un 10% en mal estado, con relación a una longitud de 4.619 km. En la Tabla 8 y en la Figura 6 se muestra el estado de 4.619 km en el mes de julio de 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 8. Estado de la red vial pavimentada. Julio de 2012. | | | | | | | |
| Tipo de ruta | Bueno (km) | Bueno  (%) | Regular  (km) | Regular (%) | Malo  (km) | Malo  (%) | Total (km) |
| Nacional | 1.709,1 | 61 | 1.028,2 | 37 | 44,7 | 2 | 2.782,0 |
| Departamental | 671,6 | 37 | 727,9 | 40 | 437,4 | 24 | 1.837,0 |
| Total | **2.380,8** | **52** | **1.756,1** | **38** | **482,1** | **10** | **4.619,0** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Planificación Vial. Julio de 2012. | | | | | | | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Dirección de Planificación Vial. Julio de 2012. Elaboración propia.**

En el mapa siguiente se muestran las diferentes rutas del país a cargo del MOPC.



# 3. DIAGNÓSTICO DE LA INSEGURIDAD VIAL EN PARAGUAY

## 3.1. LA CANTIDAD DE ACCIDENTES

La información estadística disponible de varias instituciones permite concluir que el problema de la inseguridad vial en el Paraguay merece atención prioritaria por parte del gobierno, las instituciones privadas y la sociedad en general. Aunque no se conoce la cantidad de accidentes de tránsito, se estima que se presentan entre 40.000 a 50.000 cada año en todo el país. En la ciudad de Asunción, por ejemplo, la Policía Municipal registró en 2010, 8.065 accidentes; en 2011, 7.236 accidentes y 6.370 accidentes, en 2012.

## 3.2. LA CANTIDAD DE VICTIMAS

### 3.2.1. Registro de víctimas, según la Policía Nacional

En los últimos 5 años, los registros del número de personas afectadas en accidentes de tránsito, según la Policía Nacional, señalan las siguientes cifras comprendidas en el período del año 2008 al año 2012: hubo registro de 32.126 heridos y de 5.414 muertos[[1]](#footnote-1). Estas estadísticas demuestran que se presentó un promedio anual, de 1.083 personas fallecidas y de 6.425 personas heridas. Las cifras anteriores permiten concluir que cada mes perecieron, en promedio, 90 personas y quedaron heridas 535 personas. Es decir, que aproximadamente murieron 3 personas cada día y 18 quedaron heridas diariamente, víctimas de los accidentes de tránsito. Por otra parte, es de señalar que la mayoría de las personas afectadas han sido del género masculino.

En la Tabla 9 y la Figura 7, se muestran en forma comparativa la cantidad de víctimas por accidentes de tránsito, según registros de la Policía Nacional, entre los años 2008 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 9. Víctimas por accidentes de tránsito, según registros de la Policía Nacional, años 2008 – 2012 | | | | | | |
| Año | **Muertos** | | | **Heridos** | | |
| Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total |
| 2008 | 899 | 197 | 1.096 | 4.642 | 1.520 | 6.162 |
| 2009 | 852 | 172 | 1.024 | 5.080 | 1.571 | 6.651 |
| 2010 | 924 | 190 | 1.114 | 4.932 | 1.515 | 6.447 |
| 2011 | 894 | 196 | 1.090 | 5.072 | 1.616 | 6.688 |
| 2012 | 925 | 165 | 1.090 | 4.595 | 1.583 | 6.178 |
| Total | **4.494** | **920** | **5.414** | **24.321** | **7.805** | **32.126** |
| Promedio anual | **899** | **184** | **1.083** | **4.864** | **1.561** | **6.425** |
| Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística. Elaboración propia. | | | | | | |

**Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística.**

**Elaboración propia.**

### 3.2.2. Registro de víctimas, según el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social

En la información estadística del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, correspondiente a los años 2010 y 2011, se tiene el registro de 1.227 personas fallecidas en 2010 y de 1.211, en 2011, como víctimas fatales por accidentes de tránsito. Del año 2012, no se tiene un registro consolidado aún. Por otra parte, el número de personas lesionadas en accidentes de tránsito, según el MSPyBS, muestran un crecimiento sorprendente en entre los años 2009 y 2011, como lo indican las siguientes cifras: en 2009: 27.534 heridos; en 2010: 32.812 heridos; en 2011: 30.484 heridos. Del año, 2012 aún no tiene un registro consolidado.

## 3.3. LA TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La tipología de los accidentes que ocasionaron las víctimas en los últimos 4 años, 2009–2012, según los registros de la Policía Nacional, indican que por atropellamiento murieron un total de 878, por caída de motociclista: 474; por caída de pasajero: 56; por choque: 2.586; por roce: 24; y por vuelco: 300.

En la Tabla 10 y la Figura 8, se muestran en forma comparativa la cantidad de muertes por tipo de accidentes de tránsito, según registros de la Policía Nacional, entre los años 2009 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 10. Muertes por tipo de accidentes de tránsito, según registros de la Policía Nacional, años 2009 – 2012 | | | | | | |
| Tipología / Año | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **Total** | **Porcentaje**  **%** |
| Atropellamiento | 228 | 231 | 196 | 223 | **878** | **20,33** |
| Caída de Motociclista | 100 | 131 | 117 | 126 | **474** | **10,98** |
| Caída de Pasajero | 17 | 9 | 15 | 15 | **56** | **1,30** |
| Choque | 595 | 651 | 687 | 653 | **2.586** | **59,90** |
| Roce | 5 | 6 | 5 | 8 | **24** | **0,55** |
| Vuelco | 79 | 86 | 70 | 65 | **300** | **6,94** |
| Total | **1.024** | **1.114** | **1.090** | **1.090** | **4.318** | **100,00** |
| Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística. Elaboración propia. | | | | | | |

**Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística.**

**Elaboración propia.**

## 3.4. LESIONADOS, SEGÚN LA TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La tipología de los accidentes que ocasionaron lesiones a las personas, en los últimos 4 años, 2009 – 2012, indican que por atropellamiento se lesionaron un total de 2.350, por caída de motociclista: 2.711; por caída de pasajero: 238; por choque: 17.876; por roce: 452; y por vuelco: 2.283.

En la Tabla 11 y la Figura 9, se muestran comparativamente la cantidad de lesionados por tipo de accidentes de tránsito, según registros de la Policía Nacional, entre los años 2009 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 11. Lesionados por tipo de accidentes de tránsito, según registros de la Policía Nacional, años 2009 – 2012 | | | | | | |
| Tipología / Año | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **Total** | **Porcentaje**  **%** |
| Atropellamiento | 694 | 547 | 582 | 527 | **2.350** | **9,07** |
| Caída de Motociclista | 734 | 639 | 691 | 647 | **2.711** | **10,46** |
| Caída de Pasajero | 84 | 43 | 58 | 53 | **238** | **0,91** |
| Choque | 4417 | 4447 | 4658 | 4354 | **17.876** | **69,00** |
| Roce | 166 | 115 | 114 | 57 | **452** | **1,75** |
| Vuelco | 556 | 602 | 585 | 540 | **2.283** | **8,81** |
| Total | **6.651** | **6.393** | **6.688** | **6.178** | **25.910** | **100,00** |
| Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística. Elaboración propia. | | | | | | |

**Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística.**

**Elaboración propia.**

## 3.5. LA DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LA MORTALIDAD

La distribución mensual de la cantidad de muertos, que fue de 4.324 personas fallecidas (hombres y mujeres) como consecuencia de los accidentes de tránsito, entre los años, 2008 – 2011, evidenció que los meses con el mayor número de muertos fueron: diciembre con 404; mayo con 397 y enero con 386.

En la Tabla 12 y la Figura 10, se muestran comparativamente la cantidad total de personas fallecidas, según registros de la Policía Nacional, entre los años 2008 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 12. Cantidad total de personas fallecidas (hombres y mujeres) distribuidos mensualmente, entre los años 2008-2011 | | | | | | |
| Meses | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **Total** | **Porcentaje**  **%** |
| Enero | 95 | 83 | 96 | 112 | **386** | **9** |
| Febrero | 78 | 85 | 94 | 94 | **351** | **8** |
| Marzo | 91 | 78 | 80 | 78 | **327** | **8** |
| Abril | 98 | 101 | 83 | 74 | **356** | **8** |
| Mayo | 103 | 84 | 111 | 99 | **397** | **9** |
| Junio | 81 | 89 | 93 | 96 | **359** | **8** |
| Julio | 99 | 85 | 79 | 87 | **350** | **8** |
| Agosto | 97 | 94 | 105 | 89 | **385** | **9** |
| Septiembre | 89 | 94 | 77 | 85 | **345** | **8** |
| Octubre | 69 | 72 | 94 | 82 | **317** | **7** |
| Noviembre | 89 | 69 | 96 | 93 | **347** | **8** |
| Diciembre | 107 | 90 | 106 | 101 | **404** | **10** |
| Total | **1.096** | **1.024** | **1.114** | **1.090** | **4.324** | **100** |
| Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística. Elaboración propia. | | | | | | |

**Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística.**

**Elaboración propia.**

## 3.6. LA DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LA MORBILIDAD

La distribución de personas lesionadas, fue de 25.948 personas lesionadas (hombres y mujeres) como consecuencia de los accidentes de tránsito, entre los años, 2008 – 2011, evidenció que los meses con el mayor número de heridos fueron: diciembre con 2.335; mayo con 2.261; agosto con 2.233 y el mes que menos lesionados tuvo fue febrero con 1.894.

En la Tabla 13 y la Figura 11, se muestran comparativamente la cantidad total de personas lesionadas, según registros de la Policía Nacional, entre los años 2008 y 2011.

| Tabla 13. Cantidad total de lesionados (hombres y mujeres) distribuidos mensualmente, entre los años 2008-2011 | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Meses | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | Total | Porcentaje  % |
| Enero | 451 | 458 | 581 | 561 | **2.051** | **8** |
| Febrero | 427 | 491 | 517 | 459 | **1.894** | **7** |
| Marzo | 566 | 615 | 517 | 534 | **2.232** | **9** |
| Abril | 549 | 564 | 572 | 540 | **2.225** | **9** |
| Mayo | 551 | 555 | 579 | 576 | **2.261** | **9** |
| Junio | 437 | 570 | 521 | 560 | **2.088** | **8** |
| Julio | 558 | 532 | 461 | 594 | **2.145** | **8** |
| Agosto | 477 | 607 | 583 | 566 | **2.233** | **9** |
| Septiembre | 555 | 518 | 501 | 630 | **2.204** | **8** |
| Octubre | 484 | 572 | 514 | 528 | **2.098** | **8** |
| Noviembre | 516 | 558 | 579 | 529 | **2.182** | **8** |
| Diciembre | 591 | 611 | 522 | 611 | **2.335** | **9** |
| Total | **6.162** | **6.651** | **6.447** | **6.688** | **25.948** | **100** |
| Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística. Elaboración Propia. | | | | | | |

**Fuente: Policía Nacional. Dirección General de Logística. Departamento de Estadística.**

**Elaboración propia.**

## 3.7. LA DISTRIBUCIÓN ETARIA DE LA MORTALIDAD

Las personas jóvenes son las más afectadas por los accidentes de tránsito, en cuanto a mortalidad. Las cifras demuestran que en el rango de edades entre 15 y 29 años, perecieron en total 1.081 personas en 2010 y 2011, que representan el 44% del total de 2.438. Además, es de hacer notar que en los mismos años 2010 y 2011, perecieron 271 personas con edades de 60 o más años, que equivalen al 11% del total de personas fallecidas.

Las edades de las personas que perecieron en los años 2010 y 2011, según los registros del MSPyBS, se muestran en la Tabla 14 y en la Figura 12.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tabla 14. Número de personas fallecidas en accidentes de tránsito, según género y grupos de edad** | | | | | | | |
| **Rangos de edad en años** | **2010** | | | **2011** | | | **Total**  **período** |
| **H** | **M** | **Total** | **H** | **M** | **Total** |
| **Menor a 1** | 3 | 1 | 4 | 2 | 2 | 4 | 8 |
| **1 a 4** | 16 | 9 | 25 | 10 | 5 | 15 | 40 |
| **5 a 9** | 10 | 8 | 18 | 10 | 2 | 12 | 30 |
| **10 a 14** | 21 | 14 | 35 | 21 | 17 | 38 | 73 |
| **15 a 19** | 124 | 42 | 166 | 139 | 35 | 174 | 340 |
| **20 a 24** | 175 | 32 | 207 | 176 | 39 | 215 | 422 |
| **25 a 29** | 144 | 18 | 162 | 137 | 20 | 157 | 319 |
| **30 a 34** | 92 | 14 | 106 | 87 | 11 | 92 | 198 |
| **35 a 39** | 87 | 13 | 100 | 75 | 15 | 90 | 190 |
| **40 a 44** | 57 | 11 | 68 | 77 | 10 | 87 | 155 |
| **45 a 49** | 68 | 10 | 78 | 53 | 9 | 62 | 140 |
| **50 a 54** | 43 | 11 | 54 | 40 | 9 | 49 | 103 |
| **55 a 59 años** | 52 | 13 | 65 | 51 | 15 | 66 | 131 |
| **60 y mas** | 92 | 33 | 125 | 112 | 34 | 146 | 271 |
| **Sin información** | 13 | 1 | 14 | 4 | 0 | 4 | 18 |
| **Total** | **997** | **230** | **1.227** | **988** | **223** | **1.211** | **2.438** |
| **Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social.**  **Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia.**  **H: Hombre; M: Mujer** | | | | | | | |

**Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia.**

Los departamentos con mayor número de casos en cuanto a mortalidad son los siguientes: La capital Asunción con 660 casos, Central con 394 casos, y Alto Paraná con 332 casos, los cuales representan el 27%, el 16% y el 14% respectivamente del total de 2.438 personas fallecidas en los años 2010 y 2011.

La información estadística de personas fallecidas en los años 2010 y 2011, de la distribución por departamentos y la capital Asunción, según los registros del Departamento de Información Bioestadística del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, se muestran en la Tabla 15 y en la Figura 13.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tabla 15. Departamentos con mayor índice de personas fallecidas en accidentes de tránsito, años 2010 y 2011 | | | |
| Departamentos | **Años** | | **Total** |
| **2010** | **2011** |
| Asunción | 332 | 328 | 660 |
| Central | 204 | 190 | 394 |
| Alto Paraná | 162 | 170 | 332 |
| Caaguazú | 74 | 82 | 156 |
| Itapúa | 66 | 76 | 142 |
| San Pedro | 53 | 45 | 98 |
| Concepción | 60 | 36 | 96 |
| Canindeyú | 37 | 47 | 84 |
| Presidente Hayes | 35 | 35 | 70 |
| Cordillera | 34 | 36 | 70 |
| Guaira | 32 | 31 | 63 |
| Misiones | 31 | 29 | 60 |
| Amambay | 28 | 30 | 58 |
| Paraguarí | 24 | 32 | 56 |
| Boquerón | 32 | 24 | 56 |
| Caazapá | 13 | 9 | 22 |
| Ñeembucú | 7 | 8 | 15 |
| Alto Paraguay | 3 | 3 | 6 |
| Total | **1.227** | **1.211** | **2.438** |
| Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia. | | | |

**Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia.**

## 3.8. LA DISTRIBUCIÓN ETARIA DE LA MORBILIDAD

Las personas jóvenes son las más afectadas, en cuanto a lesiones, por los accidentes de tránsito, según los datos de 2010 y 2011. Las cifras demuestran que en el rango de edades entre 20 y 39 años, resultaron heridas en total 31.241 personas en los dos años, que representan el 50% del total de lesionados, también es de resaltar que entre 15 y 19 años, resultaron lesionados 13.763 personas en los dos años, que equivalen al 22% del total de lesionados 62.954.

La información estadística de personas lesionadas en los años 2010 y 2011, según los registros del Departamento de Información Bioestadística del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, se muestran en la Tabla 16 y en la Figura 14.

Es de aclarar, que en la distribución etarea no están incluidos 442 casos del departamento de Caazapá, por carecer de información del año 2011.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tabla 16. Número de personas lesionadas en accidentes de tránsito, según grupos de edad** | | | |
|
| **Rangos de edad en años** | **2010** | **2011** | **Total** |
| **Total** | **Total** | **período** |
| **Menor a 1** | 55 | 39 | 94 |
| **1 a 4** | 656 | 624 | 1.280 |
| **5 a 14** | 2.401 | 2.169 | 4.570 |
| **15 a 19** | 7.175 | 6.588 | 13.763 |
| **20 a 39** | 16.280 | 14.961 | 31.241 |
| **40 a 49** | 3.713 | 3.131 | 6.844 |
| **50 a59** | 1.660 | 1.512 | 3.172 |
| **60 y mas** | 972 | 1.018 | 1.990 |
| **Total** | **32.912** | **30.042** | **62.954** |
| **Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia.** | | | |

**Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia.**

La distribución geográfica de la morbilidad, muestra que en la capital Asunción se registraron, en total en los años 2010 y 2011, un total 25.876 casos que equivalen al 41% del total de 63.396. Le siguen el departamento Central con 7.686 casos que equivalen al 12% del total y Amambay con 3.851 casos que equivalen al 6% del total.

La información estadística de personas lesionadas en los años 2010 y 2011, de la distribución por departamentos y la capital Asunción, según los registros del Departamento de Información Bioestadística del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, se muestran en la Tabla 17 y en la Figura 15.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Tabla 17. Departamentos con mayor índice de personas lesionadas en accidentes de tránsito, años 2010 y 2011 | | | |
| Departamentos | **Años** | | **Total** |
| **2010** | **2011** |
| Asunción | 13.657 | 12.219 | 25.876 |
| Central | 3.665 | 4.021 | 7.686 |
| Amambay | 1.242 | 2.609 | 3.851 |
| Itapúa | 2.546 | 1.222 | 3.768 |
| Caaguazú | 1.833 | 1.516 | 3.349 |
| Alto Paraná | 2.262 | 978 | 3.240 |
| Paraguarí | 1.370 | 1.488 | 2.858 |
| San Pedro | 1.173 | 1.485 | 2.658 |
| Concepción | 1.303 | 922 | 2.225 |
| Guaira | 1.032 | 639 | 1.671 |
| Cordillera | 569 | 797 | 1.366 |
| Misiones | 617 | 656 | 1.273 |
| Canindeyú | 573 | 570 | 1.143 |
| Ñeembucú | 512 | 348 | 860 |
| Presidente Hayes | 365 | 370 | 735 |
| Caazapá | 26 | 442 | 468 |
| Boquerón | 154 | 178 | 332 |
| Alto Paraguay | 13 | 24 | 37 |
| Total | **32.912** | **30.484** | **63.396** |
| Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia. | | | |

**Fuente de información: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Departamento de Información Bioestadística. Elaboración propia.**

# 4. EL PROBLEMA DE LA ACCIDENTALIDAD EN LAS CARRETERAS

La Policía Caminera ha organizado la información de los accidentes de tránsito registrados, desde el año 2000, en la red de carreteras a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC, que es el ámbito que le corresponde legalmente. Con base en esos registros, se describe la problemática de la accidentalidad en las rutas.

## 4.1. CANTIDAD DE VÍCTIMAS REGISTRADAS EN RUTAS

En los últimos 5 años, los registros del número de personas afectadas en accidentes de tránsito, según el Departamento de Informática de la Policía Caminera, señalan las siguientes cifras comprendidas en el período del año 2008 al año 2012: hubo registro de 3.490 heridos y de 779 muertos. Estas estadísticas demuestran que se registró un promedio anual, de 156 personas fallecidas y de 698 personas heridas, en las carreteras. Por otra parte, es de señalar que la mayor parte del número de afectados fueron hombres.

En la Tabla 18, se muestran comparativamente la cantidad total de personas muertas y lesionadas, y en las Figuras 16 y 17, se muestran comparativamente la cantidad de muertos, según registros de la Policía Caminera, entre los años 2008 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 18. Víctimas por accidentes de tránsito, en carreteras, según registro de la Policía Caminera, años 2008 - 2012 | | | | | | |
| Año | **Muertos** | | | **Heridos** | | |
| **Hombres** | **Mujeres** | **Total** | **Hombres** | **Mujeres** | **Total** |
| 2008 | 172 | 53 | 225 | 789 | 332 | 1121 |
| 2009 | 131 | 45 | 176 | 542 | 212 | 754 |
| 2010 | 102 | 22 | 124 | 408 | 175 | 583 |
| 2011 | 109 | 46 | 155 | 402 | 245 | 647 |
| 2012 | 71 | 28 | 99 | 276 | 109 | 385 |
| Total | **585** | **194** | **779** | **2.417** | **1.073** | **3.490** |
| Promedio anual | **117** | **39** | **156** | **483** | **215** | **698** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración propia. | | | | | | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración propia.**

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración propia.**

En las Figuras 18 y 19, se muestran comparativamente la cantidad de heridos, según registros de la Policía Caminera, entre los años 2008 y 2012.

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración propia.**

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración propia.**

## 4.2. TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES REGISTRADOS EN RUTAS

La tipología de los accidentes, registrados en las carreteras en los últimos 5 años, 2008 – 2012, indican que se presentaron 225 atropellamientos; arrollamientos: 50; choques: 4.003; roces: 1.170 y vuelcos: 300.

En la Tabla 19 y la Figura 20, se muestran comparativamente la cantidad total de accidentes registrados, según información de la Policía Caminera, entre los años 2008 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 19. Tipología registrada de accidentes de tránsito, en carreteras, según la Policía Caminera entre los años 2008 - 2012 | | | | | | | |
| Tipología / Año | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **Total** | **Porcentaje**  **%** |
| Atropellamiento | 69 | 55 | 34 | 31 | 36 | **225** | **4** |
| Arrollamiento | 14 | 8 | 6 | 10 | 12 | **50** | **1** |
| Choque | 1.186 | 894 | 678 | 518 | 727 | **4.003** | **70** |
| Roce | 323 | 263 | 191 | 199 | 194 | **1.170** | **20** |
| Vuelco | 82 | 71 | 66 | 51 | 30 | **300** | **5** |
| Total | **1.674** | **1.291** | **975** | **809** | **999** | **5.748** | **100** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración propia. | | | | | | | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración Propia.**

## 4.3. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ACCIDENTES REGISTRADOS EN RUTAS

En los últimos 5 años, 2008 – 2012 en carreteras, se registraron un total de 5.856 accidentes y la distribución mensual evidenció que los meses con mayor número de accidentes fueron: mayo con 535; junio con 534, marzo con 521 y julio con 504.

En la Tabla 20 y la Figura 21, se muestran comparativamente la cantidad total de accidentes registrados, según información de la Policía Caminera, entre los años 2008 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 20. Cantidad de accidentes registrados distribuidos mensualmente, entre los años 2008-2012, según la Policía Caminera | | | | | | | |
| Meses | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **Total** | **Porcentaje**  **%** |
| Enero | 144 | 136 | 111 | 52 | 56 | **499** | **9** |
| Febrero | 155 | 87 | 104 | 47 | 75 | **468** | **8** |
| Marzo | 191 | 98 | 98 | 60 | 74 | **521** | **9** |
| Abril | 156 | 114 | 92 | 65 | 62 | **489** | **8** |
| Mayo | 181 | 94 | 84 | 83 | 93 | **535** | **9** |
| Junio | 156 | 128 | 81 | 75 | 94 | **534** | **9** |
| Julio | 142 | 114 | 92 | 61 | 95 | **504** | **9** |
| Agosto | 125 | 112 | 71 | 83 | 104 | **495** | **8** |
| Septiembre | 146 | 107 | 59 | 89 | 96 | **497** | **8** |
| Octubre | 105 | 96 | 52 | 61 | 80 | **394** | **7** |
| Noviembre | 115 | 108 | 72 | 74 | 86 | **455** | **8** |
| Diciembre | 92 | 128 | 69 | 70 | 106 | **465** | **8** |
| Total | **1.708** | **1.322** | **985** | **820** | **1.021** | **5.856** | **100** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración Propia. | | | | | | | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración Propia.**

## 4.4. CLASE DE VEHÍCULOS PARTICIPANTES DE ACCIDENTES REGISTRADOS EN RUTAS

En el período del año 2008 al año 2012, los vehículos que tuvieron mayor participación en accidentes en carreteras, según los registros de la Policía Caminera, fueron el automóvil con 3.163 casos; la camioneta con 3.070 casos; la motocicleta con 1.197 casos y el ómnibus con 1.675 casos.

En la Tabla 21 y la Figura 22, se muestran comparativamente el tipo y la cantidad de vehículos participantes en accidentes de tránsito, según información de la Policía Caminera, entre los años 2008 y 2012.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabla 2l. Tipo y cantidad de vehículos participantes en accidentes de tránsito, según registros de la Policía caminera, entre los años 2008-2012 | | | | | | | |
| Tipo vehículo / Año | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **Total** | **Porcentaje**  **%** |
| Automóvil | 886 | 652 | 497 | 478 | 650 | **3.163** | **30** |
| Camioneta | 845 | 722 | 561 | 407 | 535 | **3.070** | **29** |
| Camión de carga | 193 | 130 | 92 | 90 | 101 | **606** | **6** |
| Motocicleta | 365 | 291 | 187 | 169 | 185 | **1.197** | **12** |
| Semirremolque | 228 | 162 | 152 | 125 | 116 | **7.83** | **7** |
| Ómnibus | 491 | 388 | 273 | 234 | 289 | **1.675** | **16** |
| Total | **3.008** | **2.345** | **1.762** | **1.503** | **1.876** | **10.494** | **100** |
| Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración Propia. | | | | | | | |

**Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Dirección Policía Caminera. Departamento de Informática. Elaboración Propia.**

# 5. EL COSTO DE LA INSEGURIDAD VIAL

Las pérdidas económicas para el país como consecuencia de los accidentes de tránsito son muy elevadas y las principales están representadas en el transporte de los lesionados, la atención en urgencias, la estancia cama hospitalaria, los medicamentos, las intervenciones quirúrgicas y los tratamientos de rehabilitación. Para los fallecidos, los costos de manejo y sepelio. Para quienes quedan con discapacidades, el costo de su manejo. Además, el costo estimado que deja de producir la víctima en la etapa de vida económicamente productiva. Son también, cuantiosas las pérdidas materiales por el deterioro de los vehículos y de los elementos de las vías.

Este es un tema que requiere de un estudio riguroso para valorar el impacto económico que implican los accidentes de tránsito para la sociedad paraguaya.

Según el Señor Ministro de Salud, Antonio Arbo, en declaraciones a medios de comunicación, el día 8 de abril de 2013,(Fuente: Diario ABC COLOR), dijo que los accidentes de tránsito son uno de los principales problemas sociales del Paraguay y que un joven que sufre un accidente de tránsito representa para el país una pérdida de US$ 175.000. De igual manera, indicó que un paciente grave le cuesta al Estado unos G 70 millones y un doliente en terapia intensiva cuesta al Estado G. 5.000.000 por día, mientras que el promedio de estancia hospitalaria es de 16 días, según el Ministerio de Salud. También, comunicó que en un año, en el Centro de Emergencias Médicas, fueron asistidos unos 6.000 pacientes graves por accidentes de tránsito. Entre todos, demandaron una inversión de G. 300.000.000, en un lapso de cuatro meses.

# 6. SISTEMAS DE CAPTACIÓN Y PROCESAMIENTO DE DATOS DE ACCIDENTES

El registro de los accidentes de tránsito le corresponde efectuarlo a la Policía Nacional cuando se presentan víctimas, a las Direcciones de Tránsito Municipales cuando no se presentan víctimas y a la Policía Caminera en las carreteras a cargo del MOPC. Al respecto, es de señalar que en la práctica la Policía Nacional realiza, en algunos casos, registros de accidentes sin víctimas y también hace los registros en carreteras cuando se presentan víctimas. De igual forma, en el paso de las carreteras por poblaciones, se llevan a cabo registros tanto la Policía Nacional, como la Dirección de Tránsito Municipal y la Policía Caminera. Además, el Cuerpo de Bomberos lleva el registro en los casos que interviene en algunas poblaciones.

El procesamiento de la información se realiza en forma independiente por cada entidad y no se tiene un resultado riguroso estadístico consolidado a nivel nacional. También, es de señalar que la información de las Direcciones de Tránsito Municipales no se da a conocer.

Por otra parte, es de reconocer que el Ministerio de Salud, a través del Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas - OVLCE, lleva un registro detallado de los casos en los cuales interviene y consolida gran parte de los registros nacionales, especialmente en cuanto a morbilidad y mortalidad. Al respecto, es de señalar que no cuenta aún con la información de mortalidad y morbilidad del año 2012.

Lo anterior, permite concluir, en resumen, que el registro estadístico de los accidentes de tránsito requiere de una estructuración completa que unifique la información a obtener, delimite las funciones de las entidades que participan y que detalle el proceso para obtener los resultados estadísticos requeridos en forma consolidada.

## 6.1. REGISTROS DE LA POLICÍA NACIONAL

La Policía Nacional registra los accidentes con víctimas en todo el país. En general, la Policía por intermedio de uno de sus agentes encargados efectúa el registro de los accidentes con víctimas que se presentan en cualquier lugar del país, incluyendo carreteras y vías urbanas, entre los que se encuentran la ciudad de Asunción. En cada caso, el policía que hace el registro del accidente elabora “un parte”, que consiste en una descripción del accidente, el cual se lleva a la Comisaría que le corresponde, de acuerdo con el lugar donde ocurrió el accidente. Cada mes, se recopila y procesa la información de las distintas comisarías y se elaboran resúmenes que contienen: el número y la clase de accidentes, los fallecidos y heridos, y se detallan el día y la hora de ocurrencia del evento. Finalmente, esta información se incluye en el Anuario Estadístico de la Institución.

Respecto de las zonas de registro, es de anotar que la Policía Nacional registra accidentes en carreteras cuando se tienen víctimas, en los lugares normales de actuación de la Policía Caminera en la red vial nacional. También, es de observar que la Policía registra algunos casos de accidentes sin víctimas, cuyo registro está a cargo de la Policía de Tránsito de la Municipalidad de Asunción y de las demás Municipalidades.

La estadística elaborada finalmente es enviada a la Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos, aclarando que sólo incluye información del número de víctimas y no del número de accidentes.

## 6.2. REGISTROS DE LA POLICÍA CAMINERA

La Policía Caminera efectúa los registros de los accidentes de tránsito que producen en la red carretera a cargo del MOPC, incluyendo las 12 rutas, los ramales y avenidas, supercarreteras y algunos accesos determinados. El procedimiento que se lleva a cabo para el registro de información de los accidentes de tránsito es el siguiente:

El inspector de la zona donde se localiza el accidente conoce de la ocurrencia del mismo por información de algún conductor u otra persona del lugar. Luego concurre al sitio del accidente y procede a confeccionar el formulario previsto como “parte del accidente de tránsito”. Posteriormente, hace entrega al Jefe de la Zona y éste informa en el cuartel central en San Lorenzo, al Inspector General, quien da traslado a la Jefatura de la Policía Caminera.

La Jefatura de Policía Caminera informa luego mediante providencia al Juzgado de Faltas y Contravenciones, dependiente del mismo Cuerpo, el cual forma expediente con el objeto de determinar responsabilidades de los partícipes en el hecho y proceder a la sanción en caso que corresponda. Asimismo, a pedido de la Justicia Ordinaria si ésta libra algún oficio requiriendo información sobre el hecho, se le da traslado del expediente. También, se facilita copia del Parte, a los interesados y a las compañías de seguros.

Paralelamente, la información sobre cada hecho, descrita en el parte respectivo, es procesada en el Departamento de Informática de la Policía Caminera, que elabora “Resúmenes Estadísticos”, remitidos luego al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a la Dirección General de Estadística, Encuestas y Censos, del Ministerio de Hacienda, y al Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social.

Finalmente, es de tener en cuenta, que algunos registros de accidentes de tránsito en carreteras que realiza la Policía Nacional no están contabilizados en los registros e información estadística de la Policía Caminera. Asimismo, es de aclarar que los registros de accidentes con víctimas de la Policía Caminera, si están en los correspondientes a la Policía Nacional.

## 6.3. REGISTROS DE LAS MUNICIPALIDADES

Las Direcciones de Tránsito Municipal efectúan el registro de los accidentes que exclusivamente presentan daños materiales y no han ocasionado ningún tipo de víctima. Estos registros se utilizan para resolver los conflictos de intereses entre los afectados y, en especial, para hacer efectivos los seguros de los vehículos.

La información de los registros, en general, no es procesada para elaborar las estadísticas de los accidentes de tránsito y, en consecuencia, no es utilizada para implementar soluciones y enfrentar el problema.

## 6.4. EL OBSERVATORIO DE VIOLENCIA Y LESIONES DE CAUSAS EXTERNAS

El Observatorio de Violencia y de Lesiones de Causas Externas fue establecido por Resolución Secretaría General Nº 1429 del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, el 24 de noviembre del 2004, constituido como una comisión Inter-institucional de Vigilancia Epidemiológica sobre Violencia y Lesiones de Causas Externas. Sin embargo, su trabajo se venía desarrollando desde el año 2002.

Desde su creación el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas, tiene como objetivo originar información confiable y oportuna para definir políticas públicas de prevención y control, con el fin de disminuir el número de víctimas por lesiones de causas externas: INFORMACIÓN PARA LA ACCIÓN.

Actualmente, el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas es una instancia interinstitucional y multidisciplinaria, lograda por la percepción de alta frecuencia y gravedad de las lesiones por causas externas. Se encuentra conformada por entes recolectores de datos estadísticos como lo son: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social: Dirección General de Vigilancia de la Salud, Dirección de Vigilancia de Enfermedades no Transmisibles, Centro de Emergencias Médicas, Departamento. de Bioestadística y Dirección de Salud Mental; Ministerio Público – Fiscalía General del Estado: Dirección de Política Criminal y Criminología; Ministerio del Interior: CONASEG; Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones: Policía Caminera; Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos; Policía Nacional: Departamento de Estadísticas; Municipalidad de Asunción: Dirección de Programas de Prevención Violencia y Salud Mental, y Dirección de Tránsito; Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Paraguay; Sociedad Paraguaya de Pediatría, ONG: Seguridad en las Rutas (SER); Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud - OPS/OMS. La labor del Observatorio es sumamente valiosa y por ello debe constituirse en una de las instituciones claves para el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial y lograr su funcionamiento en forma sostenida.

# 7. MATRICULA Y REGISTRO DE VEHÍCULOS

El registro de los vehículos que se efectúa en la Dirección de Registro Automotor, está centrado en lo que se refiere a identificar la propiedad de los mismos y, además, que han cumplido con los requisitos legales para su ingreso y operación en el país. Respecto de este asunto, se afirma que se tiene un gran sub-registro de vehículos automotores en el Paraguay, que se estima superior al 100%.

La información del parque automotor por edades y su estado por condiciones técnicas, no está disponible por el momento. Este asunto es crítico y, en consecuencia, es esencial diseñar e implementar un registro vehicular que permita conocer la cantidad de vehículos y el estado del parque automotor, porque es reconocida su incidencia en la problemática de los accidentes de tránsito.

## 7.1. SISTEMA DE MATRICULACIÓN Y CEDULACIÓN DE AUTOMOTORES

El Sistema de Matriculación y la Cédula del Automotor vigentes fueron aprobados mediante la Ley 608/95 y son el resultado de un proceso de cambios durante 50 años aproximadamente.

La identificación por el Sistema de Matriculación se realiza con la Matrícula, que es la codificación con letras y números por la que se identifica a cada automotor en todo el país durante su existencia como tal, mediante chapas colocadas en la parte visible, delantera y trasera del automotor. De igual manera, la Cédula del Automotor, es el documento legal que identifica al automotor y a su propietario o poseedor.

El organismo encargado de regir, organizar y ejecutar el Sistema de Matriculación y Cedulación de los Automotores, según el Decreto 21.674/98, es el Registro de Automotores, que es dependiente de la Dirección Nacional de Registros Públicos. El Registro de Automotores, se ha constituido como “La Oficina Central”, y de esta dependen las Oficinas Regionales y las Distritales. Las Oficinas Regionales están en la Ciudad de Asunción y en cada capital Departamental, salvo las correspondientes a la Capital de los Departamentos de Alto Paraguay y Concepción, que se unifican en la Ciudad de Concepción, y la Capital de los Departamentos de Boquerón y Presidente Hayes, que se consolidan en la Ciudad de Benjamín Aceval.

La Dirección del Registro de Automotores tiene las siguientes facultades:

1. Proponer a la Dirección General de Registros Públicos las normas administrativas aplicables a la actividad registral del automotor, así como la convocatoria, exhibición, verificación, o empadronamiento del parque automotor.
2. Entender en los recursos que se interpongan contra las decisiones de los encargados tanto Regionales como Distritales.
3. Organizar y dirigir reuniones con los Encargados Regionales y Distritales.
4. Proponer fundamentalmente a la Corte Suprema de Justicia a través de la Dirección General de los Registros Públicos, la creación, modificación unificación o supresión de Oficinas Regionales o Distritales. Proponer igualmente la designación de sus Encargados.
5. Asignar las funciones del Encargado Suplente o Suplente Interno dentro de las Oficinas Regionales y Distritales.
6. Prestar la debida colaboración a los diversos organismos competentes, en el control del parque automotor y su documentación.
7. Disponer, por razones fundadas, la exhibición de los automotores y su documentación.
8. Comunicar inmediatamente a las autoridades competentes las irregularidades de las que tome conocimiento directamente o por medio de las Oficinas Dependientes.
9. Habilitar las Oficinas Regionales y Distritales y las verificadoras, y clausurarlas cuando no cumplan con las exigencias impuestas por la reglamentación que al efecto se dicen.
10. Proponer al Poder Ejecutivo a través de la Corte Suprema de justicia la modificación de las especificaciones técnicas a las que deban ajustarse las chapas, cédulas y cualquier otro material, a fin de elevar el nivel de seguridad de los mismos.
11. Las demás establecidas en la Ley, en esta reglamentación y las que le asigne la Corte Suprema de Justicia, en materia administrativa.

Como resumen, se puede indicar que el registro de los vehículos que se efectúa en la Dirección de Registro Automotor, está centrado en lo que se refiere a identificar la propiedad de los mismos y que han cumplido con los requisitos legales para su ingreso y operación en el país. De esta manera, se tenía registrada la existencia del orden de 1.012.467 vehículos automotores en el Paraguay, en el año 2012.

La información del parque automotor por edades y por condiciones técnicas, no se tiene disponible por el momento.

## 7.2. REGISTRO DE AUTOMOTORES DEL SECTOR PÚBLICO

La Ley 794/95, en su Artículo 1, creó el Registro de Automotores del Sector Público, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Esta entidad lleva el registro actualizado del parque automotor de la Administración Central y de los Entes Descentralizados.

## 7.3. REGISTRO ESPECIAL Y TRANSITORIO

La Ley 1865/01, en su Capítulo II, Artículo 18, creó un Registro Especial y Transitorio para la inscripción de las unidades automotoras carentes de la documentación legal, para tener un censo de los mismos, conocer sus poseedores, reconocerlos en dicho carácter y someterlos a un régimen legal específico. Este registro se efectúa en la Dirección de Registro de Automotores en coordinación con la Dirección de Aduanas.

# 8. REVISIÓN PERIÓDICA O INSPECCIÓN TÉCNICA DE CONDICIONES VEHICULARES

La Ley 1590/00, que Regula el Sistema Nacional de Transporte y creó la Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN y la Secretaría Metropolitana de Transporte - SETAMA, en su Artículo 13, literal h, estableció como atribución de DINATRAN: “regular, proveer y conceder los servicios de revisión técnica para la habilitación de los medios de transporte de pasajeros y carga nacionales” y en su Artículo 27, literal k, estableció como atribución de SETAMA, lo siguiente: “regular, proveer y cancelar los servicios de revisión técnica para la habilitación e inhabilitación de la circulación de todos los vehículos”.

Por otra parte, la Ley No. 3850/2009, creó el sistema nacional de inspección técnica vehicular y estableció la obligatoriedad de la realización de la inspección técnica como requisito previo para la obtención o renovación de la patente municipal de rodados en todo el territorio nacional. También, el Reglamento Nacional de Inspección Técnica Vehicular fue aprobado mediante el Decreto No. 6139/2011.

En aplicación de la normatividad legal anterior la Municipalidad de Asunción realiza la inspección mediante un empresa concesionaria constituida como Centro de Inspección Técnica Vehicular obligatoria, que tiene 3 instalaciones para automóviles y 2, para camiones y ómnibus. La inversión que se realizó es del orden de 5 millones de dólares. También, es de mencionar que SETAMA tiene convenio para la inspección de aproximadamente 2.500 ómnibus.

Las medidas anteriores son importantes y se deben fortalecer para lograr una amplia cobertura vehicular en todo el país y tener conocimiento de las condiciones técnicas y del estado del parque automotor del país, de manera de poder determinar la incidencia que puedan tener en la problemática de los accidentes de tránsito e identificar medidas que contribuyan a la seguridad vial.

En el momento, la revisión periódica de las condiciones mecánicas de los vehículos es muy limitada y la implementación de la inspección técnica vehicular tiene opositores en el sector transporte y en algunos actores políticos. De igual manera, se puede afirmar no se tiene el conocimiento de las condiciones técnicas actuales de la mayor parte del parque automotor del país.

# 9. HABILITACIÓN Y REGISTRO DE CONDUCTORES

La habilitación y registro de conductores se realiza en las Direcciones de Tránsito Municipales y se conoce que hay diferencias de procedimientos y de exigencias en los diferentes municipios. En general, se reconoce que este es uno de los aspectos más débiles para la seguridad vial en el Paraguay y uno de los que demanda atención prioritaria.

Las Municipalidades son los órganos encargados de la expedición de las Licencias de Conducir que habilitan a los conductores para distintos tipos de vehículos a motor. Esta potestad se sustenta en la Constitución del año 1992, que en el Artículo 168, numeral 8, estableció como atribución de los Municipios, “la reglamentación y la fiscalización del tránsito, del transporte público y la de otras materias relativas a la circulación de vehículos”.

En la Ley Orgánica Municipal Nº 1294/87, Capítulo IV, Del Objeto y la Función Municipal, Artículo 18 inciso i, estableció como función municipal con relación al Tránsito: “La reglamentación y fiscalización del tránsito, del funcionamiento de los transportes de pasajeros y demás materias relativas a la circulación de vehículos.

El Decreto 1216/93, en su Artículo 1, autorizó a las Municipalidades de la República a expedir Licencias de Conductores en General. Las Municipalidades autorizadas a expedir Licencias de Conductores, deben indefectiblemente contar con una Dirección de Tránsito.

Las Licencias que pueden expedirse legalmente, según el Decreto 1216/93, se clasifican en las siguientes categorías:

1. Profesional Clase “A” Superior

2. Profesional Clase “A”

3. Profesional Clase “B” Superior

4. Profesional Clase “B”

5. Profesional Clase “C”

6. Particular

7. Motociclista

8. Extranjero

7. Motociclista para extranjeros

Para cada categoría se fijan los requisitos, entre los que se incluyen edad, certificados médicos de vista y oído, aptitudes físico-psíquicas para conducir, poseer conocimientos sobre las reglas y señales de tránsito y la documentación personal de antecedentes ciudadanos.

Las Licencias de Conductor expedidas por las Municipalidades autorizadas, tienen validez de cinco (5) años y de un (1) año para los extranjeros y por los mismas, se deben abonar anualmente los impuestos y cánones correspondientes. Por otra parte, el Touring y Automóvil Club Paraguayo está autorizado para expedir licencias de validez internacional, las cuales no podrán ser utilizados como tales dentro del territorio nacional.

La Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI, tiene a su cargo un sistema de reglamentación y control de la expedición de las Licencias de Conductor. La OPACI le asigna el número de la Licencia de Conducir que es solicitada en cada municipio, lo cual pretende evitar la duplicación de licencias por parte de algunos usuarios. De esta manera, las municipalidades deberán obtener previamente de la OPACI, las informaciones pertinentes sobre los antecedentes del solicitante.

Por otra parte, en el Artículo 19, del Decreto 1216/93, se estableció: “A fin de dar cumplimiento al Art. XIII de la Reglamentación del Tránsito Automotor Interamericano, Convención de Washington D.C./43, aprobado y ratificado por Decreto Ley Nº. 24.025/47, los interesados a obtener Licencia Internacional, deberán, como requisito previo, obtener de la OPACI el certificado de habilitación para la categoría Internacional, Clases “A”, “B”, “C” y “D”, y/o “E”. En su caso, el Touring y Automóvil Club Paraguayo no podrá expedir ningún tipo de Licencia Internacional, sin el citado certificado”.

En la actualidad algunas municipalidades expiden licencias de conducir con formatos y contenidos diferentes y son notables las diferencias en cuanto a la rigurosidad de las exigencias. Este es un asunto urgente de atender y de resolver. Al respecto, es de destacar que la OPACI ha desarrollado una propuesta de unificación de formatos para las licencias y lo está llevando a cabo. Con ello se pretende facilitar el control a nivel interno e internacional y reducir cualquier intento de reproducción o adulteración a través de un sistema de seguridad único.

Finalmente, es de reiterar al respecto que se requiere implementar reformas sustanciales que permitan garantizar la capacidad y competencia de los conductores que se habiliten y registren para conducir cualquier tipo de vehículos.

# 10. MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

En el momento, se reconoce que la acción institucional es limitada en cuanto al control de las empresas de carga y de pasajeros y, además, que éstas empresas transportadoras no tienen políticas ni procesos rigurosos tendientes a garantizar la seguridad vial por parte de ellos.

La Dirección Nacional de Transporte, DINATRAN, y la Secretaría del Área Metropolitana de Asunción, SETAMA, en el ámbito que les corresponde, han ido progresivamente fortaleciendo y mejorando las exigencias y controles para que las empresas de transporte, de carga y de pasajeros, cumplan con los requerimientos organizacionales y técnicos que mejoren la seguridad vial.

Por otra parte, es de resaltar que SETAMA implementó un programa de capacitación y concienciación destinado a conductores del servicio de transporte público de pasajeros y la creación del carnet de habilitación. También, DINATRAN ha venido realizando capacitación para conductores de sustancias peligrosas. Sin embargo, se reconoce que para lograr mejorar la seguridad vial en el país es necesario fortalecer las competencias empresariales e incrementar el control institucional tanto de conductores como de vehículos.

# 11. EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LOS CIUDADANOS EN SEGURIDAD VIAL

En general, se reconoce que la educación en seguridad vial de los ciudadanos es deficiente, porque no se ha tenido capacitación específica con tal propósito como parte del currículo formal de la educación. Al respecto, son de destacar los programas adelantados en los últimos años, por el Consejo Nacional de Seguridad Vial; el Ministerio de Salud y Bienestar Social; la Policía Caminera; SETAMA; la Municipalidad de Asunción; el Touring y Automóvil Club Paraguayo; SER; y la OPACI; entre otras entidades y organizaciones, que en cierta forma realizan educación y capacitación en seguridad vial en Asunción y otros lugares del país, en forma relativamente sostenida. Esta labor realizada por las entidades mencionadas anteriormente, se considera muy valiosa en su contenido y es necesario reforzarla y darle sostenibilidad y continuidad.

En el último año es de resaltar la iniciativa del Ministerio de Educación y Cultura que dio comienzo, en febrero de 2013, el Plan Nacional de Educación Vial que incluye a autoridades, docentes, estudiantes y ciudadanía en general. Al respecto, se reconoce socialmente que la educación vial es de suma importancia para mejorar la seguridad vial y es necesario incorporarla en el proceso educativo en sus distintos niveles: parvularia, general básica, media y superior.

## 11.1. MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

En el Ministerio de Educación y Cultura, actualmente, se está trabajando para establecer medidas conducentes a lograr que exista efectividad y sentido de responsabilidad de los usuarios en todo entorno vial, para lo cual se busca alcanzar la sensibilización y capacitación a directivos y docentes de todos los niveles educativos, dado su rol de multiplicadores a través de sus alumnos.

Se ha definido el Plan Nacional de Educación para la Seguridad Vial 2013-2018, que incluye elaboración y la capacitación sobre el kit educativo; saberes para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública; plan optativo de educación para la seguridad vial, dirigido a directores y docentes de instituciones del nivel medio.

La propuesta educativa se desarrolló desde el mes de marzo de 2013 y actualmente ya se ha capacitado a 380 docentes de los colegios oficiales y privados de capital, y se pretende llegar a cerca de 2.500 alumnos del tercer año de la educación media a nivel país.

Por otra parte, la Unidad de Coordinación para la Educación en Seguridad Vial del MEC, acompañará las jornadas de sensibilización por la seguridad vial realizada por la dirección de promoción de la salud del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social en el marco de las escuelas saludables. Lo realiza mediante la presentación del kit de educación en seguridad vial y lanzamiento de iniciativas extracurriculares en las instituciones educativas.

Se está trabajando, también, en la conformación del grupo Itaipu-Salud en el tema accidentes y se tiene previsto realizar capacitaciones en las zonas de influencia de Itaipu. Además, se está iniciando un trabajo con la municipalidad de Asunción en el marco de un convenio para capacitaciones a directivos y docentes del tercer ciclo de la Educación Escolar Básica de escuelas focalizadas de la capital del país.

En cuanto a las capacitaciones a directivos y docentes de la Educación Media ya se ha capacitado a referentes de Asunción, Central, San Estanislao, Pilar, Cordillera, Alto Paraná, Itapuá, Misiones, Guaira y Canindeyú y las capacitaciones continuaran durante todo el año lectivo 2013 en las diferentes zonas del país.

Es de resaltar, que el MEC ha contado con la colaboración de CIPAMA para materiales y apoyo logístico.

## 11.2. MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y BIENESTAR SOCIAL Y OPS/OMS

La actividad de capacitación del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, ha sido muy importante a través de conferencias magistrales con expertos en salud y prevención de riesgos, debates públicos sobre seguridad vial y sobre la importancia de la vigilancia y difusión de información, para la concienciación social.

## 11.3. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE LA MUNICIPALIDAD DE ASUNCIÓN

La actividad anual de educación vial la realiza el Departamento de Educación Vial, dependiente de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Asunción, desde 1997. Los objetivos a los que se enfoca este Departamento son:

* Concienciar, a la población en general, sobre la necesidad de respetar la vida, acatando las normas de circulación y las señales de tránsito.
* Contribuir para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos capacitándolos, para insertarlos en la sociedad como seres respetuosos de compartir un espacio de todos: la seguridad en la vía pública.

La concienciación se realiza mediante actividades a nivel escolar, primario secundario y universitario. Así mismo, se trabaja con grupos de conductores de empresas que lo soliciten y se actúa en formación especial a cadetes de la Policía Nacional y con aspirantes a la Policía Urbana Especializada. Además, con grupos específicos de personas en Asociaciones, Clubes, ONGS y otros.

El programa que viene implementando esta dependencia municipal es con el apoyo del Touring y Automóvil Club Paraguayo, que proveyó el local y equipamiento del Departamento de Educación Vial y, se encarga del traslado de los alumnos desde sus escuelas hasta el local del Departamento de Educación Vial. Por otra parte, Chacomer S.A.E.C.A., provee las bicicletas con las cuales se realiza la práctica en el circuito señalizado y equipado.

A pedido de instituciones educativas, técnicos del departamento de Educación Vial también se trasladan hasta escuelas y colegios para capacitar en el tema, por lo que anualmente son beneficiados alrededor de 20 mil niños y jóvenes.

La Municipalidad de Asunción realizó, también, la campaña “Alumno Guía año 2006” en el local del colegio María Serrana de Loma Pytã. El proyecto consistió en mejorar la instrucción vial con el lanzamiento de campañas en los colegios donde los estudiantes actuaban de gestores viales en las calles y educaban a los conductores sobre normas de estacionamiento, uso del cinturón de seguridad y a peatones transgresores de las leyes de tránsito.

El Departamento de Educación Vial también realiza campañas de sensibilización por medio de volantes, folletos, calcomanías, afiches y otras formas convencionales de la motivación e involucramiento ciudadano. Además, ha realizado campañas de educación vial con el objetivo de concienciar a los automovilistas sobre la importancia de respetar los reglamentos de tránsito y así evitar accidentes. La campañas incluyen controles más efectivos sobre la utilización de motocicletas.

Los principales logros que ha alcanzado el Departamento de Educación Vial, son:

* La creación del “Proyecto de Mujeres al Volante del Transporte Público”, que fue merecedor de un premio internacional en el Foro Vial de las Américas, realizado en Centro América.
* La habilitación de la Primera Escuela de Motos del País, sin costo, para todo público.
* La firma de un Acuerdo con el Diario ABC Color Curso de Educación Vial a Distancia, con el auspicio del Diario ABC color, a través de su revista estudiantil a nivel nacional.
* La firma de un convenio para trabajar en forma coordinada para la prevención y control de vehículos en general, entre la Dirección de Tránsito con el Ministerio Publico y Policía Nacional.
* La preparación de material didáctico que incluye el libro Manual del Conductor y en el segundo tomo “Manual del Motociclista”.

La Municipalidad de Asunción, con apoyo del Touring Automóvil Club Paraguayo, actualmente continua fortaleciendo la capacitación destinada a alumnos de escuelas, colegios, universidades y empresas públicas y privadas.

## 11.4. CAPACITACIÓN EFECTUADA POR SETAMA

La Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción-SETAMA-, estableció el programa de capacitación y concienciación destinado a conductores del servicio de transporte público de pasajeros y la creación del carnet de habilitación, con los siguientes objetivos:

* Capacitar a los conductores en base a las normativas de tránsito vigentes.
* Fomentar la conducción responsable, un transporte seguro e incentivar el buen trato y la calidad en la prestación de los servicios de transporte público para con los usuarios y personas con Discapacidad.
* Promover la conducción del transporte público, como una actividad profesional, selectiva y eficiente.

Al finalizar el año 2012 se tenían capacitados la mayoría de los conductores del Área Metropolitana. Hasta el momento, han participado del curso un total de 2.865 conductores.

## 11.5. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE LA POLICÍA CAMINERA Y CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La Policía Caminera, en su decisión institucional, enfocada a disminuir progresivamente la problemática de la inseguridad vial que actualmente padece el Paraguay, creó el Proyecto de Educación y Seguridad Vial. Se trata de un programa operativo de concienciación permanente dirigido a todos los usuarios de la red vial del país, en los diferentes departamentos y ciudades del territorio nacional, con el fin de propiciar cambios de conductas en todos los usuarios de las carreteras, y de esa manera, colaborar para la disminución de la elevada tasa de muertes y/o lesionados por accidentes de tránsito.

El responsable del proyecto es el Departamento de Educación y Seguridad Vial que tiene las siguientes funciones y objetivos:

* Planificar, programar, coordinar y ejecutar políticas de Seguridad Vial.
* Promover y participar de proyectos y programas de Educación y Seguridad en el tránsito terrestre.
* Programar políticas de prevención de accidentes de tránsito e incentivar la participación de la ciudadanía en desarrollo de la Educación Vial por los medios de comunicación masivos disponibles.
* Confeccionar materiales informativos y educativos para la distribución en las diferentes campañas de concienciación realizadas por la Institución.
* Realizar cursos y seminarios en diferentes ciudades de la República.

Es de mencionar que en actividad conjunta entre el Consejo Nacional de Seguridad Vial y la Policía Caminera, se ha actuado en los siguientes Departamentos, en 2012: Capital (Asunción), Concepción, San Pedro, Cordillera, Guairá, Caaguazú, Caazapá, Misiones, Paraguarí, Alto Paraná, Central, Canindeyú, Presidente Hayes. En ese año 2012, se realizó capacitación en 99 lugares y participaron 39.497 personas.

## 11.6. CAPACITACIÓN DE DINATRAN

La Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN, ha venido realizando principalmente capacitación destinada a los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas.

## 11.7. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE TOURING Y AUTOMÓVIL CLUB PARAGUAYO

Esta entidad permanentemente ha venido realizando diversos programas por la seguridad vial del país, entre las que merecen indicarse:

El 13 de septiembre de 2007, en el salón Chóferes del Chaco, fue lanzada oficialmente la campaña de Educación Vial “Piensa Antes de Conducir”, impulsada por el Touring y Automóvil Club Paraguayo, con el apoyo de la Asociación Seguridad en las Rutas (SER), y con el auspicio de Ríos Repuestos RG S.A y Petrobrás. La mencionada campaña hace parte de una iniciativa de seguridad vial global de la FIA Foundation y Automóviles Clubes de todo el mundo.

Esta campaña de Educación Vial tuvo como objetivo general, el de concienciar a conductores (personas adultas) y futuros conductores (estudiantes del nivel medio), acerca de la importancia de la seguridad vial. La campaña consiste en sencillos mensajes de seguridad vial que:

* Resaltan acciones preventivas que llevan sólo unos segundos y que pueden salvar vidas.
* Identifican los principales factores de riesgo que pueden provocar accidentes graves o mortales.

Por otra parte, se han venido realizando conferencias o charlas sobre seguridad vial totalmente gratuitas en colegios, universidades y comisiones vecinales de la Ciudad de Asunción.

La temática se ha enfocado a sensibilizar para acciones preventivas:

* Utilización de la silla para niños.
* Utilización del cinturón de seguridad.
* Ajuste del reposacabezas.
* La comprobación del estado de los neumáticos, y

Además, se han incluido la identificación de los principales factores de riesgo:

* El alcohol.
* Conducción bajo los efectos de medicamentos y drogas.
* Utilización del teléfono celular en la conducción, y
* La velocidad.

También, se han realizado jornadas de distribución hojas de volantes con los voluntarios de la Asociación Seguridad en las Rutas (S.E.R.).

Otras acciones que han formado parte de las campañas de Tacpy han sido: la entrega directa de revistas educativas a los socios y no socios, a los alumnos de la Escuela de Conducción del Tacpy; también mensajes publicitarios en radios emisoras de Asunción, gigantografías traseras en los buses de pasajeros del Touring y Camiones repartidores de Ríos Repuestos, publicaciones sobre el desarrollo de las campañas. en la revista bimestral del Touring. En las charlas, demostraciones con el Simulador de Impactos; cuyo principal objetivo es el de concienciar sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad en todo momento.

El Touring y Automóvil Club Paraguayo, actualmente continua la capacitación destinada a la formación de conductores y participa en programas de capacitación en escuelas, colegios, instituciones públicas y empresas del sector privado.

## 11.8. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE LA ORGANIZACIÓN PARAGUAYA DE COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL (OPACI)

La OPACI promueve la capacitación mediante organización de eventos, la realización de cursos, talleres, conferencias y charlas, con la participación de personas, entre estudiantes y docentes, en diferentes Municipalidades del país. También, OPACI, ha desarrollado:

* Cursos de capacitación dirigidos a Directores de Tránsito.
* Cursos de capacitación dirigidos a Policías Municipales de Tránsito.
* Actividades de sensibilización grupos comunitarios, comisiones vecinales y otros.

Por otra parte, es de resaltar la labor de OPACI y de CIPAMA al dotar a diversos municipios con pistas de aprendizaje y examen para motociclistas, previa a la obtención de la licencia de conducción.

## 11.9. SEGURIDAD EN LAS RUTAS (SER)

La organización Seguridad en las Rutas – SER, ha efectuado capacitación destinada a municipalidades del interior, grupos estudiantiles, grupos comunitarios y otros. Han realizado charlas de sensibilización y concienciación en 11 departamentos: escuelas, iglesias y universidades. Han formado a 11 promotores de seguridad vial y han incorporado a 500 voluntarios por la seguridad vial. Además, conjuntamente con SETAMA han participado en la sensibilización y capacitación de empresarios y conductores de empresas de transporte público.

## 11.10. PROGRAMAS Y CAMPAÑAS DE OTRAS ENTIDADES

Es de resaltar, que en el país, diversas entidades realizan actividades a favor de la seguridad vial, entre las que se encuentran municipalidades, universidades, escuelas y otras organizaciones. Es el caso, por ejemplo, de la Municipalidad de Encarnación que desde varios años ha realizado campañas de sensibilización, ofreciendo charlas para conductores de automóviles y motociclistas. También, los programas y campañas de Hohenau por la seguridad vial, también, son de amplio reconocimiento.

Vale la pena, además, mencionar que en la Facultad de Ingeniería de Universidad Nacional de Asunción se están realizando valiosos trabajos como de tesis grado para estudiar la problemática de la inseguridad vial y proponer soluciones a la misma. Además, la Universidad Católica también ha participado en trabajos de seguridad vial.

Los Bomberos Voluntarios del Paraguay, han efectuado capacitación destinada a empresas privadas, escuelas, colegios y otros.

La Itaipú Binacional, ha realizado capacitación destinada a municipalidades, colegios, escuelas y otros.

# 12. MECANISMOS DE CONTROL PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS Y REGLAMENTOS DE TRÁNSITO

La Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía de Tránsito Municipal, han realizado y realizan operativos de control en las ciudades y en las carreteras, con base en programas anuales, mensuales y semanales. También, efectúan operativos en épocas especiales: vacaciones, semana santa, fiesta de la Virgen de Caacupé.

La labor de control policial se reconoce que es insuficiente y de limitada cobertura porque su principal dificultad para realizar su trabajo son sus limitados recursos presupuestales, la escasez de personal y de equipamiento logístico. También, se identifica la necesidad de fortalecer el trabajo coordinado entre la Policía Nacional, la Policía Caminera y las Direcciones de Tránsito Municipales, con el apoyo de la fiscalía y se reitera, de manera especial, que se deben proporcionar recursos presupuestales para aumentar el personal y dotar de equipamiento para movilización y control, de todos los organismos policiales.

# 13. FUENTES DE FINANCIAMIENTO PARA ATENDER LA SEGURIDAD VIAL

En los últimos 5 años y actualmente no se cuenta con recursos presupuestales para la seguridad vial. Al respecto es de mencionar, que los recursos financieros para atender la seguridad vial, hacen parte de los recursos presupuestales de las entidades que les corresponde o están relacionadas. Es el caso del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; el Ministerio de Salud y Bienestar Social; el Ministerio de Educación y Cultura; la Dirección General de Transportes – DINATRAN; la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA; y los Municipios. En general, ninguna entidad tiene recursos presupuestales específicos para atender la seguridad vial.

Por otra parte, es de mencionar que en los convenios de crédito externo para financiar obras de infraestructura vial, con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, entre otros, ha tenido algunas partidas específicas para la seguridad vial. También, es de resaltar que el BID ha apoyado la realización de las semanas de la seguridad vial y que el proyecto de Ley de Tránsito y Seguridad Vial se elaboró con recursos de un crédito del Banco Mundial y con apoyo del BID.

# 14. LA INFRAESTRUCTURA PARA EL TRÁNSITO VEHICULAR Y DEMÁS USUARIOS

## 14.1. CARACTERÍSTICAS Y ACONDICIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD VIAL

La infraestructura para el tránsito de vehículos y demás usuarios viales, está constituida por las rutas y la vialidad de las ciudades y demás núcleos poblados. En general, es una infraestructura diseñada, construida, mantenida y operada, con especificaciones técnicas tradicionales para circulación preferente de vehículos automotores.

En general, la infraestructura presenta carencia y deficiencias en diseño y acondicionamiento para la seguridad de los usuarios, entre los que merece resaltar los siguientes en las rutas:

* Inconsistencia en el trazado geométrico.
* Limitaciones en dimensiones de banquinas en la mayor parte de las rutas.
* Intersecciones con carencias para la seguridad de los usuarios.
* Deficiencias e insuficiencia en la señalización vertical y en la demarcación.
* Zonas laterales que generan riesgos para los usuarios de vehículos que salgan de la calzada por la presencia de obstáculos como postes de hormigón para servicios públicos, árboles, taludes con pendientes críticas para la seguridad, desniveles del terreno y otros elementos similares.
* Elementos de drenaje que generan riesgos para los usuarios (cunetas, alcantarillas y otros).
* Vegetación lateral que limita la visibilidad.
* Sistemas de contención vehicular instalados de diferentes maneras y con técnicas tradicionales.
* Pasos de las rutas por las poblaciones sin acondicionamientos para la seguridad de usuarios vulnerables.
* Deficiente mantenimiento vial.
* Puentes con barandas que no ofrecen la contención requerida para los vehículos.

Por otra parte, en las ciudades y zonas urbanas se tienen carencias y deficientes en la vialidad y equipamiento para la seguridad vial:

* Deficiente infraestructura, equipamiento y dotación, para usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.
* Limitada capacidad y nivel de servicio para los diferentes usuarios.
* Intersecciones con limitaciones en dotación para los diferentes usuarios.
* Deficiente señalización y demarcación.
* Semaforización con limitaciones como sistema.
* Viaductos y puentes sin sistemas de contención vehicular apropiados.
* Obstáculos laterales (postes, árboles, oquedades y otros) que generan riesgos para usuarios que salgan de la vía.
* Deficiente mantenimiento de las vías.

## 14.2. PRÁCTICAS Y MÉTODOS UTILIZADOS PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN

En el contenido de los documentos de contratación del MOPC y en los contratos, se incluyen condiciones para que los contratistas responsables de la ejecución de las obras y los encargados de la supervisión, tomen medidas para evitar accidentes de tránsito en los sitios de trabajo. Sin embargo, se considera que las condiciones deben ser revisadas y que se deben fortalecer las exigencias actuales e incluir exigencias más rigurosas. Al respecto, se considera de utilidad la utilización de la Guía Práctica de Señalización y Cartelería en Zona de Obras, que se elaboró en el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por intermedio del Departamento de Seguridad Vial.

# 15. LA ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL RELACIONADA CON LA SEGURIDAD VIAL

La institucionalidad, entendida como contar con organizaciones públicas y privadas, responsables de promover, orientar, liderar, acciones coordinadas e implementar medidas en pro de la seguridad vial, se considera indispensable para lograr eficacia en los resultados de disminuir el número de víctimas como consecuencia de los accidentes de tránsito.

En Paraguay, actualmente se tiene conformada una organización institucional básica para la seguridad vial, constituida principalmente por el Consejo Nacional de Seguridad Vial –CNSV- como organismo de dirección, y el Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial -CNCSV- como ente de coordinación interinstitucional.

Además, varias instituciones oficiales y privadas tienen responsabilidades específicas y desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial: el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC, el cual cuenta con un Departamento de Seguridad Vial; el Ministerio de Educación y Cultura-MEC, que cuenta con una dependencia de educación en seguridad vial; el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social; el Ministerio del Interior; el Ministerio Público; la Policía Nacional; la Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN; la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA; la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI; las Direcciones de Tránsito Municipales; el Touring y Automóvil Club Paraguayo – TACPY; Seguridad En las Rutas – SER; AFAVIV; Puertas Abiertas; CIPAMA y otras instituciones como las escuelas de conductores y las compañías aseguradoras; entre otras.

En general, el trabajo de las diferentes instituciones ha tenido un cierto nivel de coordinación y con diferentes grados de actuación y de resultados. Es de resaltar la labor que se ha llevado a cabo a través del Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial, como espacio de convergencia, cooperación, diálogo e intercambio entre diferentes actores, públicos y privados, relacionados con el tránsito, el transporte, la seguridad vial y la ciudadanía, con miras a generar demanda social, concertar propuestas e iniciativas de solución, para la reducción de la mortalidad, la cantidad de lesionados y la atención de discapacitados, como resultado de los accidentes de tránsito, en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013.

## 15.1. EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

El Decreto 2117 del 26 de mayo de 2009 creó el Consejo Nacional de Seguridad Vial -CNSV- con la misión de lograr la aplicación interinstitucional de las políticas nacionales de seguridad vial y la dirección estratégica coordinada para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

El CNSV se integró por los Ministros de: Obras Públicas y Comunicaciones; Salud Pública y Bienestar Social; Educación y Cultura; Interior; y Hacienda. De igual manera, el Decreto determinó que la Presidencia del CNSV está a cargo del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones.

Las funciones del Consejo Nacional de Seguridad Vial establecidas por el Decreto 2117 del 26 de mayo de 2009, fueron las siguientes:

1. *Lograr por la debida aplicación de las políticas nacionales de seguridad vial.*
2. *Efectuar la gestión estratégica y la coordinación general para la implementación de Plan Nacional de Seguridad Vial.*
3. *Proponer y gestionar las mejoras a la normatividad legal relacionada con la seguridad vial.*
4. *Establecer y poner en funcionamiento planes y programas específicos sobre seguridad vial.*
5. *Promover acciones en entidades públicas y privadas conducentes a la mejora de la seguridad vial.*
6. *Establecer relaciones con organismos nacionales e internacionales en aspectos relacionados con la seguridad vial.*
7. *Lograr la asignación de recursos presupuestales en las distintas entidades para seguridad vial y gestionar recursos a través de otras fuentes.*
8. *Evaluar y hacer seguimiento a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.*
9. *Reglamentar el funcionamiento del Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial.*
10. *Rendir cuentas al gobierno nacional y a la sociedad sobre la implementación Plan Nacional de Seguridad Vial.*
11. *Conocer y resolver cualquier situación no prevista en el presente Decreto con el fin de cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial.*
12. *Cumplir las demás funciones que se le confieran mediante otras disposiciones legales.*

## 15.2. EL COMITÉ NACIONAL DE COORDINACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

El Decreto 2117 del 26 de mayo de 2009 creó el Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial -CNCSV- cuya misión es la gestión operativa coordinada para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial y estableció que estuviese integrado de la siguiente manera:

1. El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones quien lo preside o el Viceministro de Obras Públicas en delegación del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones.
2. Los Viceministros de: Salud Pública y Bienestar Social, Educación y Cultura, Interior, Hacienda, Defensa y Ministerio Público.
3. Autoridades Directivas de: Policía Nacional, Policía Caminera, Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN y la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA.
4. Tres representantes de Intendencias Municipales designados por el Consejo Nacional de Seguridad Vial con un período de rotación de un año por otros tres representantes diferentes designados para igual período.
5. Tres representantes del Foro Vial.
6. Otros representantes de: organizaciones sociales y privadas que defina el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Por otra parte, es de señalar que mediante el Decreto 3281 del 29 de octubre de 2009 se incluyó, además, en el CNCSV, a un representante de la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI).

Las funciones establecidas del Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial, según el Decreto 2117 del 26 de mayo de 2009, fueron las siguientes:

1. *Definir y efectuar la gestión operativa para desarrollar, en forma interinstitucional coordinada, las estrategias, los objetivos específicos y los objetivos operativos que conforman el Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013.*
2. *Evaluar periódicamente y proponer ajustes y complementos ante el Consejo Nacional de Seguridad Vial, para lograr mejora continua en el Plan Nacional de Seguridad Vial.*
3. *Apoyar a las instituciones en el desarrollo de las actividades que les corresponden realizar en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial, para alcanzar los resultados esperados.*
4. *Estudiar el presupuesto de operación anual para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.*
5. *Implementar las directivas e instrucciones que le imparta el Consejo Nacional de Seguridad Vial.*
6. *Presentar informe trimestral al Consejo Nacional de Seguridad Vial sobre los avances y resultados de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.*
7. *Estudiar y proponer al Consejo Nacional de Seguridad Vial innovaciones organizacionales, normativas y tecnológicas, conducentes a la mejora de la seguridad vial.*
8. *Cumplir con las demás funciones que se le confieran mediante disposiciones legales.*

El Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial ha estado funcionando desde el año 2008 bajo la dirección y coordinación de la Secretaría Ejecutiva del CNSV y con la participación de representantes de las entidades públicas y privadas que lo integran. Sus resultados y logros se consideran positivos en cuanto a coordinación e implementación de estrategias y medidas coordinadas a favor de la seguridad vial.

## 15.3. EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

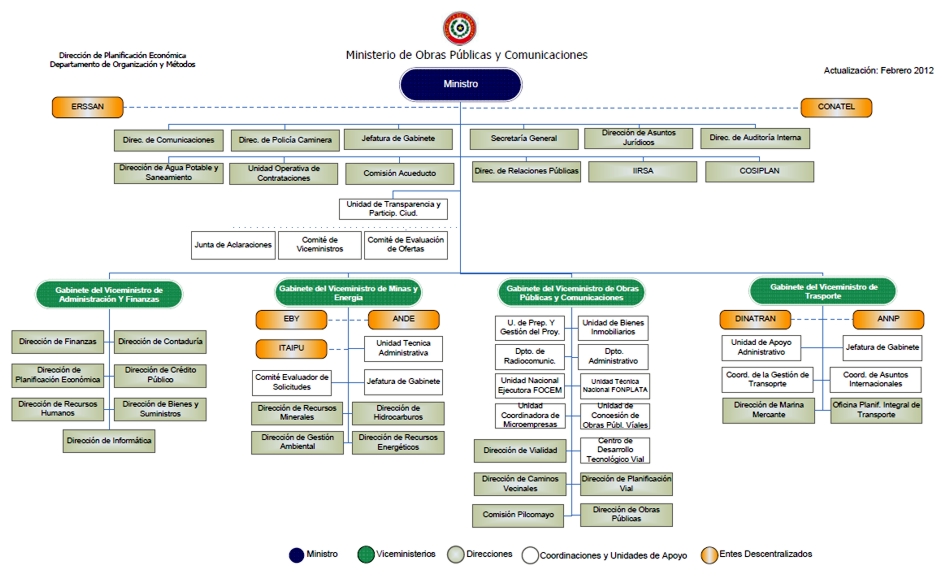
El Decreto 560 de 21 de octubre de 2008 designó al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones -MOPC- como la entidad responsable de dirigir y coordinar la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones –MOPC– es una entidad con una trayectoria institucional aproximada de un siglo y reorganizado en su estructura orgánica mediante la Ley No. 167 de 1993, como el “organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país. El Ministerio tiene como objetivo principal facilitar las infraestructuras públicas de su competencia y establecer normas al respecto, que sean de utilidad a la producción, comercialización y consumo del país. Corresponde a esta Cartera Ministerial las responsabilidades de bienes y servicios públicos siguientes: Obras Públicas, Transporte, Comunicaciones, Energía, Minas, Turismo y Parques Nacionales, y Monumentos Nacionales”.

En la estructura orgánica del MOPC existen legalmente, según Ley 167/93, como reparticiones y entidades vinculadas y relacionadas con el transporte, el tránsito y la seguridad vial, las siguientes:

* El Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicación.
* El Gabinete del Viceministro de Transporte.

En la Figura 23 se presenta la estructura organizativa del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones –MOPC– como opera actualmente, junio de 2008, en la cual es de observar, también, la ubicación de la Policía Caminera y el vínculo con la Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN.

****

**Figura 23. Estructura organizacional del MOPC.**

### 15.3.1. El Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones

A este Gabinete le corresponde la responsabilidad de “planificar, presupuestar, administrar y fiscalizar, a través de las Direcciones correspondientes, la realización de todos los emprendimientos viales, las obras públicas y los servicios de comunicaciones que sean responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; y, promover por vía de acciones interdisciplinarias e interinstitucionales, las actividades de dependencia de dicho Gabinete”.

Del Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones, dependen directamente la Dirección de Vialidad, la Dirección de Caminos Vecinales, y la Dirección de Planificación Vial, las cuales tienen relación con la seguridad vial.

* Departamento de Seguridad Vial

En el MOPC se creó, mediante Resolución Ministerial 1405 del 3 de diciembre de 2008, el Departamento de Seguridad Vial en la Dirección de Planificación dependiente del Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones, con la misión de diseñar e implementar mecanismos para mejorar la seguridad vial en las carreteras a cargo de este Ministerio y coadyuvar en la misma labor en toda la infraestructura vial del país.

### 15.3.2. El Gabinete del Viceministro de Transporte

El Gabinete del Viceministro de Transporte tiene a su cargo, según el Artículo 18 de la Ley 167/93, las siguientes funciones:

* El estudio, formulación e implantación de políticas que permitan orientar la acción del Ministerio en relación a los distintos servicios de transporte para lograr el desarrollo y funcionamiento armónico del sistema; y,
* La planificación, programación, coordinación, reglamentación y fiscalización de todo lo referente al servicio de transporte de cargas y pasajeros por vía fluvial, terrestre.

Las reparticiones del Gabinete del Viceministro de Transporte, relacionadas con la seguridad vial, según el Artículo 19 de la Ley 167/93 son: La oficina de Planeación Integral de Transporte, la Dirección de Transporte Terrestre y la Dirección de Control de Seguridad de Tránsito.

La Dirección de Control y Seguridad de Tránsito, según el Artículo 24 de la Ley 167/93, tiene como función principal:

* Velar por la seguridad y asegurar el cumplimiento de todas las disposiciones legales referente a las condiciones técnicas, administrativas y financieras establecidas para la circulación de todos los vehículos transportadores de carga, pasajeros y particulares en las rutas nacionales.

## 15.4. EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

La misión fundamental del Ministerio de Educación y Cultura es garantizar una educación de calidad a fin de contribuir al mejoramiento de las condiciones de vida de toda la población.

### 15.4.1. Unidad de Coordinación de Educación en Seguridad Vial

En el Ministerio de Educación y Cultura se creó la Unidad de Coordinación de Educación en Seguridad Vial, mediante Resolución N°94 de la Dirección General de Educación Permanente, en fecha 6 de septiembre del año 2012, cuya misión es la promoción de la seguridad y educación vial, en todos los niveles del sistema educativo.

## 15.5. EL MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y BIENESTAR SOCIAL

El Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, entre sus actividades relacionadas con la salud pública, realiza actividades específicas en materia de atención médica de urgencia y rehabilitación de accidentes. Igualmente, a través, de la Dirección General de Vigilancia de la Salud y el Departamento de Violencia y Lesiones de Causas Externas, han implementado el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas, uno de cuyos objetivos es originar información confiable y oportuna para definir políticas públicas de prevención y control, a fin de disminuir el número de victimas por lesiones de causas externas.

El Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas es una instancia Interinstitucional y Multidisciplinaria, lograda mediante:

* La participación de las Autoridades Nacionales, de organizaciones civiles y de la ciudadanía, por la percepción de la alta frecuencia y gravedad de las lesiones de causas externas.
* El apoyo y asesoramiento técnico del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, la Organización Panamericana de la Salud.

Las instituciones que hacen parte del Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas son las siguientes:

* Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, a través de:
* La Dirección General de Vigilancia de la Salud.
* La Dirección de Vigilancia de Enfermedades No Transmisibles.
* El Centro de Emergencias Médicas.
* El Departamento de Bioestadística.
* La Dirección de Salud Mental.
* Ministerio Público – Fiscalía General del Estado, a través de:
* La Dirección de Política Criminal y Criminología.
* La Municipalidad de Asunción, a través de:
* La Dirección de Tránsito.
* El Ministerio del Interior, a través de:
* La Policía Nacional.
* El Ministerio de obras Públicas y Comunicaciones, a través de:
* La Policía Caminera.
* Organizaciones No Gubernamentales – ONGs.

El observatorio espera obtener resultados en cuanto a:

* Identificar patrones de lesión y muerte por causa externa.
* Involucrar a las instituciones en el sistema de vigilancia epidemiológica.
* Procesar y analizar la información para la aplicación de políticas institucionales en estrategias de prevención.
* Evaluar resultados de las estrategias implementadas.
* Difundir la información a los diferentes medios de comunicación.

## 15.6. LA POLICÍA CAMINERA

La Policía Caminera es un organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, creado mediante la Ley No. 63 de 1948, y es la primera autoridad para hacer cumplir y aplicar el Reglamento General de Tránsito (Decreto Ley No. 22094 de 1947) y las disposiciones complementarias relativas al tránsito en general en la red vial de caminos mejorados.

## 15.7. LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE – DINATRAN

La Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN, es un ente descentralizado con personería jurídica de derecho público creado el 16 de septiembre del año 2000, mediante la Ley No. 1590/00 que regula el Sistema Nacional de Transporte como entidad encargada de la regulación del transporte nacional e internacional y como organismo de aplicación y acuerdos en el ámbito de su competencia.

DINATRAN se relaciona con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, su máxima autoridad es el Consejo, el cual se halla conformado por los siguientes miembros:

* El Director Nacional de Transporte.
* Un representante del Ministerio de Justicia y Trabajo.
* Un representante de los Gobernadores.
* Un representante de la Asociación de Municipalidades del Área Metropolitana (AMUAM).
* Un representante de las demás municipalidades de la República.
* Un representante de los empresarios del transporte.
* Un representante de los trabajadores del transporte.

El presidente del Consejo es designado por el Poder Ejecutivo y ejerce, además, la función de Director Nacional de Transporte.

La misión institucional de DINATRAN es regular el transporte nacional e internacional y sus atribuciones, según el Artículo 13 de la Ley No. 1590/00, son las siguientes:

1. Establecer políticas y delineamientos técnicos para todos los niveles de transporte: municipal, metropolitano, departamental, nacional e internacional;
2. Formular reglamentaciones y normas, habilitar y fiscalizar todo lo referente al transporte terrestre nacional e internacional, destinado a cargas, pasajeros y servicios especiales;
3. Promover y estimular el desarrollo del servicio de transporte de carga y pasajeros para su mayor eficiencia y economía;
4. Establecer las características técnicas y condiciones que deberán reunir las unidades de transporte para su circulación;
5. Establecer modos de organización, prestación de servicios y explotación del sistema, itinerarios, frecuencias y tarifas de los servicios de transporte público de pasajeros nacionales e internacionales;
6. Coordinar sus acciones y solicitar la colaboración de otras instituciones sean públicas o privadas, encaminándolas al mejor cumplimiento de sus funciones;
7. Arbitrar los medios para asegurar la continuidad de los servicios de transporte público de pasajeros;
8. Regular, proveer y conceder los servicios de revisión técnica para la habilitación de los medios de transporte de pasajeros y carga nacionales;
9. Responsabilizarse de la aplicación de los convenios internacionales en áreas de su competencia;
10. Disponer el retiro de la circulación de las unidades de transporte que contravengan las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos; y
11. Regular, proveer y conceder los servicios de estudios psicotécnicos para la obtención de las licencias profesionales de conducción.

Dentro de los servicios que se ofrecen están los siguientes: certificado de habilitación para el transporte de pasajeros y cargas nacional e internacional; permiso para la prestación del servicio ocasional de transporte de pasajeros en circuito cerrado nacional e internacional; permiso para la prestación del servicio ocasional de transporte internacional de cargas; certificado de habilitación de conductores para el transporte de mercancías peligrosas; habilitación de turismo interno.

## 15.8. SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE ASUNCIÓN – SETAMA

La SETAMA es una institución con personería jurídica de derecho público y con capacidad jurídica para actuar en los ámbitos del derecho público y privado, creada mediante Ley No. 1590 del 16 de septiembre de 2000 que regula el Sistema Nacional de Transporte.

La SETAMA, tiene por objeto establecer y administrar políticas y regulaciones comunes e integrales de tránsito y transporte para los municipios y gobernaciones que la integran, en coordinación con la DINATRAN.

La SETAMA, según el Artículo 23 de la Ley No. 1590/00, está integrada por los siguientes municipios: Areguá, Asunción, Benjamín, Aceval, Capiatá, Fernando de la Mora, Guarambaré, Itá, Itauguá, J. Augusto Saldivar, Lambaré, Limpio, Luque, Mariano Roque Alonso, Nanawa, Nueva Italia, Ñemby, San Antonio, San Lorenzo, Villa Elisa, Villa Hayes, Villeta, Ypacarai, e Ypané y los nuevos municipios que en lo sucesivo se integren a la Asociación de Municipalidades del Área Metropolitana de Asunción (AMUAM) y las Gobernaciones del Departamento Central y de Presidente Hayes.

La máxima autoridad de SETAMA, es el Consejo de la SETAMA, integrado por los siguientes miembros:

1. El Gobernador del Departamento Central;
2. El Gobernador del Departamento de Presidente Hayes;
3. El Intendente de la Ciudad de Asunción;
4. Un Intendente representante de la AMUAM;
5. Un representante de los empresarios del transporte; y,
6. Un representante de los trabajadores del transporte.

Las designaciones de los representantes de los diferentes sectores son efectuadas en la misma forma prevista para la DINATRAN.

Las atribuciones de la SETAMA, según el Artículo 26 de la Ley 1590/00, son las siguientes:

1. Uniformar y reglamentar normas técnicas para el tránsito, la infraestructura y la operación del transporte en general;
2. Otorgar y cancelar concesiones y licencias para explotación de servicios públicos de transporte y otros;
3. Promover, reglamentar y controlar el funcionamiento de las escuelas de conducción de vehículos en general;
4. Impulsar la capacitación del personal afectado al transporte y la educación de tránsito del público;
5. Percibir y administrar los recursos financieros establecidos por Ley;
6. Recibir y brindar asistencia técnica y financiera;
7. Establecer vínculos con organismos nacionales, extranjeros y multilaterales, públicos y privados;
8. Prestar servicios de asesoría a las municipalidades y gobernaciones que la integran;
9. Regular los servicios de transporte público y la circulación de los vehículos de servicios especiales y de uso privado;
10. Establecer políticas tarifarías y fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte de pasajeros;
11. Regular, proveer y conceder los servicios de revisión técnica para la habilitación e inhabilitación de la circulación de todos los vehículos;
12. Regular, proveer y conceder certificado de estudios psicotécnicos para la obtención de las licencias profesionales de conducción;
13. Coordinar planes, programas, proyectos y la acción de las municipalidades y de las gobernaciones en todo lo concerniente a:
14. La financiación y ejecución total o parcial de obras de infraestructura;
15. La cooperación entre los cuerpos policiales municipales;
16. Los criterios de otorgamientos, retención, y cancelación de licencias de conducir;
17. La regulación del tránsito vehicular, incluyendo los tramos de rutas nacionales en su jurisdicción;
18. La planificación e implementación de terminales de transporte terrestre;
19. El retiro de circulación de los vehículos de transporte que estuvieren en contravención a las disposiciones establecidas en la Ley 1590/00 y en su reglamentación.
20. Entender en las cuestiones de tránsito y transporte no previstas expresamente en esta legislación.

Los temas atinentes a la Ley 1590/00 y no contemplados explícitamente podrán ser considerados por las autoridades municipales como temas de tratamiento o coordinación adicional de la SETAMA.

## 15.9. DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE ASUNCIÓN

Es el órgano policivo competente en la Municipalidad y cuenta en su organización con: la Dirección de Instrucción, la Dirección de Seguridad, la Dirección de Policía Municipal de Tránsito y la Dirección de Transito y Transporte.

La Dirección de Instrucción cuenta con el Departamento de Capacitación Integral en el cual se incluye la Unidad de Formación Vial.

La Dirección de Tránsito y Transporte tiene a su cargo el Departamento de Licencias e Infracciones; el Departamento de Rodados que incluye las Unidades de Inscripción y Habilitación y la Unidad de Fiscalización e Inspección Técnica Vehicular; el Departamento de Señalización; el Departamento de Ingeniería de Tráfico y la Unidad Sala de Exámen.

## 15.10. ORGANIZACIÓN PARAGUAYA DE COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL – OPACI

La Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI es una entidad con más de 50 años de institucionalidad, pues nació como el organismo oficial de los municipios paraguayos el 30 de julio de 1954 cuando fue promulgada la Ley No. 222 “Orgánica Municipal”.

En el año 1987, se consolidó el asociativismo municipal de la OPACI, mediante la Ley Nº 1294/87 “Orgánica Municipal”, que derogó la Ley No. 222, y en su Título Octavo, de la Cooperación Municipal e Interinstitucional, Capítulo I, de la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal OPACI, Artículo 221º expresó que “La Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI, es el organismo oficial integrado por todas las Municipalidades del país…”.

La existencia como organismo oficial de asociación obligatoria de los Municipios como parte de la OPACI quedó fuera de contexto, con la Constitución Nacional, sancionada el 20 de junio de 1992, que en su Artículo 42º de la Libertad de Asociación, expresó “... es libre de asociarse o agremiarse con fines lícitos, así como nadie está obligado a pertenecer a determinada asociación....”.

En vista de lo anterior y para evitar la desaparición como asociación, la OPACI modificó sus Estatutos Sociales, y pasó a tener un carácter de Organismo No Gubernamental (O.N.G.), en la cual se expresa el libre asociativismo a la misma. Sus nuevos Estatutos Sociales fueron reconocidos por Decreto Nº 17.423 del 4 de junio de 1997, y a partir de esta fecha la OPACI emprendió una nueva dinámica.

Actualmente la OPACI, tiene a su cargo el sistema de reglamentación y control de la expedición de las Licencias de Conductor y las Municipalidades deberán obtener previamente de OPACI, las informaciones pertinentes sobre los antecedentes del solicitante, como asimismo, la numeración computarizada de la Licencia a expedirse, según lo establece el Decreto No 1216 de 1993.

## 15.11. TOURING Y AUTOMÓVIL CLUB PARAGUAYO –TACPY

Es una institución de carácter privado creada por un grupo de personas, el 24 de septiembre de 1924, con el objetivo de lograr el mejoramiento y la construcción de las obras viales, y que actualmente realiza importantes actividades relacionadas con el tránsito y la seguridad vial.

El Touring y el Automóvil Club Paraguayo, según el Decreto No. 26220/67 está autorizado a emitir y reconocer los documentos internacionales en ejecución de la conservación sobre circulación por carretera, de Ginebra de 1949 y, además, según el Decreto No. 17245/40, está autorizado para la emisión del Certificado Internacional del Automóvil y del Permiso Internacional del Conductor.

EL TACPY cuenta actualmente con miles de socios activos y vitalicios, 8 estaciones de servicios propias, 40 vehículos de auxilio, cobertura de servicio médico con arancel preferencial, descuentos en 400 casas adheridas y en las farmacias MEP, inscripción de los autos antiguos en el Registro de Automotor, el otorgamiento de la libreta de Pasos, el registro internacional para conducir, el servicio de chofer valet, auxilio mecánico y remolque, biblioteca, trámites de documentos internacionales, salones para choferes, parque ecológico, seguro carretero internacional, seguro del automóvil grúa, tarjeta AAA, servicio de ambulancia, asesoría legal y administrativa, cobertura médica de primer nivel, listado de grupo sanguíneo, escuela de conducción, exámenes psicotécnicos, exámenes de vista y oído, entre otros.

## 15.12. SEGURIDAD EN LAS RUTAS - SER

La Asociación “Seguridad En las Rutas” (SER) es una organización sin ánimo de lucro inscrita como Persona Jurídica por Decreto No 9.203 de fecha 24 de julio de 2007. Se originó a raíz de la muerte de tres jóvenes en un accidente de tránsito en Valenzuela el domingo 20 de agosto del año 2000. SER es por lo tanto una asociación constituida en su mayoría por jóvenes y padres de familia que han perdido a sus seres queridos en accidentes de tránsito. Su misión es trabajar en la prevención de los accidentes de tránsito, mediante acciones eficientes en coordinación con instituciones públicas y organizaciones del sector privado.

## 15.13. ASOCIACIÓN PARAGUAYA DE COMPAÑIAS DE SEGUROS

Esta constituida por las compañías de seguros que establecen relaciones contractuales con sus clientes, entre las cuales se tienen seguros específicos contra riesgos de vehículos y usuarios.

## 15.14. OTRAS ENTIDADES

Actualmente, se tienen diversas entidades y organizaciones de la sociedad civil, vinculadas con la seguridad vial tales como: empresas privadas, organizaciones gremiales, organizaciones de víctimas, organizaciones no gubernamentales, entidades religiosas y otras similares, que actualmente se constituyen en una fortaleza para la implementación de medidas a favor de la seguridad vial. Al respecto, merecen destacarse las siguientes:

* Organización Mundial y Panamericana de la Salud – OMS/OPS.
* Corporación REMA.
* Fundación Centinelas de Tránsito.
* Cruz Roja Paraguaya.
* Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Paraguay.
* Empresas privadas: 3M, Rodríguez Hermanos y Perfecta Automotores, entre otras.
* Cámara Industrial Paraguaya de Motocicletas y Afines. CIPAMA.
* Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinaria. CADAM.
* Amigo Camionero.
* Coordinadora Nacional de Lucha contra el Consumo de Alcohol por los Jóvenes. CONACOL.
* Asociación de Escuelas de Conducción.
* Asociación de Familiares de Víctimas de la Inseguridad Vial –AFAVIV.
* Fundación Puertas Abiertas.

# 16.NORMATIVIDAD LEGAL Y REGLAMENTARIA EN MATERIA DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

La normatividad legal y reglamentaria se establece y aplica en cada país con el objetivo de regular el comportamiento de quienes utilizan el tránsito vehicular y demás usuarios viales. De esta manera se espera que todos los usuarios se desplacen de manera más segura, si cumplen con las normas legalmente establecidas. Con el objetivo de lograr que las normas se obedezcan, se hace trabajo educativo y de capacitación a los usuarios y, también, la Policía controla su cumplimiento y cuando se presentan infracciones a las normas, quienes las infrinjen pueden ser sancionados con multas o con penas de privación de libertad y/o retirada del permiso de conducción.

Por otra parte, es de aclarar, que la seguridad vial se favorece cuando se tiene un sistema integrado y armonizado en cuanto a la institucionalidad, los recursos, los usuarios, los vehículos, las vías, los sistemas de control o regulación del tráfico y demás aspectos propios del contexto en donde se establece. Estas consideraciones se utilizan, en nuestro caso, para verificar la normatividad legal y reglamentaria relacionada con la seguridad del tránsito en el Paraguay.

## 16.1. NORMATIVIDAD LEGAL Y REGLAMENTARIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

En Paraguay, la normativa legal y reglamentaria en materia de transporte, tránsito y seguridad vial, es amplia, variada y es parte de un proceso normativo que se ha desarrollado a lo largo de 60 años. Merece reseñar que el Reglamento General de Tránsito Caminero que data del año 1947 es quizá la norma vigente sobre la materia más antigua en América Latina. En general, el grupo de normas está conformado por la Constitución Política de 1992, por Leyes, Decretos y Resoluciones sobre asuntos específicos, que no constituyen un cuerpo integrado y coherente de normas que permitan una clara delimitación de responsabilidades de las instituciones encargadas de aplicarlas, pues hay vacíos jurídicos y obsolescencia con relación a la jurisprudencia misma sobre la temática, a la demanda y las necesidades sociales, al desarrollo tecnológico y al propio desarrollo institucional del país.

La regulación legal y reglamentaria existente del orden nacional y regional, se relaciona en seguida en orden cronológico, en la Tabla 22, desde la más reciente hasta la más antigua, con excepción de la Constitución Nacional, dada la supremacía de ella sobre las demás normas.

| Tabla 22. Normograma Nacional | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Jerarquía de la Norma | Número y Fecha | Organismo | Aplicación Específica |
|
| Constitución Política | **1992** | **Convención Nacional Constituyente** | Ley Suprema de la República |
| Ley | 4521 de 2012 | Congreso de la República | Reglamenta los artículos 35 y 109 de la Constitución Nacional y dispone la prohibición de retener documentos identificatorios y garantiza la propiedad privada con relación a vehículos automotores. |
| Decreto | 6139 de 2011 | Presidencia de la República | Aprueba el Reglamento Nacional de Inspección Vehicular. |
| Resolución | 1947 de 2009 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Aprueba la vigencia de la Resolución Mercosur GMC/RES No 64/08 sobre uso de bandas reflectivas para vehículos de transporte por carretera de cargas y pasajeros. |
| Resolución | 1301 de 2009 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Establece la obligatoriedad de la utilización de cascos y chalecos reflectivos a los motociclistas, adhesivos reflectivos en motocicletas y las sanciones respectivas a las contravenciones. |
| Decreto | 2117 de 2009 | Presidencia de la República | Define políticas y se crean organismos de dirección y coordinación del Plan Nacional de Seguridad Vial del Paraguay. |
| Decreto | 560 de 2008 | Presidencia de la República | Aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial del Paraguay. |
| Ley | 3850 de 2009 | Congreso de la República | Crea el sistema de inspección técnica vehicular y establece obligatoriedad de la realización de la inspección técnica como requisito previo para la obtención o renovación de la patente municipal de rodados en todo el territorio nacional. |
| Ley | 3285 de 2007 | Congreso de la República | Aprueba el Acuerdo para el Reconocimiento Recíproco y Canje de Permisos de Conducción entre la República de Paraguay y el Reino de España. |
| Ley | 2148 de 2003 | Congreso de la República | Crea el Sistema de Infraestructura Vial de Paraguay –SIVIPAR. |
| Resolución | 3 de 2002 | Dirección Nacional del Registro de Automotores | Dispone el Sistema de Expedición de Placas (Chapas) de Vehículos del Sector Público. |
| Decreto | 19987 de 2002 | Presidencia de la República | Se establecen requisitos para la Importación y Circulación de Vehículos y prohibición del Tránsito por las Rutas Nacionales de Rodados con Volante a la Derecha. |
| Ley | 2018 de 2002 | Congreso de la República | Autoriza la libre importación de vehículos, maquinarias agrícolas y maquinarias de construcción usados. |
| Ley | 1939 de 2002 | Congreso de la República | Modifica la Ley 22094 del 17 de septiembre de 1947, en los artículos 39 y 205 y obliga al encendido de las luces en carretera. |
| Ley | 1818 de 2001 | Congreso de la República | Modifica la Ley 1590 de 2000, en el artículo 11. Servicios especiales de transporte. |
| Ley | 1618 de 2000 | Congreso de la República | Concesión de Obras y Servicios Públicos. |
| Resolución | 45 de 2000 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se designa a la Policía Caminera como encargada de la Implementación del Control de Alcotest en las Rutas del País. |
| Ley | 1590 de 2000 | Congreso de la República | Regula el Sistema Nacional de Transportes y crea la Dirección Nacional de Transporte DINATRAN y el SETAMA. |
| Decreto | 7885 de 2000 | Presidencia de la República | Reglamenta la Ley 836 de 1980, Código Sanitario, artículo 65, obligatoriedad de control médico previo para la obtención de Licencias de Conducir. |
| Ley | 1880 de 2000 | Congreso de la República | Reglamenta la permanencia o tránsito de animales sueltos. |
| Decreto | 21674 de 1998 | Presidencia de la República | Se reglamenta la Ley 608 de 1995, sobre el Sistema de matriculación y cédula del automotor. |
| Ley | 1128 de 1997 | Presidencia de la República | Aprueba el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre con Anexos y Modificaciones. |
| Resolución | 1762 de 1997 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se unifica en un solo instrumento las disposiciones relativas a peso y dimensiones de los camiones y ómnibus que transitan por las Rutas Nacionales. |
| Decreto | 1723 de 1997 | Presidencia de la República | Se autoriza la vigencia en la República del Paraguay del Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas protocolizado en el Marco del Tratado de Montevideo de 1980. |
| Ley | 1205 de 1997 | Congreso de la República | Aprueba el Protocolo de San Luís en materia de Responsabilidad Civil Emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados partes del MERCOSUR. |
| Decreto | 16860 de 1997 | Presidencia de la República | Se autoriza la vigencia en la República de Paraguay del Acuerdo sobre la Reglamentación Básica Unificada de Tránsito, protocolizado en el Marco del Tratado de Montevideo de 1980. |
| Ley | 704 de 1995 | Congreso de la República | Crea el Registro de Automotores del Sector Público y reglamenta el uso y la tenencia de los mismos. |
| Ley | 608 de 1995 | Congreso de la República | Crea el Sistema de Matriculación y la Cédula del Automotor. |
| Decreto | 1216 de 1993 | Presidencia de la República | Se actualizan los requisitos para la expedición de Licencias de Conductores. |
| Resolución | 51 de 1990 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se declara obligatorio el uso del Cinturón de Seguridad. |
| Ley | 1294 de 1987 | Congreso de la República | Orgánica Municipal que contiene disposiciones vinculadas en materia de Seguridad y Tránsito. |
| Resolución | 253 de 1975 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se prohíbe terminantemente talar arboles dentro del área afectada por la Franja de Dominio establecida en la apertura de Caminos y Rutas conforme a las legislaciones vigentes. |
| Resolución | 290 de 1974 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se dispone la obligatoriedad del uso de Casco Protector a los Conductores de Motocicletas y se limita el número máximo de ocupantes en dos personas. |
| Resolución | 115 de 1971 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Ampliación de un Artículo de la Resolución 606 de 1964, sobre la portación de balizas por los vehículos. |
| Decreto | 6692 de 1969 | Presidencia de la República | Se dispone la Inspección Mecánica Periódica de los Vehículos Automotores que circulan por las Rutas del País y se confiere facultades a la Policía Caminera. |
| Decreto | 26220 de 1967 | Presidencia de la República | Se autoriza al Touring Automóvil Club Paraguayo a emitir y reconocer los documentos internacionales en ejecución de la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1949. |
| Resolución | 606 de 1964 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se dispone la obligatoriedad de la Portación de Balizas por los Vehículos en general. |
| Resolución | 801 de 1963 | Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones | Se prohíbe el Tránsito de Vehículos con Llanta Metálica a Tracción a Sangre por las Rutas y Caminos Mejorados de la República. |
| Decreto | 30314 de 1963 | Presidencia de la República | Se crea en la Policía Caminera el Juzgado de Faltas y Contravenciones. |
| Decreto Ley | 320 de 1962 | Presidencia de la República | Se fijan Números y Nombres a las Rutas Troncales de la República. |
| Decreto | 25323 de 1962 | Presidencia de la República | Reglamenta la Ley 750 de 1961, sobre seguro obligatorio contra accidentes de pasajeros. |
| Ley | 750 de 1961 | Cámara de Representantes | Crea el Seguro Obligatorio contra Accidentes a Pasajeros. |
| Decreto | 8590 de 1960 | Presidencia de la República | Se Reglamenta el Cobro y la Fiscalización de las Tasas de Tránsito establecidas por el Decreto Ley 198 de 1959. |
| Decreto Ley | 40 de 1959 | Presidencia de la República | Modifica el Código Rural Ley 1248 de 1931, en los artículos 58, 59, 60, 61 y 62. Clasificación y ancho de vías. |
| Decreto | 7843 de 1954 | Presidencia de la República | Se amplía el Decreto del Poder Ejecutivo de la Nación No. 7940 de fecha 26 de julio de 1941. Autoriza al Touring Automóvil Club Paraguayo al reconocimiento del Certificado Internacional del Automóvil y Permiso Internacional de Conducir. |
| Ley | 63 de 1948 | Cámara de Representantes | Crea la Policía Caminera y modifica el Decreto Ley 22094 de 1947 en el capítulo XIX, artículos 195 y 196; en el capítulo XXI, artículos 213, 216 y 217. |
| Decreto Ley | 22094 de 17 de septiembre de 1947 | Presidencia de la República | Expide el Reglamento General de Tránsito Caminero. |
| Decreto | 1724 de 1940 | Presidencia de la República | Se autoriza al Touring y Automóvil Club Paraguayo la remisión del Certificado Internacional del Automóvil y del Permiso Internacional del Conductor. |
| Decreto | 616 de 1940 | Presidencia de la República | Por el cual el Paraguay se adhiere al Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles, suscrito en Paris en 1926. |
| Ley | 1248 de 1931 | Senado y Cámara de Diputados | Código Rural. Clasificación de Vías. |

Además, se tienen otras normas que tienen relación con el transporte, el tránsito y, en cierta forma, con la seguridad vial. Estas normas se indican en seguida en la Tabla 23.

| Tabla 23. Normas Relacionadas con la seguridad del tránsito | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| Jerarquía de la Norma | Número y Fecha | Organismo | Aplicación Específica |
|
| Ley | 1680 de 2002 | Congreso de la República | Código de la Niñez y la Adolescencia. |
| Ley | 1910 de 2002 | Congreso de la República | De Armas, Municiones y Explosivos. |
| Ley | 1562 de 2000 | Congreso de la República | Ley Orgánica del Ministerio Público. |
| Ley | 1642 de 2000 | Congreso de la República | Prohíbe la venta de bebidas alcohólicas a menores de edad y prohíbe su consumo en la vía pública. |
| Ley | 1286 de 1998 | Congreso de la República | Código Procesal Penal. |
| Ley | 1333 de 1998 | Congreso de la República | De la publicidad o promoción de tabaco y bebidas alcohólicas. |
| Ley | 1276 de 1998 | Congreso de la República | Establece el régimen de faltas municipales y el procedimiento en materia de faltas municipales. |
| Ley | 1160 de 1997 | Congreso de la República | Código Penal. |
| Ley | 222 de 1993 | Congreso de la República | Ley Orgánica de la Policía Nacional. |
| Ley | 1340 de 1988 | Congreso de la República | Reprime el tráfico ilícito de estupefacientes y drogas peligrosas y otros delitos afines y establece medidas de prevención y recuperación de fármaco dependientes. |
| Ley | 836 de 1980 | Congreso de la República | Código Sanitario. |

## 16.2. PROYECTO DE LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LEY DEL SOAT

El proyecto de Ley de Tránsito y Seguridad Vial, que se elaboró y consideró por diversos actores en los últimos 2 años y que actualmente está proceso de estudio y trámite en el Congreso, pretende: actualizar e integrar la normatividad en materia de tránsito y seguridad vial; fortalecer la institucionalidad; requerir la preparación y las exigencias a los usuarios viales, la asignación de recursos y, en general, la aplicación de medidas para mejorar la seguridad vial. Además, el proyecto de Ley sobre Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), actualmente en trámite de aprobación del Congreso, contribuirá a una mejor atención a las víctimas por accidentes de tránsito. En general, los aspectos esenciales que se consideraron en el proyecto de ley fueron los siguientes:

* *Seguridad Vial*: reducción de las tasas de mortalidad y de morbilidad ocasionadas por siniestros de tránsito, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial, nacionales e internacionales.
* *Institucionalidad.* Crear la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) como organismo descentralizado ámbito poder ejecutivo, con autonomía administrativa y normativa, autarquía económica y financiera; sede propia en Asunción y Comités Departamentales en el interior. Además, con un Directorio colegiado (Ministros MOPC, MSPyBS y MI, Intendente de Asunción y Representante de AMUAM); un Director Ejecutivo y un Comité Consultivo.
* *Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito*. Funcionará en el ámbito de la ANTSV e incluye: i) Emisión y renovación de una sola licencia de conducir (uniformidad y seguridad documental); ii) Información centralizada, confiable, detallada, completa y actualizada de historia vial (faltas o infracciones de tránsito) mediante software informático proveído por ANTSV a cada municipalidad; iii) Cruzamiento de datos con Dirección de Estadística Criminal (condenas por delitos de tránsito: homicidio o lesiones culposas); iv) Las Municipalidades deberán consultar el registro previo a la emisión y renovación de la licencia y v) los organismos judiciales deberán informar al Registro las condenas e inhabilitaciones para conducir.
* *Licencia de conducción por puntos.* Se establece como medida de control social al conductor. Habilitará para conducir en todo el país (nacional); será un modelo unificado (autoridad emisora y número de cédula de identidad civil); validez hasta de 5 años; requiere aprobar examen psicofísico; revalidación de exámenes teórico-prácticos (antecedentes por infracciones); solicitud personal de la licencia; se asignará una cantidad fija y uniforme de 20 puntos. Los puntos se perderán cuando se cometan infracciones y el conductor deberá recibir capacitación para recuperar la licencia y el puntaje.
* *Educación vial obligatoria.* Pretende crear verdadera conciencia del riesgo vial en conductores y peatones. Incluye enseñanza inicial, escolar básica, media y superior y, además, orientaciones y especialidades en enseñanza técnica, terciaria y universitaria.
* *Revisión técnica vehicular obligatoria (RTV).* Se establece para todos los vehículos particulares y estatales. Se revisará el estado de funcionamiento de elementos de seguridad activa y pasiva del vehículo. El Director Ejecutivo de ANTSV debe coordinar puesta en funcionamiento de la RTV. La autoridad competente debe retener vehículo que no cuente con constancia de aprobación de RTV.
* *Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).* Se concibe como un seguro de tipo social y se fundamenta en el riesgo causado por la circulación vehicular (solidaridad y socialización del daño). Cubre los gastos de atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, rehabilitación, incapacidad permanente, transporte para atención inmediata de lesionados, fallecimiento y de sepelio. Será válido para las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional (ocupantes del vehículo y/o peatones). Los gastos serán abonados de inmediato por el asegurador al prestador del servicio. No cubre daños materiales ni morales propios o a terceros ocasionados en accidente. Deberá ser reglamentado por Superintendencia de Seguros, bajo supervisión de la ANTSV. Se exige a todo vehículo de motor (incluido las motocicletas). Es requisitos indispensable para poder circular. Los vehículos de transporte público de pasajeros deberán tener contratado el SOAT y, además, seguro obligatorio de responsabilidad civil (SRC) por daños ocasionados a terceros (pasajeros y no transportados). La vigencia será anual. El prestador del servicio de salud no podrá negarse a brindar asistencia médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, etc. La compañía aseguradora podrá repetir contra responsable del accidente (dolo o culpa grave).
* *Sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial*. Asignación de recursos específicamente para la seguridad vial en el Presupuesto Nacional. Destinación de un porcentaje sobre tasas y multas administrativas que se establezcan en acuerdo con municipalidades en materia de multas y licencias de conducir. Contribución obligatoria no inferior al 3% sobre las primas anuales del SOAT que deberán depositar mensualmente las Compañías de seguros en cuenta de la ANTSV.

# 17. CONCLUSIONES GENERALES

Las principales conclusiones del diagnóstico y especialmente críticas para la estructuración del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, son las siguientes:

* El problema de la inseguridad vial es un asunto de especial importancia para el país, pues genera la muerte del orden de 1.200 personas cada año y produce heridas o lesiones a 30.000 personas cada año. Asimismo, se considera indispensable darle atención prioritaria por parte del gobierno y de la sociedad.
* Se reconoce que es de especial importancia la participación activa de la sociedad civil en la demanda y en la generación de soluciones, para lograr eficacia en los resultados y para garantizar la aplicación y la sostenibilidad de los planes y programas.
* Se considera indispensable la concienciación e involucramiento de las autoridades gubernamentales al más alto nivel nacional, departamental y municipal, para la toma de decisiones, la asignación de recursos, la implementación de las diferentes estrategias y medidas, en pro de la seguridad vial.
* La información disponible actualmente sobre vehículos, conductores, accidentes, es muy deficiente y es necesario el establecimiento de un sistema moderno de registro e información, como mínimo, de accidentes, vehículos y conductores.
* Se considera de suma importancia la realización de estudios e investigación sobre problema de la inseguridad vial en el contexto nacional y local.
* Se reconoce la eficacia de las medidas de control y se considera indispensable fortalecer el control, la prevención y a vigilancia policial, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.
* Los resultados en mortalidad y morbilidad muestran el problema de la inseguridad vial como un problema de salud pública y se considera indispensable el involucramiento efectivo de las autoridades y entidades del sector salud.
* La educación y la capacitación ciudadana para la seguridad vial son muy limitadas, por lo que se requiere implementar planes y programas institucionales al respecto.
* La infraestructura para el tránsito vehicular y la movilidad de los demás usuarios viales, presenta deficiencias para su seguridad, por lo que se requiere diseñar e implementar mejoras en la infraestructura y en la gestión del tránsito para la seguridad vial.
* El parque automotor, en gran parte, es antiguo y tiene deficiencias en cuanto a su estado físico, por lo se requiere el fomento de vehículos más seguros para movilizarse.
* Los recursos para la movilidad segura son muy limitados y se requiere indispensablemente lograr un financiación sostenible de la seguridad vial.
* La normatividad legal vigente es desactualizada, dispersa y de diferentes niveles, por lo es indispensable el establecimiento de normas legales actualizadas y de formas para garantizar su cumplimiento.
* La complejidad de la problemática de la inseguridad vial requiere de un monitoreo permanente para identificar la magnitud de la problemática, conocer los resultados de las estrategias y de las medidas que se implementen y efectuar ajustes en el proceso que se lleve a cabo.

# 18. RECOMENDACIONES GENERALES

Las principales recomendaciones para mejorar la seguridad vial y para considerar en el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, obtenidas como resultado del diagnóstico y de los talleres de trabajo realizados los días 3 y 4 de octubre de 2012 y los días 3 y 6 de mayo de 2013, son las siguientes:

* La prioridad actual es lograr la aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial cuya implementación favorecerá la institucionalidad y la acción coordinada para mejorar la seguridad vial.
* Es urgente establecer el Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito, Conductores y Vehículos.
* Es recomendable establecer Observatorios de Seguridad Vial considerando los requerimientos institucionales y las exigencias que se tienen al respecto.
* Continuar fortaleciendo el Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial para que actúe con mayor liderazgo en su labor de promoción, gestión y coordinación institucional.
* Estructurar e implementar programas anuales de acción interinstitucional coordinada para aplicar medidas que conduzcan a disminuir el número de víctimas por la siniestralidad del tránsito. Al respecto, es recomendable estructurar e implementar, en el corto plazo, un programa para mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables, especialmente, los motociclistas.
* Establecer un programa en el MOPC para mejorar la infraestructura carretera con base en estudio de puntos críticos, los resultados del IRAP y los manuales técnicos ya elaborados.
* Llevar a cabo el Plan Nacional de Educación en Seguridad Vial con el liderazgo y la dirección del Ministerio de Educación y Cultura.
* Fortalecer el trabajo municipal por la seguridad vial mediante programas municipales y convenios entre los municipios. Sobre el particular, se recomienda estructurar e implementar planes departamentales de seguridad vial y planes en las ciudades capitales de los departamentos.
* Es prioritario lograr cambios en la expedición de las licencias de conducción con exigencias estrictamente rigurosas para obtener una circulación competente, idónea y responsable, por parte de todos los conductores.
* Es fundamental fortalecer los programas de control policial, preferiblemente, mediante una acción coordinada entre la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal.
* La aprobación y aplicación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- que obligue a atender a las víctimas por accidentes de tránsito, seguramente contribuirá a la disminución del número de víctimas fatales.
* Promover el trabajo de investigación en las universidades en temas relativos a la seguridad vial contribuirá al estudio y solución de la problemática.
* Es recomendable vincular con mayor acción a los medios de comunicación. Es muy importante lograr que los periodistas sean corresponsables de promover la seguridad vial. Se debe hacer todo lo posible para involucrar a los medios de comunicación como socios en la solución. Involucrarlos como parte del cambio. Medios de comunicación como aliados para crear conciencia y hacer educación.
* Es clave involucrar a los jóvenes como promotores y agentes de cambio. El trabajo con la juventud perdura.
* Es esencial preparar personal profesional a nivel avanzado en materia de seguridad vial a través de cursos de postgrado.
* Promover un transporte público más seguro y, en especial, lograr implementar el sistema METROBUS para el área metropolitana de Asunción.
* Es indispensable lograr recursos financieros permanentes y suficientes para la seguridad vial.

**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**2013 – 2018**



# 1. INTRODUCCIÓN

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 - 2018 (PNSV 2013-2018) se entiende como un instrumento en el cual se articulan y coordinan diferentes estrategias con distintas líneas de acción y actuaciones operativas, para lograr unos objetivos estratégicos previamente definidos en pro de la seguridad vial.

En la estructuración del PNSV 2013-2018, es de reconocer la valiosa participación y aportes de las siguientes entidades y organizaciones: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC; Ministerio de Educación y Cultura; Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social; Ministerio del Interior; Policía Nacional; Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN; Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA; Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI; Municipalidad de Asunción y Direcciones de Tránsito Municipales; Touring y Automóvil Club Paraguayo – TACPY; Seguridad En las Rutas – SER; Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial - AFAVIV; Puertas Abiertas; Cámara Industrial Paraguaya de Motocicletas y Afines – CIPAMA; Cuerpo de Bomberos Voluntarios; Banco Interamericano de Desarrollo – BID; la Organización Panamericana de la Salud – OPS; otras instituciones como las escuelas de conductores y las compañías aseguradoras.

El PNSV 2013- 2018 está diseñado tomando en consideración que cuenta con la decisión política y el compromiso del alto gobierno, incluida la Presidencia de la República, para su puesta en marcha y ejecución, con la participación de las autoridades y directivos ministeriales, y de diferentes actores de entidades públicas y privadas, y además que dispondrá progresivamente de recursos personales, económicos, tecnológicos y organizacionales.

El PNSV 2013 -2018 está estructurado en 12 estrategias que incluyen aspectos gubernamentales, sociales, legales, económicos, técnicos y operativos. Estas estrategias incluyen 29 objetivos específicos y 123 objetivos operativos.

# 2. VISIÓN 2018

La sociedad demanda una mejor seguridad vial y sus anhelos se expresan en la visión 2018:

*Paraguay ha fortalecido su cultura en seguridad vial porque presenta tasas de reducción de mortalidad y morbilidad, que lo ubican entre las cinco menores de América Latina, dado que las entidades públicas y privadas han incorporado en su quehacer institucional acciones permanentes en pro de la seguridad vial y los usuarios reconocen los riesgos y contribuyen, con su buen comportamiento, a minimizar la accidentalidad vial.*

# 3. MISIÓN

La misión del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2018 es articular, coordinar e impulsar un conjunto de estrategias y de acciones, de instituciones públicas, de entidades privadas y de organizaciones civiles, para mejorar la seguridad vial, a efecto de disminuir los impactos negativos en mortalidad, morbilidad y las pérdidas económicas, ocasionados por los accidentes de tránsito.

# 4. OBJETIVOS DEL PLAN

## 4.1. OBJETIVO GENERAL

El objetivo general del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 - 2018 es definir e integrar un conjunto de estrategias y de medidas factibles de implementar, con la participación de instituciones gubernamentales, entes privados y algunos estamentos de la sociedad, para disminuir el número de personas fallecidas y de heridos graves como consecuencia de accidentes de tránsito.

## 4.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos estratégicos que se proponen para enfrentar el problema de la inseguridad vial son los siguientes:

1. Disminuir en un 20% la cantidad anual de muertes por accidentes de tránsito en los diferentes grupos de usuarios en los próximos 5 años. En el 2018 alcanzar el 20% menos del número de muertes que en 2013.
2. Disminuir en un 20% el número de heridos graves en accidentes de tránsito en los próximos 5 años. En el 2018 alcanzar el 20% menos del número de heridos graves que en 2013.
3. Consolidar un plan sostenible de acción para la seguridad vial.

# 5. BASES PARA DEFINIR EL PLAN

Las bases esenciales en las cuales se sustenta la estructura y el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, son las siguientes:

* **Compromiso y decisión de las máximas autoridades:** Es fundamental lograr la vinculación y participación de las diferentes entidades relacionadas con la seguridad vial, tales como los ministerios de: Obras Públicas y Comunicaciones; Salud Pública y Bienestar Social; Educación y Cultura; Hacienda; Interior y, además, el Ministerio Público; la Dirección Nacional de Transporte - DINATRAN; la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción - SETAMA; la Policía Nacional y la Policía Caminera, las Gobernaciones y las Municipalidades, entre otras. En todo caso, las máximas autoridades y los directivos de decisión, deben ser conscientes del problema social y económico que representan los accidentes de tránsito para el país y, en especial, de la enorme responsabilidad que ellos tienen, como dirigentes del sector público, de responder positivamente frente a las demandas de la comunidad en esta materia. En este sentido, el liderazgo, compromiso, gestión y decisión de las máximas autoridades, en todos los niveles, son esenciales para alcanzar los resultados anhelados.
* **Enfoque humano prioritario:** El tratamiento del problema de la inseguridad vial debe concebirse con un enfoque humano dirigido a reducir las víctimas por los accidentes de tránsito, lo cual implicará disminuir las situaciones de riesgo en los escenarios de la infraestructura vial en donde se lleva a cabo la movilidad de las personas.
* **Efectividad en el enfrentamiento del problema:** Se trata de implementar mecanismos o medidas de seguridad vial que permitan el uso óptimo de los limitados recursos disponibles y de lograr la mayor eficacia en los resultados.
* **Decisiones y seguimiento con base en un sistema estadístico de accidentes confiable:** Es indispensable contar con un sistema de registro de accidentes con información suficiente, confiable y oportuna, de los elementos y factores intervinientes, para poder analizar en forma rigurosa la problemática de la inseguridad vial en el país, como base imprescindible para estructurar, actualizar y mejorar las acciones, que configuran el Plan Nacional de Seguridad Vial.

# 6. CRITERIOS GENERALES

El Plan Nacional de Seguridad Vial se estructura con base en cuatro (4) criterios generales, respecto de las medidas operativas a implementar:

# 7. VINCULACIÓN AL PLAN DEL DECENIO DE ACCIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

Las estrategias y medidas a implementar en el período 2013-2018 consideran e incluyen las directrices y los 5 pilares del Plan del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, que se indican en seguida:

1. Gestión de la seguridad vial.
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.
3. Vehículos más seguros.
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.
5. Respuesta tras los accidentes.

# 8. ESTRATEGIAS

Las estrategias se conciben fundamentalmente como elementos direccionales y de compromiso gubernamental, en la toma de decisiones con la finalidad de implementar medidas que contribuyan a avanzar en la solución del problema.

El PNSV 2013-2018 se estructura a partir de doce (12) estrategias o líneas estratégicas constituidas por objetivos específicos o líneas de acción y por objetivos operativos, para enfrentar los aspectos críticos y las causas relevantes que generan la inseguridad vial en el país. Con este propósito se definen las siguientes líneas estratégicas a ejecutar:

1. Participación activa de la sociedad civil en demanda y la generación de soluciones.
2. Concienciación e involucramiento gubernamental.
3. Establecimiento de sistemas modernos de registro e información de accidentes, vehículos y conductores.
4. Realización de estudios e investigación sobre problema de la inseguridad vial.
5. Fortalecer el control, la prevención y la vigilancia policial, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.
6. Involucramiento efectivo del sector salud.
7. Mejoras en la infraestructura y en la gestión del tránsito para la seguridad vial.
8. Educación y capacitación para la seguridad vial.
9. Fomento de vehículos más seguros para movilizarse.
10. Financiación sostenible de la seguridad vial.
11. Establecimiento de normas legales y de formas para garantizar su cumplimiento.
12. Seguimiento, control, evaluación y ajustes del Plan.

## 8.1. PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LA SOCIEDAD CIVIL EN DEMANDA Y LA GENERACIÓN DE SOLUCIONES

Esta línea estratégica está orientada a fortalecer la participación y el involucramiento de la sociedad civil de manera que contribuya en la sensibilización colectiva sobre la peligrosidad de la circulación vehicular y lograr que se comprenda que la accidentalidad vial es un problema que afecta gravemente a la población en su calidad de vida y en pérdidas económicas. De igual manera, se pretende involucrar y consolidar la ciudadanía en la generación de soluciones y en la presión social hacia los poderes públicos para que adopten medidas, de manera sostenida, para la disminución del número absoluto anual de víctimas por accidentes de tránsito.

***8.1.1. Objetivos específicos***

Los objetivos específicos o líneas de acción que se proponen para implementar la estrategia son:

1. Diseñar e implementar un programa para la participación de las organizaciones civiles en pro de la seguridad vial.
2. Fortalecer la participación de los medios de comunicación.

***8.1.2. Objetivos operativos***

*8.1.2.1. Diseñar e implementar un programa para la participación de las organizaciones civiles en pro de la seguridad vial*

Para implementar el objetivo específico de *diseñar e implementar un programa para la participación de las organizaciones civiles en pro de la seguridad vial,* se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Fortalecer la gestión y la acción de las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito.
* Establecer mecanismos para involucrar a las empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), en actividades y programas en pro de la seguridad vial.

*8.1.2.2. Fortalecer la participación de los medios de comunicación*

Para implementar el objetivo específico de *fortalecer la participación de los medios de comunicación,* se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Realizar reuniones explicativas sobre la problemática de la inseguridad vial con los directivos de los principales diarios del país.
* Realizar reuniones explicativas sobre la problemática de la inseguridad vial con los directivos de los principales medios televisivos y de radio del país.
* Establecer mecanismos para que los medios de comunicación masiva: prensa, televisión y radio, coadyuven en la mejora de la seguridad vial.
* Foros públicos en espacios televisivos.
* Ruedas de prensa con los principales diarios y revistas del país.
* Información a través de las principales cadenas de radio.
* Información en los espacios de noticias de televisión, radio y prensa.

## 8.2. CONCIENCIACIÓN E INVOLUCRAMIENTO GUBERNAMENTAL

Esta estrategia tiene como propósito lograr que las autoridades y los actores principales del gobierno, en sus diferentes niveles nacional, departamental y municipal, se sensibilicen sobre la existencia y la magnitud del problema de la inseguridad vial y que sean conscientes de las graves repercusiones sociales y económicas que tiene para el país como un problema de salud pública y de inequidad social. Esta toma de conciencia se considera indispensable para que se produzcan decisiones políticas y se procure atender debidamente las demandas sociales en pro de la solución del problema.

***8.2.1. Objetivos específicos***

Los objetivos específicos o líneas de acción que se proponen para implementar la estrategia son:

1. Designar la entidad responsable de liderar la implementación del Plan y los organismos dirección y coordinación a nivel nacional.
2. Fortalecer la capacidad institucional o reestructurar las entidades existentes que trabajan directamente con aspectos relativos a la seguridad vial.
3. Diseñar e implementar programas de sensibilización y concienciación sobre seguridad vial en las entidades gubernamentales.
4. Diseñar e implementar planes de seguridad vial en las ciudades capitales.

***8.2.2. Objetivos operativos***

*8.2.2.1. Designar la entidad responsable de liderar la implementación del Plan y los organismos dirección y coordinación a nivel nacional*

Para implementar el objetivo específico de *designar la entidad responsable de liderar la implementación del Plan y los organismos dirección y coordinación a nivel nacional,* se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Reconfirmar al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones como entidad responsable de liderar y coordinar la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República.
* Fortalecer el liderazgo y la actuación del actual Consejo Nacional de Seguridad Vial como ente de configuración organizativa interministerial para definir políticas, proponer y gestionar las mejoras a la normatividad, establecer planes y programas, coordinar entidades, promover acciones, conseguir recursos, evaluar gestión y hacer seguimiento, rendir y exigir rendición de cuentas. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República.
* Fortalecer el funcionamiento del actual Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial -CNCSV- integrado por entidades públicas, organizaciones sociales y entes privados, cuya labor ha sido de especial importancia en el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013.Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República.

*8.2.2.2. Fortalecer la capacidad institucional o reestructurar las entidades existentes que trabajan directamente con aspectos relativos a la seguridad vial*

Para implementar el objetivo específico de *fortalecer la capacidad institucional o reestructurar las entidades existentes que trabajan directamente con aspectos relativos a la seguridad vial,* se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Fortalecer la capacidad institucional en seguridad vial de las entidades relacionadas directamente con el problema, como son el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, el Ministerio de Educación y Cultura, el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, el Ministerio Público, el Ministerio de Defensa, Ministerio del Interior, la Policía Nacional y las municipalidades, entre otras. Al mismo tiempo, se debe tener la participación y apoyo del Congreso de la República.
* Fortalecer el funcionamiento del Departamento de Seguridad Vial dependiente de la Dirección de Planificación Vial del MOPC. Esta actividad se considera de suma importancia en la adecuación y la mejora de la infraestructura para la seguridad vial.
* Fortalecer inicialmente el funcionamiento la Unidad de Educación en Seguridad Vial en el Ministerio de Educación y Cultura y transformarla en Dirección General de Educación para Seguridad Vial.
* Establecer y poner en funcionamiento Unidades de Seguridad Vial en el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y el Ministerio Público. También, en las siguientes entidades: Policía Nacional, Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN, Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA y en las Direcciones de Tránsito Municipales, entre otras. En todo caso, estas unidades deben contar con la organización, los recursos y el personal competente e idóneo, para cumplir cabalmente con su labor.
* Fortalecer el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social.
* Fortalecer institucionalmente a la Policía Nacional, la Policía Caminera, las Direcciones de Tránsito Municipales y la Policía Municipal, en lo que respecta a la seguridad vial, organizarlos y dotarlos de los recursos financieros, tecnológicos y, especialmente, humanos con competencia e idoneidad.

*8.2.2.3. Diseñar e implementar programas de sensibilización y concienciación sobre seguridad vial en las entidades gubernamentales*

Para implementar el objetivo específico de *diseñar e implementar programas de sensibilización y concienciación sobre seguridad vial en las entidades gubernamentales,* se propone que se implemente por medio de programas específicos en las entidades que se señalan a continuación:

* Ministerios de:
  + Obras Públicas y Comunicaciones.
  + Salud Pública y Bienestar Social.
  + Educación y Cultura.
  + Público.
  + Defensa Nacional.
  + Interior.
  + Hacienda.
* Congreso de la República en la comisión correspondiente.
* Distrito Capital y Gobernaciones de los 17 Departamentos: Concepción, San Pedro, Cordillera, Guairá, Caaguazú, Caazapá, Itapúa, Misiones, Paraguari, Alto Paraná, Central, Ñeembucú, Amambay, Canindeyú, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Boquerón. En cada Departamento lograr la participación de las municipalidades correspondientes.

*8.2.2.4. Diseñar e implementar planes de seguridad vial en las ciudades capitales*

Para implementar el objetivo específico de *diseñar e implementar planes de seguridad vial en las ciudades capitales,* se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Establecer la metodología para el diseño de planes municipales de seguridad vial.
* Diseñar e implementar planes municipales de seguridad vial en: Asunción, Concepción, San Pedro, Caacupé, Villarrica, Coronel Oviedo, Caazapá, Encarnación, San Juan Bautista, Paraguarí, Ciudad del Este, Areguá, Pilar, Pedro Juan Caballero, Salto del Guairá, Fuerte Olimpo, Villa Hayes y Filadelfia.

## 8.3. ESTABLECIMIENTO DE SISTEMAS MODERNOS DE REGISTRO E INFORMACIÓN DE ACCIDENTES, VEHÍCULOS Y CONDUCTORES

La información estadística apropiada de los accidentes de tránsito, de los conductores, de las infracciones de tránsito, de los vehículos y de las licencias de tránsito, es necesaria e indispensable para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, ya que permitirá un mejor análisis del problema global y posibilitará una orientación hacia los aspectos que más requieran atención. Este tema se ha identificado como crucial en los Talleres sobre Seguridad Vial que se realizaron, anteriormente, como parte del proceso para la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial.

La estrategia o línea estratégica está enfocada a tener un solo registro nacional unificado con información de accidentes, de conductores, de licencias de conducción, de infracciones y de vehículos, para todo el país y que sea confiable y útil para la toma de decisiones en materia de tránsito y seguridad vial.

***8.3.1. Objetivo específico***

El objetivo específico o líneas de acción que se propone para implementar la estrategia es:

1. Diseñar e implementar un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (SUNIT).

***8.3.2. Objetivos operativos***

*8.3.1.1. Diseñar e implementar un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (SUNIT)*

La implementación del objetivo específico de *diseñar e implementar un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (SUNIT)*, se enfoca a contar con un sistema institucional que permita registrar y mantener información unificada, veraz, actualizada, autorizada y validada, sobre accidentes, conductores, licencias de tránsito, infracciones y vehículos. La información debe ser confiable, accesible a los interesados, ágil, disponible permanentemente y estándar. De preferencia, el sistema debe estar configurado con los requerimientos tecnológicos de seguridad y escalabilidad en el sentido de poder irse modificando y creciendo de acuerdo con las demandas de los usuarios, los avances tecnológicos y los requerimientos internacionales. Con los anteriores fines, se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a desarrollar de manera integral o progresivamente:

1. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Accidentes (SIA).
2. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Conductores (SIC).
3. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Infracciones de Tránsito (SIIT).
4. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Vehículos (SIV).
5. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Licencias de Tránsito (SILT).

Es muy importante señalar que desde un principio se debe considerar la interrelación entre los sistemas SIA, SIC, SIIT, SIV y SILT, con el fin de poder estudiar y analizar la problemática de la accidentalidad y obtener conclusiones que contribuyan a la seguridad vial.

ElSistema de Información de Accidentes (SIA), debe proporcionar información fiable, que incluya todos los casos que se presenten en el país y con los datos suficientes para realizar una investigación rigurosa de la problemática de la accidentalidad vial. Con tal propósito, se deben considerar como mínimo los siguientes aspectos:

* La base legal para el registro de accidentes.
* La organización y los aspectos institucionales, con responsabilidades claramente definidas para la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito.
* El proceso, los procedimientos y los instrumentos técnicos como manuales o guías y formulario estandarizado para los registros de cada accidente.
* El sistema informático para el registro y procesamiento de la información, incluyendo la utilización de tecnologías de información geográfica.
* El sistema de análisis, evaluación y divulgación de la información.
* La interconexión con los otros sistemas.
* El personal requerido y la capacitación correspondiente.
* El proceso operativo para la puesta en marcha, la implementación, la actualización, el mantenimiento y la consolidación del sistema.

ElSistema de Información de Conductores (SIC), autorizado legalmente, debe orientarse a tener un registro único nacional que permita identificar claramente a cada uno de los conductores del país. Se trata de tener información accesible de cada conductor con su nombre, código coincidente con la identificación ciudadana, edad, sexo, condiciones sicofísicas, tipo de vehículo o vehículos para los cuales está autorizado para conducir. Con tal propósito, se deben considerar como mínimo los siguientes aspectos:

* La base legal para las licencias de conducción y el registro único de conductores.
* La organización y los aspectos institucionales, con responsabilidades claramente definidas para las municipalidades.
* El proceso, los procedimientos y los instrumentos técnicos como manuales o guías y formulario estandarizado para los registros de cada conductor.
* El sistema informático para el registro y procesamiento de la información.
* El sistema de análisis, evaluación y divulgación de la información.
* La interconexión con otros sistemas.
* El personal requerido y la capacitación correspondiente.
* El proceso operativo para el funcionamiento, la implementación, la actualización, el mantenimiento y la consolidación del sistema.

ElSistema de Información de Infracciones de Tránsito (SIIT), debe proporcionar información nacional unificada de las infracciones de tránsito cometidas y registradas legalmente por cada uno de los conductores del país. Se trata de tener información fácilmente accesible y veraz del historial de infracciones de tránsito de cada conductor y del cumplimiento de las sanciones correspondientes. Con tal propósito, se deben considerar como mínimo los siguientes aspectos:

* La base legal de las infracciones de tránsito y sus respectivas sanciones.
* La organización y los aspectos institucionales, con responsabilidades claramente definidas para las autoridades policiales responsables de registrar las infracciones y del cumplimento de las mismas.
* El proceso, los procedimientos y los instrumentos técnicos como manuales o guías y formulario estandarizado para los registros de las infracciones y de las sanciones que les corresponden, así como del cumplimiento de la sanción.
* El sistema informático para el registro y procesamiento de la información.
* El sistema de análisis, evaluación y divulgación de la información.
* La interconexión con otros sistemas.
* El personal requerido y la capacitación correspondiente.
* El proceso operativo para la iniciación, la implementación, la actualización, el mantenimiento y la consolidación del sistema.

El Sistema de Información de Vehículos (SIV), debe contener un registro único nacional que permita identificar claramente a cada uno de los vehículos existentes en el país. Se trata de tener información accesible de cada vehículo con la identificación del propietario, las características vehiculares, marca, modelo, utilización, historial de revisiones técnicas, seguros, etc. Con tal propósito, se deben considerar como mínimo los siguientes aspectos:

* La base legal para el registro único de vehículos.
* La organización y los aspectos institucionales, con responsabilidades claramente definidas.
* El proceso, los procedimientos y los instrumentos técnicos como manuales o guías y formulario estandarizado para los registros de cada vehículo.
* El sistema informático para el registro y procesamiento de la información.
* El sistema de análisis, evaluación y divulgación de la información.
* La interconexión con otros sistemas.
* El personal requerido y la capacitación correspondiente.
* El proceso operativo para la puesta en marcha, la implementación, la actualización, el mantenimiento y la consolidación del sistema.

ElSistema de Información de Licencias de Tránsito (SILT), debe proporcionar un registro único nacional que permita identificar en forma precisa todas y cada una de las licencias de tránsito vehicular expedidas del país. Con dicho propósito, se deben considerar como mínimo los siguientes aspectos:

* La base legal para la expedición y el registro único de las licencias de tránsito.
* La organización y los aspectos institucionales, con responsabilidades claramente definidas para las entidades que les competen.
* El proceso, los procedimientos y los instrumentos técnicos como manuales o guías y formulario estandarizado para los registros de las licencias de tránsito.
* El sistema informático para el registro y procesamiento de la información.
* El sistema de análisis, evaluación y divulgación de la información.
* La interconexión con otros sistemas.
* El personal requerido y la capacitación correspondiente.

## 8.4. REALIZACIÓN DE ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN SOBRE PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD VIAL

Esta estrategia es muy importante para la explicación situacional y el conocimiento de la problemática de la inseguridad vial, para lo cual se requiere realizar estudios e investigación rigurosa pertinente a las circunstancias nacionales. De esta manera, se podrá contar con elementos fundamentales para mejorar la eficacia en la ejecución de las estrategias del PNSV 2013-2018. Al respecto, se espera que los resultados de los estudios e investigación faciliten la identificación de las medidas potencialmente efectivas para enfrentar el problema y, además, contribuyan a determinar mecanismos y tecnologías que podrían adecuarse y, también, desarrollarse para aplicar en el medio local.

***8.4.1. Objetivo específico***

El objetivo específico o líneas de acción que se propone para implementar la estrategia es:

1. Promover la realización de estudios, investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial.

***8.4.2. Objetivos operativos***

*8.4.2.1. Promover la realización de estudios, investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial*

La implementación del objetivo específico de *promover la realización de estudios, investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial*, se enfoca a promover y propiciar el desarrollo de estudios, investigación y avance tecnológico, en universidades públicas y privadas, en otras instituciones educativas y en organizaciones oficiales y privadas. Para lograrlo se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Promover la organización de un grupo de coordinación y de trabajo interdisciplinario para que defina un programa de investigación nacional en seguridad vial. Este grupo se recomienda sea integrado por ingenieros, arquitectos, médicos, antropólogos, sociólogos, abogados, economistas, trabajadoras sociales y expertos temáticos.
* Fomentar el desarrollo de estudios, trabajos investigativos y de tesis de grado en las universidades.
* Promover la investigación en diferentes entidades educativas, entidades oficiales y organizaciones privadas.
* Realizar eventos, seminarios, congresos o simposios, para la presentación de los resultados de las investigaciones.
* Efectuar un congreso internacional para presentación de trabajos de investigación en los países del MERCOSUR.
* Participar en eventos, foros y organizaciones internacionales.

## 8.5. FORTALECER EL CONTROL, LA PREVENCIÓN Y LA VIGILANCIA POLICIAL, PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

Esta estrategia tiene como propósito fortalecer los mecanismos y las medidas aplicadas actualmente en materia de control y vigilancia policial en las carreteras y en vías urbanas, especialmente en aquellas con mayores volúmenes de tránsito y en aquellos períodos y vías donde históricamente hay más riesgo de accidentes.

***8.5.1 Objetivo específico***

El objetivo específico o líneas de acción que se propone para implementar la estrategia es:

1. Reducir la exposición a riesgos de accidentes de tránsito y sus consecuencias, enfrentando el incumplimiento de las normas de tránsito.

***8.5.2. Objetivos operativos***

*8.5.2.1. Reducir la exposición a riesgos de accidentes de tránsito y sus consecuencias, enfrentando el incumplimiento de las normas de tránsito*

La implementación de objetivo específico de *reducir la exposición a riesgos de accidentes de tránsito y sus consecuencias, enfrentando el incumplimiento de las normas de tránsito*, se orienta a efectuar vigilancia y control en las carreteras y en las ciudades o poblaciones en donde ocurren el mayor número de accidentes y con mayor severidad, especialmente, durante los meses, días y horas con mayores riesgos. Asimismo, considerando los vehículos que generan mayor peligro y los usuarios más vulnerables como son los motociclistas, peatones y ciclistas. Para conseguirlo se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de alcoholemia a conductores de vehículos.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de velocidad en vehículos.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control sobre el uso del cinturón de seguridad, asientos portainfantes y reposacabezas.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control sobre el uso de casco apropiado por parte de conductores de motocicletas y de su acompañante, así como del número de ocupantes.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control del respeto a los semáforos y otras señales de tránsito.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control para evitar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control, mediante inspecciones rápidas en las vías, sobre el estado de los vehículos en lo referente a llantas, luces, frenos, limpiaparabrisas y dotación de extintores, señales temporales, botiquines.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de los excesos de carga y de pasajeros.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos como bicicletas, motocicletas, tractores, etc.
* Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control para el transporte de sustancias peligrosas.
* Diseñar e implementar programas de operativos de tránsito especiales en vías y zonas urbanas de alto riesgo de accidentes, especialmente en temporadas de alto flujo vehicular como son las épocas de vacaciones y festividades religiosas, utilizando la técnica de la vigilancia activa.

## 8.6. INVOLUCRAMIENTO EFECTIVO DEL SECTOR SALUD

Esta estrategia tiene como finalidad involucrar y fortalecer el liderazgo, la gestión y las acciones, de las instituciones del sector salud tanto en la atención oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de tránsito como en la información, la prevención y la vigilancia epidemiológica.

***8.6.1. Objetivos específicos***

Los objetivos específico o líneas de acción que se proponen para implementar la estrategia son:

1. Fortalecer la atención a las víctimas por accidentes de tránsito.
2. Fortalecer el estudio y la vigilancia epidemiológica.

***8.6.2. Objetivos operativos***

*8.6.2.1. Fortalecer la atención a las víctimas por accidentes de tránsito*

La implementación del objetivo específico de *fortalecer la atención a las víctimas por accidentes de tránsito*, se orienta a mejorar en oportunidad y eficacia en la actuación pre-hospitalaria, hospitalaria y de servicios de rehabilitación de las víctimas de traumatismos. Se trata de llegar en el menor tiempo posible al lugar del accidente para auxiliar a las víctimas, de aplicar adecuadamente los cuidados que requieren, de efectuar el transporte de manera rápida y segura hasta el centro de atención hospitalaria, de recibir el tratamiento oportuno y apropiado en el hospital y, además, de prestar servicios de rehabilitación a las víctimas que lo necesiten.

Con este fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Facilitar la comunicación en caso de accidentes de tránsito, mediante medios de conocimiento público y que funcionen debidamente las 24 horas todos los días.
* Implementar un sistema óptimo de referencia y contrarreferencia para el manejo adecuado de las víctimas.
* Disponer de ambulancias bien dotadas y mantenidas, equipos y personal capacitado y certificado para prestar, de manera inmediata, primeros auxilios en accidentes, con prioridad, en las zonas geográficas con mayor accidentalidad.
* Fortalecer los centros hospitalarios disponibles, con equipos apropiados y personal competente, para la atención de víctimas en el área de influencia de la infraestructura vial con mayor probabilidad de accidentes.
* Promover y supervisar cursos de primeros auxilios y contra incendios, para que miembros de la Policía Nacional, la Policía Caminera, la Policía Municipal, los bomberos y los conductores de servicio público, puedan sean prestadores de estos servicios en caso de requerirse.
* Realizar la vigilancia de la discapacidad resultante por accidentes de tráfico.

*8.6.2.2. Fortalecer el estudio y la vigilancia epidemiológica*

La implementación del objetivo específico de *fortalecer el estudio y la vigilancia epidemiológica*,se orienta a determinar la ocurrencia, distribución y características de los accidentes de tránsito con fines de control, vigilancia e investigación. De esta manera, será posible detectar el incremento de casos, el lugar y período de ocurrencia, los cambios en el patrón epidemiológico de las lesiones y estudiar las tendencias en el mediano y largo plazo, lo cual permitirá valorar y decidir sobre la implementación de medidas preventivas y sobre las intervenciones que se requieren. Con este fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Fortalecimiento de un sistema de información mediante la recolección, procesamiento y análisis de información de morbilidad y mortalidad ocasionada por accidentes de tránsito, para la vigilancia epidemiológica, que sea confiable y oportuno y tenga obligatoriedad de seguimiento, homogeneidad de variables y una cobertura nacional, regional y local. Con este fin, se debe lograr la participación de las entidades de salud, públicas y privadas, y demás instituciones que obtienen y manejan información estadística sobre el particular.
* Diseñar y aplicar nuevas estrategias institucionales de promoción de la salud enfocadas a la prevención y la disminución de la accidentalidad y de la severidad de los accidentes de tránsito.
* Impulsar la comunicación de riesgo a los tomadores de decisión y a la comunidad al divulgar la información entre los sectores interesados, difundir la información al público y orientar, liderar y realizar campañas específicas.
* Fortalecer la capacidad de los recursos humanos del sector salud para la vigilancia y la comunicación de riesgo.
* Producir de material educativo referente a la atención de víctimas de accidentes.
* Promover la investigación de determinantes de lesiones y fallecimientos por accidentes de tránsito.

## 8.7. MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA Y EN LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO PARA LA SEGURIDAD VIAL

Para contribuir a las mejoras a la seguridad vial que se pretenden es esencial contar con una infraestructura vial con características y condiciones apropiadas que garanticen una circulación vehicular segura, cómoda y fluida. Al respecto, es de indicar que la experiencia internacional ha demostrado que las mejoras o reformas en la infraestructura carretera y en la vialidad urbana, pueden producir impactos directos en la disminución de los accidentes de tránsito y su severidad. Por este motivo es de suma importancia incluir esta estrategia y considerar para su implementación desde el corto plazo y de manera sostenida.

***8.7.1 Objetivos específicos***

Para la implementación de la estrategia sobre mejoras a la infraestructura para la seguridad vial, se proponen cuatro objetivos específicos o líneas de acción a realizar:

1. Elaborar, actualizar e implementar manuales y guías técnicas para mejorar la seguridad vial.
2. Implementar medidas en las carreteras y vías urbanas existentes para mejorar la seguridad vial.
3. Incorporación de componentes de seguridad vial en los diseños y la ejecución de obras y actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y vías urbanas.
4. Realizar estudios para determinar la incidencia de las características de la infraestructura carretera en la accidentalidad vial.

***8.7.2 Objetivos operativos***

Para lograr la implementación de los cuatro objetivos específicos se proponen los siguientes objetivos operativos:

*8.7.2.1* *Elaborar, actualizar e implementar manuales, guías y especificaciones técnicas para mejorar la seguridad vial.*

La implementación del objetivo específico de *elaborar e implementar manuales, guías y especificaciones técnicas para mejorar la seguridad vial*,se enfoca disponer de las herramientas tecnológicas necesarias de la ingeniería vial y de la ingeniería de tránsito, para el diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de vías, en lo que concierne a los aspectos esenciales para la seguridad vial. Con este fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Aprobar, divulgar e implementar el Manual de Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Carreteras y Calles.
* Actualizar, divulgar e implementar el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras.
* Actualizar, divulgar e implementar una Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales.
* Actualizar, divulgar e implementar una Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes.
* Elaborar e implementar un Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras.
* Elaborar e implementar un Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas.
* Elaborar e implementar un Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras.
* Elaborar e implementar un Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas.
* Elaborar e implementar una Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial.
* Elaborar e implementar una Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías.
* Elaborar e implementar un Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles.

*8.7.2.2 Implementar medidas en las carreteras y vías urbanas existentes para mejorar la seguridad vial*

La implementación del objetivo específico de *implementar medidas en las carreteras y vías urbanas existentes para mejorar la seguridad vial*,se dirige a modificar ciertas características y condiciones de la infraestructura vial existente, en la calzada, la señalización, las zonas laterales, en intersecciones y en ciertos puntos y tramos, de manera que se mejore la seguridad para los usuarios que circulan por ella. Con este fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Diseñar e implementar un sistema físico de referencia para las carreteras.
* Diseñar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y de estudio de puntos críticos, en las carreteras nacionales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad.
* Verificar estudios ya realizados sobre sitios de concentración de accidentes y de auditoría de seguridad vial mediante tecnología IRAP.
* Proyectar y ejecutar las obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial en carreteras de acuerdo con las recomendaciones del estudio de sitios críticos por concentración de accidentes y de la auditoría e inspección de IRAP, las cuales deberán incluir:
  + Diseño y realización de mejoras en puntos y tramos de concentración de accidentes.
  + Colocación de las señales informativas, preventivas y reglamentarias.
  + Demarcación de los pavimentos con líneas centrales y laterales.
  + Señalización de curvas, intersecciones y sitios peligrosos.
  + Dotación de servicios de comunicación SOS en las carreteras principales.
  + Eliminación, modificación o protección con relación a objetos físicos cercanos a la vía.
  + Colocación de pintura en muros y barandas de puentes.
  + Modificación, pintado o protección de cabezotes de alcantarillas en sitios de algo riesgo.
  + Actuaciones en las zonas laterales o derecho de vía.
  + Colocación de barreras de contención vehicular y otros elementos amortiguadores de impacto.
  + Ampliación de carriles y de banquinas.
  + Corrección de peraltes.
  + Ensanches o ampliaciones de curvas.
  + Construcción de carriles de protección y zonas de estacionamiento.
  + Áreas de descanso y de servicio.
  + Rediseño y cambios en intersecciones.
  + Adecuación especial en el paso por poblaciones.
  + Mejora del trazado longitudinal y de la distancia de visibilidad.
  + Mejoras de la sección transversal.
  + Medidas de protección contra la inestabilidad de taludes.
  + Iluminación de intersecciones, puentes y sitios identificados como peligrosos durante la noche.
  + Descontaminación visual de las vías y retiro de vallas comerciales o de anuncios diferentes a la señalización vial.
  + Mejora del coeficiente de rozamiento de los pavimentos.
  + Recuperación y mantenimiento de los pavimentos.
  + Ornamentación de la vía y de su entorno.
  + Construcción de variantes en el paso por poblaciones.
  + Diseño e instalación de señales de mensaje variable.
  + Implementación de control temporal del tránsito en zonas de trabajos viales.
  + Otro tipo de medidas.
* Diseñar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y de estudio de puntos críticos, en las vías urbanas de las ciudades capitales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad.
* Proyectar y ejecutar las obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones, las cuales pueden incluir:
  + Diseño y realización de mejoras en puntos y tramos de concentración de accidentes.
  + Colocación de las señales informativas, preventivas y reglamentarias.
  + Demarcación de los pavimentos con líneas centrales y laterales.
  + Eliminación, modificación o protección con relación a objetos físicos cercanos a la vía.
  + Colocación de barreras de contención y amortiguadores de impacto.
  + Dotación y/o ampliación de veredas para peatones.
  + Construcción de pasos peatonales.
  + Diseño y construcción de vías para ciclistas.
  + Diseño y construcción de vías para motociclistas y/o carriles exclusivos para motociclistas.
  + Carriles exclusivos para vehículos de servicio público de pasajeros y zonas de estacionamiento.
  + Áreas de descanso y de servicio.
  + Rediseño y cambios en intersecciones.
  + Iluminación de intersecciones, puentes y sitios identificados como peligrosos durante la noche.
  + Mejora del coeficiente de rozamiento de los pavimentos.
  + Recuperación y mantenimiento de los pavimentos.
  + Regulación del tráfico.
  + Diseño e instalación de señales de mensaje variable.
  + Implementación de control temporal del tránsito en zonas de trabajos viales.
  + Otro tipo de medidas.

*8.7.2.3. Incorporación de componentes de seguridad vial en los diseños y la ejecución de obras y actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y vías urbanas*

La implementación del objetivo específico de *incorporar componentes de seguridad vial en los diseños y la ejecución de obras y actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y vías urbanas,* se enfoca a la aplicación obligatoria de las herramientas tecnológicas necesarias de la ingeniería, para el diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de carreteras y vías urbanas. Con el logro se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Incluir en la planificación de todos los proyectos viales el componente presupuestal necesario para dotar a la vía de los elementos de seguridad vial requeridos. Se estima un monto entre el 10% y el 20% del costo total del proyecto.
* Incluir en los Términos de Referencia para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento, la obligación de incluir el componente de seguridad vial.
* Realizar auditorías de seguridad vial para verificar los aspectos de seguridad vial en los planes y diseños de obras viales.
* Incluir en el contenido de los contratos la obligación de los contratistas de diseñar e implementar el control temporal del tránsito en las zonas de trabajos viales, de acuerdo con las exigencias institucionales correspondientes contenidas en la Guía para el Control Temporal del Tránsito en las Zonas de Trabajos Viales.
* Realizar auditorías de seguridad vial en las obras recién construidas e implementar sus recomendaciones antes de darlas en operación.

*8.7.2.4* *Realizar estudios para determinar la incidencia de las características de la infraestructura carretera en la accidentalidad vial*

La implementación del objetivo específico de *realizar estudios para determinar la incidencia de las características de la infraestructura carretera en la accidentalidad vial*,se dirige a realizar investigación tecnológica para determinar la incidencia del trazado geométrico de la vía, de las condiciones de superficie, del entorno de la vía y de su funcionalidad, en la accidentalidad y a evaluar la efectividad de las medidas que se implementen. Con este fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas a implementar progresivamente:

* Investigar la relación entre los elementos geométricos, superficiales y operativos de la carretera y la accidentalidad.
* Investigar el funcionamiento de las intersecciones viales con relación a la accidentalidad.
* Establecer un programa periódico de medición de capacidad y nivel de servicio en las carreteras nacionales y su relación con la accidentalidad.
* Efectuar estudios de relación beneficio-costo de las medidas implementadas comparadas con los resultados obtenidos.
* Efectuar estudios de efectos colaterales de las medidas implementadas en la movilidad, la economía y el medio ambiente.
* Hacer evaluación, seguimiento y monitoreo para determinar efectividad de las medidas implementadas.

## 8.8. EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Esta estrategia se orienta a ir consolidando progresivamente una cultura ciudadana que sea sensible y reconozca los riesgos al movilizarse caminando o por cualquier medio de transporte y privilegie la seguridad vial, para lo cual es indispensable realizar educación en tal sentido, a los estudiantes de escuelas y colegios de todo el país. Por otra parte, se pretende que se realice capacitación que provea información, conocimientos y práctica convenientes a los usuarios viales: peatones, pasajeros y específicamente, a los conductores (futuros y los que han acumulado cierta experiencia), para que su comportamiento, en relación con el tránsito vehicular, resulte lo más seguro posible.

***8.8.1 Objetivos específicos***

Para el desarrollo de la estrategia de educación y capacitación para la seguridad vial se proponen nueve objetivos específicos a realizar:

1. Consolidar la política y los programas gubernamentales para implementar educación en seguridad vial en la población estudiantil.
2. Capacitar el personal de las entidades de tránsito: nacionales, departamentales y municipales.
3. Efectuar sensibilización y re-educación de conductores profesionales.
4. Llevar a cabo cursos y ciclos de conferencias para el personal de entidades gubernamentales.
5. Supervisar la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores.
6. Preparar y desarrollar una oferta educativa para diferentes grupos sociales.

***8.8.2 Objetivos operativos***

*8.8.2.1. Consolidar la política y los programas gubernamentales para implementar educación en seguridad vial en la población estudiantil*

Para implementar el objetivo específico de *consolidar la política y los programas gubernamentales para implementar educación en seguridad vial en la población estudiantil,* se propone el siguiente objetivo operativo o medida:

* Establecer formalmente mediante decreto gubernamental la política para la educación obligatoria en seguridad vial.
* Estructurar e implementar el Plan Nacional de Educación en Seguridad Vial 2013-2018, que determine las responsabilidades institucionales y defina sobre los aspectos educativos, legales, organizativos, presupuestales, de planificación y operativos, que correspondan y sobre los mecanismos para el seguimiento y evaluación. Para este Plan se recomienda incluir:
* Desarrollo de la capacidad institucional mediante la creación de la Dirección General de Educación para la Seguridad Vial.
* Incorporación la educación en seguridad vial en la malla curricular de todos los niveles y modalidades educativas, la cual debe contener: i) programas y contenidos; ii) materiales didácticos: dípticos, trípticos, afiches, audiovisuales, libros de textos, fascículos y otros; iii) capacitación de docentes; iv) modalidades de implementación: vinculación de familias, convenios de cooperación interinstitucional; parques didácticos y otros.
* Recursos presupuestales.
* Programa de implementación.
* Seguimiento y evaluación.
* Declarar el año 2014 como el Año de la Educación en Seguridad Vial.

*8.8.2.2. Capacitar el personal de las entidades de tránsito: nacionales, departamentales y municipales*

La implementación del objetivo específico de *capacitar el personal de las entidades de tránsito: nacionales, departamentales y municipales*, se refiere a la preparación adecuada de los funcionarios como responsables directos de velar por la seguridad y adecuada movilidad de los usuarios viales. Con tal propósito se presentan los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional. Iniciar con cursos de formación de formadores.
* Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera. Iniciar con cursos de formación de formadores.
* Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito. Iniciar con cursos de formación de formadores.
* Capacitar en aspectos de tránsito al personal de las Fuerzas Armadas y de otros organismos de seguridad estatal. Iniciar con cursos de formación de formadores.
* Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para los funcionarios de organismos responsables del transporte terrestre como la Dirección Nacional de Transporte- DINATRAN, Servicio de Transporte Metropolitano-SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal. Iniciar con cursos de formación de formadores.

*8.8.2.3. Efectuar sensibilización y re-educación de conductores profesionales*

La implementación del objetivo específico de *efectuar* *sensibilización y re-educación de conductores profesionales*, se refiere a realizar actividades educativas específicas con los conductores de servicio público con el fin que se interioricen los riesgos que conlleva su trabajo y adquieran conocimientos para una conducción pacífica y segura. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Elaborar el contenido de los programas y el material educativo.
* Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de autobuses de pasajeros.
* Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de vehículos de carga.
* Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de taxis.

*8.8.2.4. Llevar a cabo cursos y ciclos de conferencias para el personal de entidades gubernamentales*

La implementación del objetivo específico de *llevar a cabo cursos y ciclos de conferencias para el personal de entidades gubernamentales*, se dirige a realizar actividades de sensibilización y capacitación, de manera que los funcionarios interioricen la importancia de la seguridad vial y se conviertan en actores y promotores de su propia seguridad, de su familia y de sus grupos de amistad cercanos. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Elaborar el programa institucional y el material educativo.
* Realizar los programas de sensibilización y capacitación en instituciones de los diferentes niveles de gobierno.
* Realizar capacitación permanente y obligatoria para conductores de entidades oficiales, dando prelación a los de las instituciones relacionadas con el sector salud, obras públicas, educación y organismos de control.

*8.8.2.5. Supervisar la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores*

La implementación del objetivo específico de *supervisar la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores*, es de suma importancia, y se enfoca a ejercer un estricto control de la formación de conductores en las escuelas o centros autorizados con tal fin. Además, se busca brindarles a apoyo para que cumplan cabalmente con la misión que se requiere. Con dicho propósito se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Elaborar y aplicar un estudio que defina la organización y los requerimientos que debe cumplir una escuela de formación de conductores.
* Elaborar y aplicar manuales y procedimientos específicos para auditoría de escuelas de conducción.
* Formar profesores y auditores de escuelas de conducción.
* Formular e implementar un programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción.
* Diseñar y propiciar un programa especial para la formación de conductores profesionales de vehículos de servicio público.
* Diseñar y propiciar un programa especial para la formación de conductores de motocicletas y ciclomotores.

*8.8.2.6. Preparar y desarrollar una oferta educativa para diferentes grupos sociales*

La implementación del objetivo específico de *preparar y desarrollar una oferta educativa para diferentes grupos sociales*, se orienta al diseño y desarrollo de acciones de sensibilización, educación y capacitación dirigidas a diferentes grupos sociales específicos, tales como empresas privadas, asociaciones profesionales, empresas de turismo, clubes, discapacitados, personas adultas, peatones, asociaciones culturales y de vecinos, entre otros. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Elaborar un estudio para estructurar una oferta educativa variada para la seguridad vial y elaborar los materiales correspondientes: cursos y conferencias especiales, sesiones de verano, teatro, pintura, concursos, sensibilización en ruta y otras de diversa índole.
* Diseñar, promocionar y realizar un programa de oferta educativa y evaluar sus resultados.

## 8.9. FOMENTO DE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS PARA MOVILIZARSE

Esta estrategia está encaminada a lograr en una primera etapa que los vehículos estén en condiciones aceptables para la movilización, es decir, que su buen estado garantice que no se presentarán accidentes por fallas mecánicas. Al efecto, se propone que para el futuro se vaya logrando una renovación progresiva de los vehículos más antiguos. De igual manera, se debe prestar especial atención para que los vehículos de servicio público de carga y pasajeros estén en perfectas condiciones para su operación. También, debe considerarse un programa especial con relación a los vehículos de dos ruedas: motocicletas y ciclomotores.

***8.9.1.* *Objetivos específicos***

Para el desarrollo de la estrategia sobre el fomento de vehículos más seguros para movilizarse, se proponen dos objetivos específicos o líneas de acción a realizar:

1. Establecer un sistema para controlar el estado de los vehículos a motor de acuerdo con la normativa vigente.
2. Establecer políticas, planes y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor.

***8.9.2. Objetivos operativos***

Para la implementación de los dos objetivos específicos se proponen los siguientes objetivos operativos:

*8.9.2.1. Establecer un sistema para controlar el estado de los vehículos a motor de acuerdo con la normativa vigente*

La implementación del objetivo específico de *establecer un sistema para controlar el estado de los vehículos a motor de acuerdo con la normativa vigente*, se orienta a verificar el estado de los vehículos a motor mediante inspecciones técnicas a fin de lograr que durante la circulación se encuentren en buen estado. Con el mencionado fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Diseñar e implementar un programa para la inspección técnica periódica del parque vehicular.
* Establecer un programa específico para la revisión técnica periódica de los vehículos de servicio público.

*8.9.2.2. Establecer políticas, planes y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor*

La implementación del objetivo específico de *establecer políticas, planes y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor*, se enfoca a lograr progresivamente la renovación del parque automotor del país con vehículos, preferiblemente nuevos y mejor dotados con elementos de seguridad vial. Para ello, se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Realizar un estudio del parque automotor del país y definir mecanismos para su renovación.
* Establecer una reglamentación para la importación vehicular que impida la entrada al país de vehículos que por su antigüedad afectan la seguridad vial.

## 8.10. FINANCIACIÓN SOSTENIBLE DE LA SEGURIDAD VIAL

Esta estrategia es indispensable para lograr resultados positivos y eficacia en la implementación de las estrategias del PNSV 2013-2018. Lo que se pretende es que progresivamente se garanticen recursos financieros suficientes, permanentes y oportunos para la seguridad vial.

***8.10.1. Objetivos específicos***

Para el desarrollo de la estrategia sobre financiación adecuada y sostenible para la seguridad vial, se proponen cuatro objetivos específicos o líneas de acción a realizar:

1. Lograr asignación de recursos específicos para la seguridad vial en el presupuesto de las diferentes entidades.
2. Vincular empresas del sector privado en la cooperación para la seguridad vial.
3. Gestionar recursos de cooperación y de crédito internacional para la seguridad vial.
4. Diseñar e implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial.

***8.10.2. Objetivos operativos***

Para la implementación de los cuatro objetivos específicos se proponen los siguientes objetivos operativos:

*8.10.2.1.* *Lograr asignación de recursos específicos para la seguridad vial en el presupuesto de las diferentes entidades*

La implementación del objetivo específico de *lograr asignación de recursos específicos para la seguridad vial en el presupuesto de las diferentes entidades*, se enfoca a que las entidades oficiales dispongan de recursos del presupuesto para realizar actividades que contribuyan a la seguridad vial. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Asignar recursos para seguridad vial en los presupuestos de los Ministerios de: Obras Públicas y Comunicaciones; Salud Pública y Bienestar Social; Educación y Cultura; Interior; Público; Policía Nacional; Policía Caminera y otros relacionados.
* Asignar recursos presupuestales para seguridad en la DINATRAN y SETAMA.
* Asignar recursos presupuestales para la seguridad vial en los Municipios.

*8.10.2.2. Vincular a las empresas del sector privado en la cooperación para la seguridad vial.*

La implementación del objetivo específico de *vincular empresas del sector privado en la cooperación para la seguridad vial*, se orienta a promover, gestionar y lograr la obtención de recursos financieros de las empresas para la seguridad vial. En consecuencia se proponen el siguiente objetivo operativo o medida:

* Diseñar e implementar un programa para la consecución de recursos para parte del sector privado que incluya: concesionarias de automóviles, fabricantes de motocicletas, compañías aseguradoras, transportadores y sectores de la producción y los servicios, entre otros.

*8.10.2.3. Gestionar recursos de cooperación y de crédito internacional para la seguridad vial*

La implementación del objetivo específico de *gestionar recursos de cooperación y de crédito internacional para la seguridad vial*, se orienta a promover, gestionar y lograr la obtención de recursos financieros de organismos internacionales. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Diseñar e implementar un programa para la consecución de recursos de cooperación internacional para la seguridad vial, en organismos como: la Comunidad Europea, el Fondo Nórdico, la Agencia de Cooperación Alemana, la Agencia de Cooperación Japonesa, Organización Panamericana de la Salud y otro tipo de organizaciones como la Fundación MAPFRE, entre otras.
* Gestionar la consecución de recursos con organismos internacionales de crédito como el Banco Interamericano de Desarrollo- BID;, el Banco Mundial y el Banco Latinoamericano de Desarrollo – CAF, entre otros.

*8.10.2.4 Diseñar e implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial.*

La implementación del objetivo específico de *diseñar e implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial*, se dirige a identificar y establecer mecanismos financieros que garanticen recursos suficientes y sostenibles para la seguridad vial. Con este objeto se propone el siguiente objetivo operativo o medida:

* Expedir y poner en marcha la normativa legal de creación y funcionamiento de un mecanismo de financiamiento sostenible para seguridad vial. Al respecto, es de mencionar que en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en trámite de aprobación en el Congreso de la República se prevé la asignación de recursos financieros para la seguridad vial.

## 8.11. ESTABLECIMIENTO DE NORMAS LEGALES Y DE FORMAS PARA GARANTIZAR SU CUMPLIMIENTO

Esta estrategia es fundamental para ordenar y establecer mecanismos o reglas de actuación para los diferentes usuarios viales y sirven de sustento y el soporte jurídico la actuación de las autoridades. Por otra parte, se ha demostrado que su debida aplicación incide mucho, en la prevención o mitigación de las consecuencias de los accidentes de tránsito. Al respecto, es de indicar que está comprobado que la gravedad de los accidentes está relacionada con el exceso de velocidad de circulación vehicular o la conducción bajos los efectos del alcohol y/o drogas y, también, con el no uso de elementos de seguridad como el cinturón y los asientos portainfantes en los vehículos o del casco por parte de motociclistas y ciclistas. Por tanto, es fundamental contar con la normatividad legal que controle esos factores y que sirva como elemento de disuasión. De igual manera, se deben lograr niveles efectivos de aplicación, con diligencia en la penalización y con percepción alta de la debida aplicación por parte de los usuarios.

***8.11.1. Objetivos específicos***

Para el desarrollo de la estrategia sobre establecimiento de normas legales y de formas para garantizar su cumplimiento, se proponen dos objetivos específicos o líneas de acción a realizar:

1. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.
2. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

***8.11.2. Objetivos operativos***

Para la implementación de los dos objetivos específicos se proponen los siguientes objetivos operativos:

*8.11.2.1. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial*

La implementación del objetivo específico de *continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial*, se propone con la finalidad de apoyar, por parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial y del Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial, en lo pertinente al Congreso de la República para que logre aprobarse la Ley y luego se expidan los decretos reglamentarios que correspondan. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Efectuar el seguimiento y la gestión de apoyo al Congreso de la República para la aprobación de la Ley.
* Llevar a cabo la divulgación de la Ley Tránsito y Seguridad Vial aprobada, para su debida aplicación.
* Promover y apoyar la elaboración y aprobación de los decretos reglamentarios que correspondan.

*8.11.2.2. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito(SOAT)*

La implementación del objetivo específico de *continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)*, se propone con la finalidad de apoyar, por parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial y del Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial, en lo pertinente al Congreso de la República para que logre aprobarse la Ley y luego se expidan los decretos reglamentarios que correspondan. Con tal fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Efectuar el seguimiento y la gestión de apoyo al Congreso de la República para la aprobación de la Ley del el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT**)**.
* Llevar a cabo la divulgación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aprobada, para su debida aplicación.
* Promover y apoyar la elaboración y aprobación de los decretos reglamentarios que correspondan.

## 8.12. SEGUIMIENTO, CONTROL, EVALUACIÓN Y AJUSTES DEL PLAN

Esta línea estratégica está enfocada a hacer el seguimiento de las medidas implementadas y de evaluar sus resultados, con el fin tener información rigurosa de la eficiencia y eficacia y, de introducir progresivamente ajustes en la actividad institucional en pro de la seguridad vial.

Con este fin se propone el siguiente objetivo específico o línea de acción a realizar:

1. Establecer e implementar un mecanismo de seguimiento, control y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018.
2. Diseñar e implementar un Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial - OCSV.

*8.12.2.1. Establecer e implementar un mecanismo de seguimiento, control y evaluación del Plan*

La implementación del objetivo específico de *establecer e implementar un mecanismo de seguimiento, control y evaluación del Plan,* se enfoca a efectuar permanentemente el seguimiento control y evaluación del Plan con el propósito de determinar los avances, la efectividad de las medidas implementadas y la eficacia de los resultados. Asimismo, de formular ajustes, complementos o modificaciones para el desarrollo del Plan y de generar información para los interesados. Por tal razón se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Definir una comisión externa o independiente para evaluar y establecer los procedimientos que permitan realizar el seguimiento y evaluación sistemática de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.
* Realizar la publicación periódica de actividades de progreso y resultados de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

*8.12.2.2. Diseñar e implementar un Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial*

Para implementar el objetivo específico de *diseñar e implementar un Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial,* se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

* Constituir legalmente el Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial, como un ente no gubernamental constituido por organizaciones de vÍctimas y otros organismos sociales.
* Establecer los procedimientos y efectuar el seguimiento de las estrategias y medidas implementadas y evaluar sistemáticamente los avances y resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2018 y proponer los ajustes y complementos que correspondan.
* Generar demandas e iniciativas sociales por una mejor seguridad vial en el país.

# 9. CONDICIONES INDISPENSABLES PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PLAN

Para lograr la visión de seguridad al año 2018 y alcanzar los objetivos estratégicos del Plan tendientes a: i) disminuir en un 20% la cantidad anual de muertes por accidentes de tránsito en los diferentes grupos de usuarios en los próximos 5 años, lo que equivale alcanzar el 20% menos del número anual de muertes en el 2018 con relación a 2013; ii) disminuir en un 20% el número de heridos graves en accidentes de tránsito en los próximos 5 años. Es decir, en el 2018 alcanzar el 20% menos del número anual de heridos graves que en 2013 y iii) consolidar un plan sostenible de acción para la seguridad vial, es indispensable contar con condiciones favorables que impulsen, dinamicen, orienten, permitan y faciliten, la acción coordinada de las diferentes entidades públicas y privadas y de las organizaciones sociales en pro de la seguridad vial.

Las condiciones que se consideran esenciales para lograr los objetivos, son las siguientes:

* Decisión y compromiso del alto gobierno, incluidos el Señor Presidente de la República y los Ministros del Despacho y demás autoridades del nivel de decisión. En este sentido, se espera de las máximas autoridades la voluntad política de implementar el Plan Nacional de Seguridad Vial como parte de los programas de gobierno y de establecer y asignar recursos organizacionales, jurídicos, personales, técnicos y financieros, con tal propósito.
* Coordinación interinstitucional. Es indispensable lograr la acción coordinada de las diferentes entidades y organizaciones, públicas y privadas, que tienen relación directa con la implementación de las estrategias que conforman el Plan, para de esta manera generar la sinergia necesaria que requiere el enfrentamiento del problema en su oportunidad.
* Organización Institucional. Es fundamental contar con la decisión y determinación de las instituciones responsables de llevar a cabo la implementación del Plan y de la autoridad o autoridades visibles encargadas de aplicarlo en su conjunto y, específicamente, en las correspondientes estrategias, objetivos específicos y objetivos operativos.
* Personal directivo y técnico. Es básico que se designen y se capaciten, desde un principio, los equipos directivos y de profesionales que serán responsables de la gestión para la implementación de las diferentes estrategias, según corresponda.
* Financiación. La decisión de la implementación del Plan debe conducir a que se asignen recursos presupuestales de las diferentes entidades del gobierno a partir del presupuesto del año 2014 y que las partidas se vayan incrementando anualmente dependiendo de los requerimientos que el Plan demande.
* Uso de tecnología. La implementación del Plan conllevará necesariamente al uso de tecnologías apropiadas y reconocidas que faciliten la ejecución de las acciones para mejorar la seguridad vial.
* Participación de la sociedad civil. Se considera fundamental que la sociedad civil participe en el seguimiento de los avances del Plan, en la generación de demandas sociales a las autoridades y en la generación de iniciativas para enfrentar la problemática.
* Seguimiento y evaluación de la ejecución del Plan. Es básico realizar seguimiento a los avances del Plan y la identificación de las dificultades que seguramente se presentarán en su implementación. También, es de suma importancia realizar rendición de cuentas por parte de los responsables institucionales de ejecutar el Plan.

# 10. COSTO GENERAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

Los costos para la implementación de las 12 estrategias y de los respectivos objetivos operativos o medidas, se han estimado tomando en consideración las necesidades mínimas de recursos económicos requeridas en cada caso, en especial para la parte operativa. También, se ha supuesto que las entidades gubernamentales dispondrán de presupuesto ordinario, instalaciones, equipos y del personal directivo y profesional para la ejecución de todas las medidas que estén al alcance de sus conocimientos y disponibilidad de tiempo. Es de esperar que diversas instituciones y organizaciones civiles se involucren en la gestión y apoyo a actividades específicas.

El costo total estimado para implementar el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, es de 378.100 millones de guaraníes, equivalentes a 84.023.000 dólares estadounidenses a un cambio de 4.500 guaraníes por dólar. Los costos estimados para implementar cada una de las estrategias y los objetivos específicos, se presentan en la Tabla 24 y estos costos detallados con los costos de los objetivos operativos, se muestran en las tablas siguientes.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tabla 24. Costos de implementación de las estrategias** | | |
| **Estrategia** | **Costo Estimado**  **Gs x Millón** | **Costo Estimado**  **US$** |
| 1. Participación activa de la sociedad civil en demanda y generación de soluciones | 2.900 | 644.000 |
| 2. Concienciación e involucramiento gubernamental | 71.850 | 15.967.000 |
| 3. Establecimiento de sistemas modernos de registro e información de accidentes, vehículos y conductores | 2.500 | 556.000 |
| 4. Realización de estudios e investigación sobre problema de la inseguridad vial | 2.900 | 644.000 |
| 5. Fortalecer el control, la prevención y a vigilancia policial, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito | 40.000 | 8.889.000 |
| 6. Involucramiento efectivo del sector salud | 32.200 | 7.156.000 |
| 7. Mejoras en la infraestructura y en la gestión de tránsito para la seguridad vial | 192.850 | 42.856.000 |
| 8. Educación y capacitación para la seguridad vial | 21.700 | 4.822.000 |
| 9. Fomento de vehículos más seguros para movilizarse | 5.800 | 1.289.000 |
| 10. Financiación sostenible de la seguridad vial | 1.800 | 400.000 |
| 11. Establecimiento de normas legales actualizadas y de formas para garantizar su cumplimiento | 1.400 | 311.000 |
| 12. Seguimiento, control , evaluación y ajustes del Plan | 2.200 | 489.000 |
| **TOTAL** | **378.100** | **84.023.000** |

# 11. PRIORIDAD PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

La prioridad para la implementación de las medidas, en el período 2013-2018, se define con base en 3 criterios que se consideran básicos para orientar las decisiones y alcanzar resultados positivos en el enfrentamiento del problema. Estos criterios a considerar son: i) la viabilidad política, ii) la viabilidad práctica, y iii) la eficacia.

*La viabilidad política* se refiere a que se cuente con la decisión y el compromiso de las autoridades competentes y que los diversos actores gubernamentales y sociales, en general, van a estar de acuerdo con la implantación de las estrategias y no se van a oponer en su puesta en marcha ni en su ejecución. En este caso, lo preferible es lograr el apoyo y contribución de los diferentes actores.

*La viabilidad práctica* se refiere, a la posibilidad de poder efectuar la implementación porque se cuenta con los recursos legales, institucionales, personales, económicos, técnicos y operacionales, para iniciar y ejecutar las estrategias.

*La eficacia* es entendida como el logro de resultados positivos en la disminución del problema en cuanto a la cantidad de personas fallecidas y de lesionados graves. Sobre este aspecto, es de aclarar que, dada la complejidad del problema, normalmente no hay una relación directa entre la estrategia y sus respectivas medidas, con los resultados esperados.

Con base en los criterios anteriores se proponen las siguientes consideraciones para definir las prioridades para la implementación de las medidas, contenidas en las estrategias propuestas:

Prioridad 1.- Incluye aquellas estrategias que pueden tener impacto positivo inmediato en la disminución del número de accidentes y de víctimas, porque se enfrenta a las causas directas causantes de los accidentes de tránsito y de su severidad. Además, porque son viables de implementar sin mayor dificultad en la práctica porque se cuenta con los recursos de las instituciones y, además, se percibe que la viabilidad política es favorable.

Prioridad 2.- Incluye aquellas estrategias que se han venido acumulando con el tiempo y que están definidas para modificar condiciones de riesgos por el comportamiento de los usuarios, por las características de la infraestructura vial y por el estado físico de los vehículos.

Prioridad 3.- Incluye aquellas estrategias definidas para enfrentar causas generadoras de accidentes que están relacionadas con aspectos normativos, organizacionales, de costumbres y culturales y que, por lo mismo, requieren de mayor tiempo, pues ofrecen gran dificultad de implementación práctica. Además, necesitan de enorme compromiso político y de mayor gestión en el mismo sentido.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se proponen las siguientes prioridades para la implementación de las 12 estrategias propuestas:

En la Prioridad 1, de implementación inmediata, se propone incluir las siguientes estrategias, que se orientan a lograr el compromiso de las autoridades y directivos del nivel de decisión, al control policial, a la atención oportuna y efectiva de las víctimas por accidentes de tránsito, a la asignación de recursos para la seguridad vial y a cuantificar la magnitud y analizar la problemática:

1. Concienciación e involucramiento gubernamental.
2. Fortalecer el control, la prevención y a vigilancia policial, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito.
3. Involucramiento efectivo del sector salud.
4. Financiación sostenible de la seguridad vial.
5. Establecimiento de sistemas modernos de registro e información de accidentes, vehículos y conductores.

En la Prioridad 2, se propone incluir las siguientes estrategias, que se orientan a vincular a la sociedad civil, a mejorar la infraestructura vial, a realizar educación y capacitación y velar por el buen estado de los vehículos que se movilizan:

f) Participación activa de la sociedad civil en demanda y la generación de soluciones.

g) Mejoras en la infraestructura y en la gestión del tránsito para la seguridad vial.

h) Educación y capacitación para la seguridad vial.

i) Fomento de vehículos más seguros para movilizarse.

En la Prioridad 3, se propone incluir las siguientes estrategias, que se orientan a la investigación de la problemática, a los aspectos normativos y legales, incluyendo la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Además, el seguimiento y evaluación de los avances del Plan, que están considerados en las siguientes estrategias:

j) Realización de estudios e investigación sobre problema de la inseguridad vial.

k) Establecimiento de normas legales y de formas para garantizar su cumplimiento.

l) Seguimiento, control, evaluación y ajustes del Plan.

Es de aclarar que la programación de la implementación de las medidas se hará con base en la disponibilidad de recursos y la viabilidad de implementar las medidas de acuerdo con las decisiones gubernamentales atendiendo las demandas sociales.

# 12. DECISIONES INMEDIATAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

Para la puesta en marcha del Plan Nacional de Seguridad Vial con medidas que demuestren la voluntad y compromiso del alto gobierno se proponen las siguientes recomendaciones a implementar en forma inmediata:

* Expedir un decreto gubernamental que establezca y ponga en funcionamiento la política de seguridad vial y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018.
* Designar mediante un acto administrativo gubernamental a la autoridad del alto gobierno responsable de la dirección, promoción y coordinación interinstitucional para la ejecución de las estrategias y medidas que conforman el Plan. Al respecto, se propone que sea el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, por ser el MOPC la entidad que ha liderado el diseño y la ejecución del Plan y, además, cuenta con recursos de crédito del BID para la implementación inicial del Plan. Además, incluir el fortalecimiento del Consejo Nacional de Seguridad Vial y del Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial-CNCSV. Está medidas serán transitorias mientras se expide y reglamenta la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.
* Definir las directivas gubernamentales y tomar las medidas pertinentes para que en el presupuesto de 2014 se incluyan partidas específicas para la seguridad vial en el presupuesto respectivo de las diferentes instituciones.
* Designar el equipo directivo y profesional que se responsabilice de la gestión para la aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley del SOAT.
* Establecer y poner en funcionamiento las oficinas o unidades de seguridad vial propuestas para las diferentes entidades gubernamentales y fortalecer las ya existentes.
* Diseñar y dar inicio a un programa coordinado de control de tránsito en carreteras y vías urbanas con la participación de la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal.
* Establecer mediante Decreto el año 2014 como el Año de la Educación en Seguridad Vial.

# 13. PROGRAMAS ESTRATÉGICOS CLAVES

Con la finalidad de poner en práctica las 12 estrategias y lograr los objetivos esperados, se propone que se desarrollen 3 programa estratégicos de acción:

1. Programa para mejorar la seguridad en las rutas nacionales.
2. Programa para mejorar la seguridad vial en las ciudades capitales de departamentos.
3. Programa para mejorar la seguridad de los motociclistas.

# 14. ENTIDADES RESPONSABLES, COSTOS E INDICADORES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

## 14.1. ENTIDADES RESPONSABLES

La decisión y el compromiso del gobierno al más alto nivel son fundamentales para tener éxito en la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018. En este sentido, es indispensable la anuencia y preferiblemente el liderazgo de la Presidencia de la República, la participación del Congreso de la República y una participación efectiva en la ejecución del Plan, de los señores ministros y autoridades, en especial, de los Ministerios de: Obras Públicas y Comunicaciones; Educación y Cultura; Salud Pública y Bienestar Social; Interior; Hacienda y el Ministerio Público; Además, las autoridades de entidades como la Dirección Nacional de Transporte - DINATRAN; la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción - SETAMA; la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal; la Dirección de Transito de Asunción y demás Direcciones de Tránsito Municipales; Igualmente, es necesaria la participación de las Universidades; los medios de comunicación y de entidades como la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal-OPACI; la organización Seguridad en las Rutas – SER y demás organizaciones de víctimas como AFAVIV y Puertas Abiertas; el Touring y Automóvil Club Paraguayo; los Cuerpos de Bomberos y las empresas de transporte, entre otras. También, será muy importante contar con el apoyo financiero instituciones como el Banco Interamericano de Desarrollo - BID y la cooperación de la Organización Mundial de la Salud y de otros organismos nacionales e internacionales.

Respecto de la implementación del Plan es necesario reiterar que los Ministerios de Obras Públicas y Comunicaciones, Educación y Cultura, Salud Pública y Bienestar Social y el Ministerio del Interior, deben desempeñar un rol de liderazgo y acción permanentes y el Ministerio de Hacienda debe apoyar con la asignación de recursos económicos.

## 14.2. INDICADORES DE PROCESO

Para los objetivos específicos y los objetivos operativos de cada estrategia, se proponen indicadores de proceso, con el fin de cuantificar el nivel de actividad en cada caso concreto. Al respecto, es de aclarar que estos indicadores de proceso no tienen una relación directa evidente con la reducción final del número de accidentes o de víctimas, lo cual deberá examinarse con indicadores de impacto social, indicadores de comportamiento de conductores e indicadores de resultado, que son parte de la estrategia 14 sobre Seguimiento, Control y Evaluación del Plan.

## 14.3. COSTOS DE CADA ESTRATEGIA

Los costos de cada estrategia se han estimado considerando la limitación de recursos presupuestales, el uso eficiente de los mismos y las cantidades mínimas requeridas para la implementación satisfactoria de cada una de las 12 estrategias.

En las Tablas siguientes 25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35 y 36 se presentan las entidades gubernamentales propuestas como responsables directas para lograr la implementación de cada objetivo específico y sus respectivos objetivos operativos, considerando la aproximación institucional a la medida en cada caso. Además, se presentan los indicadores propuestos para cada objetivo específico y sus respectivos objetivos operativos. También, los costos para implementar cada estrategia y los supuestos que se han considerado en cada caso.

| **Tabla 25. ESTRATEGIA 1: Participación activa de la sociedad civil en demanda y la generación de soluciones** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **1.1. Diseñar e implementar un programa para la participación de las organizaciones civiles en pro de la seguridad vial** | **Descripción de resultados y relación de la participación de organizaciones de la sociedad civil en seguridad vial** | **Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV** | **1.300** | **Decisión y compromiso del CNSV** |
| 1.1.1. Fortalecer la gestión y la acción de las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito | Descripción de la gestión y actividades realizadas para fortalecer y dar participación a las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito | Secretaría Ejecutiva CNSV, SER, AFAVIV, Puertas Abiertas, otras | 800 | Recursos para la gestión y lograr una participación efectiva de las asociaciones de víctimas |
| 1.1.2. Establecer mecanismos para involucrar a las empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), en actividades y programas en pro de la seguridad vial | Descripción de mecanismos y relación de empresas privadas y de organizaciones no gubernamentales, involucradas en actividades y pro gramas en pro de la seguridad vial | Secretaría Ejecutiva CNSV, OPS/OMS, OPACI, TACPY, CIPAMA, 3M, Rodríguez Hermanos y otras | 500 | Recursos para la gestión |
| **1.2. Fortalecer la participación de los medios de comunicación** | **Número y nombre de los medios de comunicación involucrados** | **Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV** | **1.600** | **Decisión y compromiso de ministros y autoridades de MOPC, MEC y MSPyBS** |
| 1.2.1. Realizar reuniones explicativas sobre la problemática de la inseguridad vial con los directivos de los principales diarios del país | Número y relación de reuniones efectuadas | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 250 | Se debe contar con un equipo de alto nivel que gestione y participe en las reuniones y elaborar una presentación para el efecto, con evaluación y mejoras cada año |
| 1.2.2. Realizar reuniones explicativas sobre la problemática de la inseguridad vial con los directivos de los principales medios televisivos y de radio del país | Número y relación de reuniones efectuadas | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 250 | Se debe contar con un equipo de alto nivel que gestione y participe en las reuniones y elaborar una presentación para el efecto, con evaluación y mejoras cada año |
| 1.2.3. Establecer mecanismos para que los medios de comunicación masiva: prensa, televisión y radio, coadyuven en la mejora de la seguridad vial | Documento que contiene estudio de mecanismos y relación de mecanismos puestos en práctica | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 300 | Motivación e interés de medios por apoyar la seguridad vial |
| 1.2.4. Foros públicos en espacios televisivos | Número y relación de foros públicos realizados | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 300 | Apoyo de directivos de espacios televisivos, participación de equipo directivo de alto nivel, presentación elaborada |
| 1.2.5. Ruedas de prensa con los principales diarios y revistas del país | Número y relación de ruedas de prensa realizadas | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 200 | Apoyo de directivos de diarios de prensa y revistas, participación de equipo directivo de alto nivel, presentación elaborada |
| 1.2.6. Información a través de las principales cadenas de radio | Relación de la información proporcionada | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 150 | Apoyo de directivos de empresas radiales: se debe proporcionar la información |
| 1.2.7. Información en los espacios de noticias de televisión, radio y prensa | Relación de la información divulgada | Secretaría Ejecutiva CNSV o ANSV | 150 | Apoyo de directivos de espacios de noticias: se debe proporcionar la información |
| **TOTAL** | | | **2.900** |  |

| **Tabla 26. ESTRATEGIA 2: Concienciación e involucramiento gubernamental** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **2.1. Designar la entidad responsable de liderar la implementación del Plan y los organismos dirección y coordinación a nivel nacional** | **Entidad responsable de liderar implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, designada y ratificados y en funcionamiento el Consejo Nacional de Seguridad Vial-CNSV y el Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial-CNCSU** | **Presidencia de la República** | **200** | **Decisión y compromiso del gobierno al más alto nivel** |
| 2.1.1. Reconfirmar al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones como entidad responsable de liderar y coordinar la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República | Decreto Gubernamental reconfirmando al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones como entidad responsable de liderar y coordinar el Plan Nacional de Seguridad Vial, bajo la dirección del señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones | Presidencia de la República |  | Decisión Gubernamental de implementar el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018 |
| 2.1.2. Fortalecer el liderazgo y la actuación del actual Consejo Nacional de Seguridad Vial como ente de configuración organizativa interministerial para definir políticas, proponer y gestionar las mejoras a la normatividad, establecer planes y programas, coordinar entidades, promover acciones, conseguir recursos, evaluar gestión y hacer seguimiento, rendir y exigir rendición de cuentas. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República | Resolución del MOPC para fortalecer el Consejo Nacional de Seguridad Vial, aprobada y expedida | Ministro MOPC |  | Decisión Ministro MOPC |
| Relación de reuniones y de actividades claves realizadas anualmente por el CNSV |
| 2.1.3. Fortalecer el funcionamiento del actual Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial - CNCSV- integrado por entidades públicas, organizaciones sociales y entes privados, cuya labor ha sido de especial importancia en el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República | Resolución del MOPC para fortalecer el Comité Nacional de Coordinación en Seguridad Vial-CNCSV, aprobada y expedida | Ministro MOPC | 200 | Decisión Ministro MOPC |
| Relación de reuniones y de actividades claves realizadas anualmente por el CNCSV |
| **2.2. Fortalecer la capacidad institucional o reestructurar las entidades existentes que trabajan directamente con aspectos relativos a la seguridad vial** | **Relación de entidades existentes que han sido re-estructuradas y/o fortalecidas** | **MOPC;MEC; MSPyBS; Ministerio Hacienda; Ministerio Público; Ministerio Defensa; Policía Nacional - Policía Municipal - Direcciones de Tránsito Municipal; CNSV** | **46.000** | **Decisión y compromiso de ministros y autoridades de Ministerios, Policía Nacional y Municipalidades** |
| 2.2.1. Fortalecer la capacidad institucional en seguridad vial de las entidades relacionadas directamente con el problema, como son el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, el Ministerio de Educación y Cultura, el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social; el Ministerio Público, el Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior, la Policía Nacional y las municipalidades, entre otras. Al mismo tiempo, se debe tener la participación y apoyo del Congreso de la República | Relación de programas realizados y del número de participantes | Secretaría Ejecutiva CNSV; MOPC;MEC; MSPyBS; Ministerio Público; Ministerio Defensa; Ministerio Interior, Policía Nacional y Municipalidades | 600 | Decisión y compromiso de ministros y autoridades directivas de: MOPC;MEC; MSPyBS; Ministerio Público; Ministerio Defensa; Ministerio Interior, Policía Nacional y Municipalidades |
| 2.2.2. Fortalecer el funcionamiento del Departamento de Seguridad Vial dependiente de la Dirección de Planificación Vial del MOPC. Esta actividad se considera de suma importancia en la adecuación y la mejora de la infraestructura para la seguridad vial | Resolución Ministerial del MOPC para fortalecimiento del Departamento de Seguridad Vial  Se propone analizar viabilidad de crear Dirección de Seguridad Vial dependiente del Viceministerio de Transporte | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC | 1500 | Decisión y compromiso del señor ministro y autoridades directivas del MOPC. Proporcionar personal, presupuesto y equipamiento |
| Relación de actividades claves realizadas anualmente por el Departamento Dirección en Seguridad Vial |
| 2.2.3. Fortalecer inicialmente el funcionamiento la Unidad de Educación en Seguridad Vial en el Ministerio de Educación y Cultura y transformarla en Dirección General de Educación para Seguridad Vial | Resolución Ministerial del MEC que establece y pone en funcionamiento la Dirección General para Educación en Seguridad Vial | Secretaría Ejecutiva CNSV  MEC | 1500 | Decisión y compromiso del señor ministro y autoridades directivas del MEC. Proporcionar instalaciones, personal, presupuesto y equipamiento |
| Relación de actividades claves realizadas anualmente por la Unidad de Educación en Seguridad Vial |
| 2.2.4. Establecer y poner en funcionamiento Unidades de Seguridad Vial en el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y el Ministerio Público. También, en las siguientes entidades: Policía Nacional, Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN, Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA y en las Direcciones de Tránsito Municipales, entre otras. En todo caso, estas unidades deben contar con la organización, los recursos y el personal competente e idóneo, para cumplir cabalmente con su labor | Resoluciones Ministeriales del Ministerio del Interior, Ministerio de Defensa y Ministerio Público estableciendo y poniendo en funcionamiento Unidades de Seguridad Vial | Secretaría Ejecutiva CNSV  Ministerios de: Defensa, Público, Interior, Policía Nacional - DINATRAN - SETAMA - Direcciones de Tránsito Municipal | 17.700 | Decisión y compromiso de ministros y autoridades directivas de respectivas entidades  Instalaciones y personal de las entidades para funcionamiento. Recursos adicionales para operación: M. Interior: 180 millones Gs/Año; M. Defensa: 180 millones Gs/Año; M. Público: 180 millones Gs/Año; Policía Nacional: 250 millones Gs/Año; SETAMA: 250 millones Gs/Año; Direcciones de Tránsito Municipal: 2.500 millones Gs/Año. Total 3.540 millones Gs/Año |
| Resoluciones estableciendo Unidades de Seguridad Vial en Policía Nacional, DINATRAN, SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipales |
| Relación de actividades claves realizadas anualmente por las anteriores Unidades de Seguridad Vial |
| 2.2.5. Fortalecer el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social | Resolución Ministerial del MSPyBS para fortalecimiento del Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas | Secretaría Ejecutiva CNSV  MSPyBS | 2.250 | Decisión y compromiso del señor ministro y autoridades directivas del MSPyBS. Personal e instalaciones de MSPyBS para funcionamiento. Recursos por valor de 450 millones Gs, para operación anual. Total en 5 años: 2.250 millones Gs. |
| 2.2.6. Fortalecer institucionalmente a la Policía Nacional, la Policía Caminera, las Direcciones de Tránsito Municipales y la Policía Municipal, en lo que respecta a la seguridad vial, organizarlos y dotarlos de los recursos financieros, tecnológicos y, especialmente, humanos con competencia e idoneidad | Resoluciones respectivas para fortalecimiento y relación de actividades en seguridad vial de: la Policía Nacional, la Policía Caminera, las Direcciones de Tránsito Municipales y la Policía Municipal | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC - Policía Caminera - Policía Nacional - Policía Municipal - Direcciones de Tránsito Municipal | 22.500 | Personal e instalaciones de MOPC, Policía Caminera, Policía Nacional, Direcciones de Tránsito Municipal y Policía Municipal para funcionamiento. Incremento para operación Policía Caminera, Policía Nacional, Direcciones de Tránsito Municipal. Total 4.500 millones Gs/Año |
| **2.3. Diseñar e implementar programas de sensibilización y concienciación sobre seguridad vial en las entidades gubernamentales** | **Relación de programas diseñados e implementados** | **MOPC - MEC - MSPyBS** | **3.000** | **Compromiso y decisión de autoridades** |
| 2.3.1. Ministerios de:   * + Obras Públicas y Comunicaciones   + Salud Pública y Bienestar Social   + Educación y Cultura   + Público   + Defensa Nacional   + Interior   + Hacienda | Relación de programas realizados y del número de participantes | Secretaría Ejecutiva CNSV - MOPC – MSPyBS - MEC – Ministerios: Público, Defensa, Interior y Hacienda | 400 | Decisión y compromiso de ministros y autoridades directivas de: MOPC, MEC, MSPyBS y Ministerios de Defensa, Público, Hacienda |
| 2.3.2. Congreso de la República en la comisión correspondiente | Relación de actividades realizadas y del número de participantes | Secretaría Ejecutiva CNSV | 50 | Decisión y compromiso de Comisión Congreso. Presentación y documentación elaboradas |
| 2.3.3. Distrito Capital y Gobernaciones de los 17 Departamentos: Concepción, San Pedro, Cordillera, Guairá, Caaguazú, Caazapá, Itapúa, Misiones, Paraguari, Alto Paraná, Central, Ñeembucú, Amambay, Canindeyú, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Boquerón. En cada Departamento lograr la participación de las municipalidades correspondientes | Relación de programas realizados y del número de participantes | Secretaría Ejecutiva CNSV | 2550 | Decisión y compromiso de autoridades de la Capital y de los departamentos  Preparación de equipos de divulgación en cada departamento y material de divulgación |
| **2.4. Diseñar e implementar planes de seguridad vial en las ciudades capitales** | **Relación de planes diseñados e implementados** | **Secretaría Ejecutiva CNSV - Autoridades municipales** | **22.600** | **Decisión y compromiso de autoridades de las capitales departamentales**  **Preparación de equipo profesional y material de divulgación** |
| 2.4.1. Establecer la metodología para el diseño de planes municipales de seguridad vial | Documento que describe la metodología para el diseño de planes municipales | Secretaría Ejecutiva CNSV | 100 | Gestión Secretaría Ejecutiva CNSV |
| 2.4.2. Diseñar e implementar planes municipales de seguridad vial en: Asunción, Concepción, San Pedro, Caacupé, Villarrica, Coronel Oviedo, Caazapá, Encarnación, San Juan Bautista, Paraguari, Ciudad del Este, Areguá, Pilar, Pedro Juan Caballero, Salto del Guairá, Fuerte Olimpo, Villa Hayes y Filadelfia | Documentos que describe el diseño de planes de seguridad vial en cada capital departamental | Secretaría Ejecutiva CNSV  Autoridades de capitales departamentales | 22.500 | Decisión y compromiso de autoridades de capitales departamentales |
| **TOTAL** | | | **71.850** |  |

| **Tabla 27. ESTRATEGIA 3: Establecimiento de sistemas modernos de registro e información de accidentes, vehículos y conductores** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **3.1. Diseñar e implementar un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (SUNIT)** | **Resolución Ministro MOPC que aprueba y pone en funcionamiento el SUNIT** | **Secretaría Ejecutiva CNSV - MOPC** | **2.500** | **Decisión y compromiso de ministro de MOPC** |
| **SUNIT en funcionamiento** |
| 3.1.1. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Accidentes (SIA) | Resolución MOPC que aprueba SIAT | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC | 500 | Se requieren recursos para el diseño, implementación y operación. Se cuenta con algunos recursos de crédito BID. Personal e instalaciones del MOPC para funcionamiento |
| SIAT en funcionamiento |
| 3.1.2. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Conductores (SIC) | Resolución MOPC que aprueba SIC | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC | 500 | Personal e instalaciones del MOPC para funcionamiento. Recursos requeridos para diseño, implementación y operación |
| SIC en funcionamiento |
| 3.1.3. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Infracciones de Tránsito (SIIT) | Resolución MOPC que aprueba SIIT | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC | 500 | Personal e instalaciones del MOPC para funcionamiento. Recursos requeridos para diseño, implementación y operación |
| SIIT en funcionamiento |
| 3.1.4.Diseñar e implementar un Sistema de Información de Vehículos (SIV) | Resolución MOPC que aprueba SIV | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC | 500 | Personal e instalaciones del MOPC para funcionamiento. Recursos requeridos para diseño, implementación y operación |
| SIV en funcionamiento |
| 3.1.5. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Licencias de Tránsito (SILT) | Resolución MOPC que aprueba SILT | Secretaría Ejecutiva CNSV  MOPC | 500 | Personal e instalaciones del MOPC para funcionamiento. Recursos requeridos para diseño, implementación y operación |
| SILT en funcionamiento |
| **TOTAL** | | | **2.500** |  |

| **Tabla 28. ESTRATEGIA 4: Realización de estudios e investigación sobre problema de la inseguridad vial** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **4.1. Promover la realización de estudios, investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial** | **Descripción de resultados de investigación y desarrollo tecnológico** | **Secretaría Ejecutiva CNSV - Universidades** | **2.900** | **Decisión y compromiso de Universidades** |
| 4.1.1. Promover la organización de un grupo de coordinación y de trabajo interdisciplinario para que defina un programa de investigación nacional en seguridad vial. Este grupo se recomienda sea integrado por ingenieros, arquitectos, médicos, antropólogos, sociólogos, abogados, economistas, trabajadoras sociales y expertos temáticos | Decreto gubernamental que establece y pone en funcionamiento el programa de investigación nacional de seguridad vial | Presidencia de la República – CNSV - MOPC - MEC - MSPyBS - Universidades | 100 | Decisión y compromiso gubernamental |
| 4.1.2. Fomentar el desarrollo de estudios, trabajos investigativos y de tesis de grado en las universidades | Relación de trabajos investigación y de tesis de grado desarrollados en las universidades | Secretaría Ejecutiva CNSV - Universidades | 500 | Recursos para apoyar proyectos universitarios |
| 4.1.3. Promover la investigación en diferentes entidades educativas, entidades oficiales y organizaciones privadas | Relación de trabajos investigación realizados | Secretaría Ejecutiva CNSV - Entidades | 500 | Recursos para apoyar proyectos |
| 4.1.4. Realizar eventos, seminarios, congresos o simposios, para la presentación de los resultados de las investigaciones | Relación de eventos realizados y descripción de programas y trabajos presentados | Secretaría Ejecutiva CNSV - Universidades | 800 | Recursos para gestión y apoyo para realizar eventos y congresos |
| 4.1.5. Efectuar un congreso internacional para presentación de trabajos de investigación en los países del MERCOSUR | Descripción de congreso internacional realizado, programa, participantes y trabajos presentados | Secretaría Ejecutiva CNSV - MOPC - MEC - MSPyBS - Universidades | 500 | Recursos para gestión y apoyo para realizar eventos y congresos |
| 4.1.6. Participar en eventos, foros y organizaciones internacionales | Relación de eventos, foros y organizaciones internacionales en las que participan delegados de Paraguay | Secretaría Ejecutiva CNSV - MOPC - MEyC - MSPyBS - Universidades | 500 | Recursos para gestión y apoyo para realizar eventos y congresos |
| **TOTAL** | | | **2.900** |  |

| **Tabla 29. ESTRATEGIA 5: Fortalecer el control, la prevención y la vigilancia policial, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **5.1. Reducir la exposición a riesgos de accidentes de tránsito y sus consecuencias, enfrentando el incumplimiento de las normas de tránsito** | **Número de operativos y de controles realizados en cada programa** | **Ministerio Interior - Policía Nacional – MOPC - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público - Fiscalía** | **40.000** | **Decisión y compromiso de autoridades de control y apoyo gubernamental** |
| 5.1.1. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de alcoholemia a conductores de vehículos | Número de operativos realizados y número de controles personales de alcoholemia realizados en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público - Fiscalía | 5.000 | Programa inicial incluye operativos de fines de semana y controles personales entre 200 y 600 conductores de vehículos. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.2. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de velocidad en vehículos | Número de operativos de control de velocidad realizados y número de mediciones realizadas en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 5.000 | Programa inicial incluye operativos de control de velocidad entre 200 y 600 vehículos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.3. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control sobre el uso del cinturón de seguridad, asientos portainfantes y reposacabezas | Número de operativos de uso de cinturón de seguridad y número de casos controlados realizados en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 4.000 | Programa inicial incluye operativos y control del uso de cinturón de seguridad, asientos portainfantes, reposacabezas entre 200 y 600 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.4. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control sobre el uso de casco apropiado por parte de conductores de motocicletas y de su acompañante, así como del número de ocupantes | Número de operativos de control sobre uso de casco de seguridad, realizados y número de mediciones realizadas en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 5.000 | Programa inicial incluye operativos y control del uso de casco y número de acompañantes entre 500 y 1000 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.5. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control del respeto a los semáforos y otras señales de tránsito | Número de operativos de control de respeto a los semáforos y otras señales de tránsito realizados y número de mediciones realizadas en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 4.000 | Programa inicial incluye operativos y control del respeto a semáforos y otras señales de tránsito entre 500 y 1000 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.6. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control para evitar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce | Número de operativos de control de uso teléfonos móviles mientras se conduce realizados y número de controles realizados en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 3.000 | Programa inicial incluye operativos y control del uso de teléfonos móviles entre 100 y 500 casos semanales. En la medida que se obtengan recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.7. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control, mediante inspecciones rápidas en las vías, sobre el estado de los vehículos en lo referente a llantas, luces, frenos, limpiaparabrisas y dotación de extintores, señales temporales, botiquines | Número de operativos de control e inspección de estado de los vehículos realizados y número de mediciones realizadas en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 2.000 | Programa inicial incluye operativos y control sobre inspecciones vehiculares entre 500 y 1000 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.8. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de los excesos de carga y de pasajeros | Número de operativos de control de exceso de carga y de pasajeros realizados y número de casos registrados en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 3.000 | Programa inicial incluye operativos y control de exceso de carga y de pasajeros entre 100 y 500 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.9. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos como bicicletas, motocicletas, tractores, etc. | Número de operativos de control de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos. Número de casos registrados en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 2.000 | Programa inicial incluye operativos y control de vehículos mal estacionados y del comportamiento de otros vehículos, entre 500 y 1000 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.10. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control para el transporte de sustancias peligrosas | Número de operativos de control de casos registrados y número de controles realizados en carreteras y en ciudades. Resultados | Policía Nacional, Inspectores DINATRAN, Ministerio Público | 2.000 | Programa inicial incluye operativos y control de transporte de sustancias peligrosas entre 100 y 500 casos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles |
| 5.1.11. Diseñar e implementar programas de operativos de tránsito especiales en vías y zonas urbanas de alto riesgo de accidentes, especialmente en temporadas de alto flujo vehicular como son las épocas de vacaciones y festividades religiosas, utilizando la técnica de la vigilancia activa | Número de programas especiales implementados y número de programas realizados en carreteras y en ciudades y Resultados | Policía Nacional - Policía Caminera - Policía Municipal - Ministerio Público | 5.000 | En épocas de alto flujo vehicular y en época de vacaciones se tendrán programas especiales de control de infracciones de tránsito |
| **TOTAL** | | | **40.000** |  |

| **Tabla 30. ESTRATEGIA 6: Involucramiento efectivo del sector salud** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **6.1. Fortalecer la atención a las víctimas por accidentes de tránsito** | **Atención efectiva de víctimas en la primera hora después de ocurrido el accidente** | **Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS** | **24.400** | **Decisión y compromiso del Ministro y autoridades de MSPyBS** |
| 6.1.1. Facilitar la comunicación en caso de accidentes de tránsito, mediante medios de conocimiento público y que funcionen debidamente las 24 horas todos los días | Número telefónico y otros medios de comunicación en funcionamiento 24 horas diarias | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 1.000 | Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas del MSPyBS ha sido fortalecido |
| 6.1.2. Implementar un sistema óptimo de referencia y contrarreferencia para el manejo adecuado de las víctimas | Sistema de referencia y contra referencia implementado y en funcionamiento | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 2.000 | Decisión y compromiso de autoridades de MSPyBS |
| 6.1.3. Disponer de ambulancias bien dotadas y mantenidas, equipos y personal capacitado y certificado para prestar, de manera inmediata, primeros auxilios en accidentes, con prioridad, en las zonas geográficas con mayor accidentalidad | Relación de ambulancias, equipos y personal | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 9.000 | Decisión y compromiso de autoridades de MSPyBS |
| 6.1.4. Fortalecer los centros hospitalarios disponibles, con equipos apropiados y personal competente, para la atención de víctimas en el área de influencia de la infraestructura vial con mayor probabilidad de accidentes | Relación de centros hospitalarios, equipos y personal | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 9.000 | Decisión y compromiso de autoridades de MSPyBS |
| 6.1.5. Promover y supervisar cursos de primeros auxilios y contra incendios, para que miembros de la Policía Nacional, la Policía Caminera, la Policía Municipal, los bomberos y los conductores de servicio público, puedan sean prestadores de estos servicios en caso de requerirse | Descripción y relación del material educativo y de la difusión y capacitación efectuada, cantidad y perfil de participantes | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 900 | Decisión y compromiso de autoridades de MSPyBS |
| 6.1.6. Realizar la vigilancia de la discapacidad resultante por accidentes de tráfico | Informe de censo de discapacitados y de entidades sociales y de salud que les prestan atención | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 2.500 | Involucramiento y colaboración de asociaciones de víctimas |
| **6.2. Fortalecer el estudio y la vigilancia epidemiológica** | **Vigilancia epidemiológica funcionando** | **Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS** | **7.800** | **Decisión y compromiso del Ministro y autoridades de MSPyBS** |
| 6.2.1. Fortalecimiento de un sistema de información mediante la recolección, procesamiento y análisis de información de morbilidad y mortalidad ocasionada por accidentes de tránsito, para la vigilancia epidemiológica, que sea confiable y oportuno y tenga obligatoriedad de seguimiento, homogeneidad de variables y una cobertura nacional, regional y local. Con este fin, se debe lograr la participación de las entidades de salud, públicas y privadas, y demás instituciones que obtienen y manejan información estadística sobre el particular | Resolución Ministerial del MSPyBS que establece sistema moderno de información epidemiológica y este sistema es puesto en funcionamiento | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 500 |  |
| 6.2.2. Diseñar y aplicar nuevas estrategias institucionales de promoción de la salud enfocadas a la prevención y la disminución de la accidentalidad y de la severidad de los accidentes de tránsito | Programa de nuevas estrategias de promoción de la Salud para prevención y disminución de la accidentalidad y de la severidad de accidentes de tránsito, funcionando | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 800 |  |
| 6.2.3. Impulsar la comunicación de riesgo a los tomadores de decisión y a la comunidad al divulgar la información entre los sectores interesados, difundir la información al público y orientar, liderar y realizar campañas específicas | Número y relación de información divulgada a tomadores de decisiones, sectores interesados, público en general y relación de campañas específicas | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 2.500 |  |
| 6.2.4. Fortalecer la capacidad de los recursos humanos del sector salud para la vigilancia y la comunicación de riesgo | Descripción de programa, número y relación de recursos humanos capacitados | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 2.500 |  |
| 6.2.5. Producir de material educativo referente a la atención de víctimas de accidentes | Relación de cursos, número y personal calificado | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 500 |  |
| 6.2.6. Promover la investigación de determinantes de lesiones y fallecimientos por accidentes de tránsito | Programa de investigación en desarrollo y resultados de las investigaciones | Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social - MSPyBS | 1.000 |  |
| **TOTAL** | | | **32.200** |  |

| **Tabla 31. ESTRATEGIA 7: Mejoras en la infraestructura y en la gestión del tránsito para la seguridad vial** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **7.1 Elaborar, actualizar e implementar manuales y guías técnicas para mejorar la seguridad vial** | **Relación de Manuales y Guías Técnicas elaborados, aprobados y en aplicación** | **MOPC** | **3.000** | **Decisión y compromiso político de Ministro y autoridades de MOPC** |
| 7.1.1 Aprobar, divulgar e implementar el Manual de Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Carreteras y Calles | Manual de Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Carreteras y Calles elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 250 |  |
| 7.1.2 Actualizar, divulgar e implementar el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras | Manual de Diseño Geométrico de Carreteras elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 250 |  |
| 7.1.3. Actualizar, divulgar e implementar la Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales | Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 150 |  |
| 7.1.4. Actualizar, divulgar e implementar una Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes | Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes elaborada, aprobada y en aplicación | MOPC | 150 |  |
| 7.1.5. Elaborar e implementar un Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras | Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 300 |  |
| 7.1.6. Elaborar e implementar un Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas | Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 400 |  |
| 7.1.7. Elaborar e implementar un Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras | Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 400 |  |
| 7.1.8. Elaborar e implementar un Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas | Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 400 |  |
| 7.1.9. Elaborar e implementar una Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial | Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial elaborada, aprobada y en aplicación | MOPC | 250 |  |
| 7.1.10. Elaborar e implementar una Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías | Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías elaborada, aprobada y en aplicación | MOPC | 250 |  |
| 7.1.11. Elaborar e implementar un Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles | Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles elaborado, aprobado y en aplicación | MOPC | 200 |  |
| **7.2.Implementar medidas en las carreteras y vías urbanas existentes para mejorar la seguridad vial** | **Medidas para mejorar la seguridad implementadas en carreteras y vías urbanas** | **MOPC, Municipalidades** | **185.150** | **Decisión y compromiso de Ministro y Autoridades de MOPC y de Municipalidades** |
| 7.2.1. Diseñar e implementar un sistema físico de referencia para las carreteras | Resolución MOPC que establece el sistema de referencia actualizado y ordena su aplicación | MOPC | 500 | La implementación física del sistema de referencia estará incluido en el costo de las obras |
| 7.2.2. Diseñar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y de estudio de puntos críticos, en las carreteras nacionales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad | Programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial en las carreteras nacionales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad | MOPC | 2.500 |  |
| 7.2.3. Verificar estudios ya realizados sobre sitios de concentración de accidentes y de auditoría de seguridad vial mediante tecnología IRAP | Programa de implementación de medidas y resultados de aplicación | MOPC | 150 |  |
| 7.2.4. Proyectar y ejecutar las obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial en carreteras de acuerdo con las recomendaciones del estudio de sitios críticos por concentración de accidentes y de la auditoría e inspección de IRAP | Relación de proyectos y de ejecución de obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones | MOPC | 90.000 | Recursos disponibles en el proyecto GEMANS con crédito del BID y gestión de otros recursos |
| 7.2.5. Diseñar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y de estudio de puntos críticos, en las vías urbanas de las ciudades capitales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad | Programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial en las vías urbanas de las ciudades capitales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad | MOPC | 2.000 | Decisión autoridades MOPC y municipalidades |
| 7.2.6. Proyectar y ejecutar las obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones | Relación de proyectos y ejecución de obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones | MOPC | 90.000 | Decisión autoridades MOPC y municipalidades |
| **7.3. Incorporación de componentes de seguridad vial en los diseños y la ejecución de obras y actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y vías urbanas** | **Componentes de seguridad vial incluidos obligatoriamente en todos los proyectos viales** | **MOPC, Municipalidades** | **1.100** | **Decisión autoridades MOPC y municipalidades** |
| 7.3.1. Incluir en la planificación de todos los proyectos viales el componente presupuestal necesario para dotar a la vía de los elementos de seguridad vial requeridos. Se estima un monto entre el 10% y el 20% del costo total del proyecto | Relación de montos presupuestales incluidos en los proyectos para el componente de seguridad vial | MOPC, Municipalidades |  | Se estima un monto entre el 10% y el 20% del costo total del proyecto, para el componente de seguridad vial. Valor incluido en cada proyecto vial |
| 7.3.2. Incluir en los Términos de Referencia para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento, la obligación de incluir el componente de seguridad vial | Resolución MOPC que establece inclusión en los Términos de Referencia para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento, la obligación de incluir el componente de seguridad vial | MOPC |  | Profesionales y técnicos del MOPC realizarán el trabajo |
| 7.3.3. Realizar auditorías de seguridad vial para verificar los aspectos de seguridad vial en los planes y diseños de obras viales | Relación de auditorías realizadas de planes y diseños de obras viales y de implementación de recomendaciones | MOPC | 600 | Asesoría de experto en auditorías e inspecciones de seguridad vial |
| 7.3.4. Incluir en el contenido de los contratos la obligación de los contratistas de diseñar e implementar el control temporal del tránsito en las zonas de trabajos viales, de acuerdo con las exigencias institucionales correspondientes contenidas en la Guía para el Control Temporal del Tránsito en las Zonas de Trabajos Viales | Resolución MOPC que establece obligación en minutas de contratos para que contratistas diseñen e implementen el control temporal del tránsito en las zonas de trabajos viales | MOPC |  | Profesionales y técnicos del MOPC realizarán el trabajo |
| 7.3.5.Realizar auditorías de seguridad vial en las obras recién construidas e implementar sus recomendaciones antes de darlas en operación | Resolución MOPC que establece obligación de efectuar auditorías de seguridad vial en las obras recién construidas y relación de auditorías realizadas y recomendaciones implementadas | MOPC | 500 |  |
| **7.4. Realizar estudios para determinar la incidencia de las características de la infraestructura carretera en la accidentalidad vial** | **Relación de estudios realizados y resultados** | **MOPC - Universidades** | **3.600** | **Convenios entre MOPC y Universidades para realizar estudios e investigaciones** |
| 7.4.1. Investigar la relación entre los elementos geométricos, superficiales y operativos de la carretera y la accidentalidad | Relación de estudios y resultados de investigación sobre relación entre elementos geométricos, superficiales y operativos de la carretera y la accidentalidad | MOPC | 800 |  |
| 7.4.2. Investigar el funcionamiento de las intersecciones viales con relación a la accidentalidad | Relación de estudios y resultados de investigación sobre funcionamiento de las intersecciones viales con relación a la accidentalidad | MOPC | 700 |  |
| 7.4.3.Establecer un programa periódico de medición de capacidad y nivel de servicio en las carreteras nacionales y su relación con la accidentalidad | Programa de medición de capacidad y nivel de servicio en las carreteras nacionales y su relación con la accidentalidad elaborado e implementado | MOPC | 700 |  |
| 7.4.4. Efectuar estudios de relación beneficio-costo de las medidas implementadas comparadas con los resultados obtenidos | Relación y resultados de estudios beneficio-costo realizados | MOPC | 600 |  |
| 7.4.5. Efectuar estudios de efectos colaterales de las medidas implementadas en la movilidad, la economía y el medio ambiente | Relación y resultados de estudios de efectos colaterales de las medidas implementadas en la movilidad, la economía y el medio ambiente realizados | MOPC | 800 |  |
| 7.4.6. Hacer evaluación, seguimiento y monitoreo para determinar efectividad de las medidas implementadas |  |  |  |  |
|  |  | **TOTAL** | **192.850** |  |

| **Tabla 32. ESTRATEGIA 8: Educación y capacitación para la seguridad vial** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **8.1. Consolidar la política y los programas gubernamentales para implementar educación en seguridad vial en la población estudiantil** | **Decreto gubernamental que establece la política gubernamental para educación en seguridad vial expedido y en aplicación** | **Presidencia de la República - Ministerio de Educación y Cultura – Secretaría Ejecutiva CNSV** | **1.100** | **Decisión y compromiso político de Ministro y autoridades de MEC** |
| 8.1.1. Establecer formalmente mediante decreto gubernamental la política para la educación obligatoria en seguridad vial | Decreto gubernamental que establece la política gubernamental para educación en seguridad vial expedido y en aplicación | Presidencia de la República - Ministerio de Educación y Cultura – Secretaría Ejecutiva CNSV | 100 | Decisión y compromiso político de Ministro y autoridades de MEC |
| 8.1.2. Estructurar e implementar el plan Nacional de Educación en Seguridad Vial 2013-2018, que determine las responsabilidades institucionales y defina sobre los aspectos educativos, legales, organizativos, presupuestales, de planificación y operativos, que correspondan y sobre los mecanismos para el seguimiento y evaluación | Resolución Ministerial del MEC que establece y decide implementación del Plan Nacional de Educación en Seguridad Vial 2008-2013, expedida y en aplicación | MEC - Secretaría Ejecutiva CNSV | 100 | Decisión y compromiso político de Ministro y autoridades de MEC |
| 8.1.3. Declarar el año 2014 como el Año de la Educación en Seguridad Vial | Resolución Ministerial del MEC que declara el año 2014 como el Año de la Educación en Seguridad Vial, expedida y en aplicación | MEC - Secretaría Ejecutiva CNSV. | 900 | Decisión y compromiso político de Ministro y autoridades de MEC |
| **8.2. Capacitar el personal de las entidades de tránsito: nacionales, departamentales y municipales** | **Descripción de programas especiales implementados y relación de instituciones y número de personas capacitadas** | **Secretaría Ejecutiva CNSV-entidades de tránsito** | **7.700** | **Decisión y compromiso de autoridades de diferentes instituciones nacionales y municipales** |
| 8.2.1. Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional.  Iniciar con cursos de formación de formadores | Programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional, elaborado e implementado. Descripción de la capacitación y número de policías capacitados | Secretaría Ejecutiva CNSV - Policía Nacional | 900 | Decisión y compromiso de autoridades de Ministerio Interior y Policía Nacional |
| 8.2.2 Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera.  Iniciar con cursos de formación de formadores | Programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera. Descripción de la capacitación y número de policías capacitados | Secretaría Ejecutiva CNSV - Policía Caminera | 900 | Decisión y compromiso de autoridades de MOPC y Policía Caminera |
| 8.2.3 Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito.  Iniciar con cursos de formación de formadores | Programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito. Descripción de la capacitación y número y relación, de policías municipales capacitados | Secretaría Ejecutiva CNSV - Municipalidades | 2.000 | Decisión y compromiso de autoridades policiales municipales |
| 8.2.4 Capacitar en aspectos de tránsito al personal de las Fuerzas Armadas y de otros organismos de seguridad estatal.  Iniciar con cursos de formación de formadores | Programa especial de capacitación en seguridad vial para las Fuerzas Armadas y organismos de seguridad estatal, elaborado e implementado. Descripción de la capacitación y número y relación de personal capacitado | Secretaría Ejecutiva CNSV - Fuerzas Armadas - Organismos de Seguridad Estatal | 900 | Decisión y compromiso de autoridades de Ministerio de Defensa |
| 8.2.5 Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para los funcionarios de organismos responsables del transporte terrestre como la Dirección Nacional de Transporte- DINATRAN, Servicio de Transporte Metropolitano-SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal.  Iniciar con cursos de formación de formadores | Programa especial de capacitación en seguridad vial para DINATRAN, SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal, elaborado e implementado. Descripción de la capacitación y número y relación de personal capacitado | Secretaría Ejecutiva CNSV - DINATRAN - SETAMA - Dirección de Tránsito Municipal | 3.000 | Decisión y compromiso de autoridades de DINATRAN-SETAMA y autoridades municipales de tránsito |
| **8.3. Efectuar sensibilización y re-educación de conductores profesionales** | **Descripción de programas realizados y del número y relación de conductores profesionales capacitados** | **Secretaría Ejecutiva CNSV - DINATRAN - SETAMA** | **2.950** | **Decisión y compromiso de autoridades y directivos de DINATRAN, SETAMA y empresas de transporte** |
| 8.3.1. Elaborar el contenido de los programas y el material educativo | Programa y contenidos para sensibilización y re-educación de conductores profesionales elaborado y material educativo editado | Secretaría Ejecutiva CNSV - DINATRAN - SETAMA | 250 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de DINATRAN y SETAMA |
| 8.3.2. Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de autobuses de pasajeros | Descripción de programas de sensibilización y re-educación de conductores de autobuses, realizados y del número y relación de conductores capacitados | Secretaría Ejecutiva CNSV - DINATRAN - SETAMA | 900 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de DINATRAN, SETAMA y empresas de transporte |
| 8.3.3. Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de vehículos de carga | Descripción de programas de sensibilización y re-educación de conductores de vehículos de carga, realizados y del número y relación de conductores capacitados | Secretaría Ejecutiva CNSV - DINATRAN | 900 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de DINATRAN y empresas de transporte de carga |
| 8.3.4. Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de taxis | Descripción de programas de sensibilización y re-educación de conductores de taxistas, realizados y del número y relación de conductores capacitados | Secretaría Ejecutiva CNSV - SETAMA | 900 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de SETAMA y empresas de taxis o agremiaciones de taxistas |
| **8.4. Llevar a cabo cursos y ciclos de conferencias para el personal de entidades gubernamentales** | **Descripción de programas desarrollados y relación de instituciones y de número de participantes** | **Secretaría Ejecutiva CNSV** | **2.050** | **Decisión y compromiso de autoridades y directivos de las diferentes instituciones** |
| 8.4.1. Elaborar el programa institucional y el material educativo | Descripción del programa institucional elaborado y relación del material educativo elaborado | Secretaría Ejecutiva CNSV | 250 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de las diferentes instituciones |
| 8.4.2. Realizar los programas de sensibilización y capacitación en instituciones de los diferentes niveles de gobierno | Descripción de los programas institucionales realizados y del número y relación del personal sensibilizado y capacitado | Secretaría Ejecutiva CNSV | 900 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de las diferentes instituciones |
| 8.4.3. Realizar capacitación permanente y obligatoria para conductores de entidades oficiales, dando prelación a los de las instituciones relacionadas con el sector salud, obras públicas, educación y organismos de control | Descripción de los programas de capacitación de conductores de entidades oficiales y del número y relación del personal sensibilizado y capacitado | Secretaría Ejecutiva CNSV | 900 | Decisión y compromiso de autoridades y directivos de las diferentes instituciones |
| **8.5. Supervisar la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores** | **Programa de supervisión de escuelas de conducción elaborado, aprobado e implementado** | **Secretaría Ejecutiva CNSV** | **6.700** | **Decisión y compromiso de CNSV** |
| 8.5.1. Elaborar y aplicar un estudio que defina la organización y los requerimientos que debe cumplir una escuela de formación de conductores | Estudio que define organización y requerimientos que debe cumplir una escuela de formación de conductores elaborado, aprobado y en aplicación | Secretaría Ejecutiva CNSV | 200 | Decisión y compromiso de CNSV |
| 8.5.2. Elaborar y aplicar manuales y procedimientos específicos para auditoria de escuelas de conducción | Manuales y procedimientos específicos para auditoría de escuelas de conducción elaborados, aprobados y en aplicación | Secretaría Ejecutiva CNSV | 200 | Decisión y compromiso de CNSV |
| 8.5.3. Formar profesores y auditores de escuelas de conducción | Programa de formación de profesores y auditores de escuelas de conducción elaborado e implementado. Descripción del número y de la relación de profesores y de auditores formados | Secretaría Ejecutiva CNSV- Municipalidades - Escuelas de Conducción | 500 | Decisión y compromiso de CNSV |
| 8.5.4. Formular e implementar un programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción | Programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción, elaborado, aprobado e implementado. Descripción de auditorías y certificaciones | Secretaría Ejecutiva CNSV - Municipalidades. | 300 | Decisión y compromiso de CNSV |
| 8.5.5. Diseñar y propiciar un programa especial para la formación de conductores profesionales de vehículos de servicio público | Programa especial para la formación de conductores profesionales de vehículos de servicio público, elaborado, aprobado e implementado. Descripción del número y relación de conductores formados | Secretaría Ejecutiva CNSV- Municipalidades - Escuelas de Conducción. | 1.000 | Realización con apoyo de las empresas |
| 8.5.6. Diseñar y propiciar un programa especial para la formación de conductores de motocicletas y ciclomotores | Programa especial para la formación de conductores de motocicletas y ciclomotores, elaborado, aprobado e implementado. Descripción de número y relación de motociclistas y ciclo motoristas formados | Secretaría Ejecutiva CNSV- Municipalidades - Escuelas de Conducción n | 4.500 | Realización con empresa privada proveedora de motocicletas y ciclomotores |
| **8.6. Preparar y desarrollar una oferta educativa para diferentes grupos sociales** | **Descripción de oferta educativa preparada y desarrollada** | **Secretaría Ejecutiva CNSV-organizaciones sociales** | **1.200** | **Vinculación de organizaciones de la sociedad civil** |
| 8.6.1. Elaborar un estudio para estructurar una oferta educativa variada para la seguridad vial y elaborar los materiales correspondientes: cursos y conferencias especiales, sesiones de verano, teatro, pintura, concursos, sensibilización en ruta y otras de diversa índole | Estudio para elaborar una oferta educativa variada para la seguridad vial, elaborado y aprobado | Secretaría Ejecutiva CNSV-organizaciones sociales | 200 | Decisión y compromiso de organizaciones sociales |
| 8.6.2. Diseñar, promocionar y realizar un programa de oferta educativa y evaluar sus resultados | Descripción de oferta educativa realizada, número y tipo de grupos sociales participantes | Secretaría Ejecutiva CNSV- MEC - MSPyBS - Municipalidades | 1.000 | Decisión y compromiso de autoridades |
| **TOTAL** | | | **21.700** |  |

| **Tabla 33. ESTRATEGIA 9: Fomento de vehículos más seguros para movilizarse** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **9.1. Establecer un sistema para controlar el estado de los vehículos a motor de acuerdo con la normativa vigente** | **Sistema para controlar el estado de los vehículos a motor, diseñado, aprobado legalmente y en aplicación** | **Ministerio Interior-Policía Nacional. MOPC-Policía Caminera - Municipalidades** | **5.000** | **Decisión y compromiso político de ministros y autoridades de las entidades competentes** |
| 9.1.1. Diseñar e implementar un programa para la inspección técnica periódica del parque vehicular | Programa para inspección técnica periódica del parque vehicular, aprobado y en aplicación | MOPC- DINATRAN - SETAMA | 2.500 | Desarrollo principal a través de inversión privada |
| 9.1.2. Establecer un programa específico para la revisión técnica periódica de los vehículos de servicio público | Programa específico para la revisión técnica periódica de los vehículos de servicio público, aprobado y en aplicación | MOPC - DINATRAN - SETAMA | 2.500 | Desarrollo principal a través de inversión privada |
| **9.2. Establecer políticas, planes y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor** | **Políticas y programas para renovación del parque automotor, diseñadas, aprobadas y en aplicación** | **MOPC - Presidencia de la República** | **800** | **Decisión y compromiso de autoridades del alto gobierno** |
| 9.2.1.Realizar un estudio del parque automotor del país y definir mecanismos para su renovación | Estudio del parque automotor realizado y aprobado. Implementación de medidas gubernamentales para renovación del parque automotor | MOPC - Presidencia de la República | 400 | Estudio por parte de funcionarios oficiales con asesoría. Desarrollo a través de inversión privada |
| 9.2.2.Establecer una reglamentación para la importación vehicular que impida la entrada al país de vehículos que por su antigüedad afectan la seguridad vial | Decreto gubernamental que establece reglamentación para la importación vehicular y limita entrada al país de vehículos que puedan afectar la seguridad vial | MOPC - Presidencia de la República | 400 | Estudio por parte de funcionarios oficiales con asesoría. Desarrollo a través de inversión privada |
| **TOTAL** | | | **5.800** |  |

| **Tabla 34. ESTRATEGIA 10: Financiación sostenible de la seguridad vial** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **10.1. Lograr asignación de recursos específicos para la seguridad vial en el presupuesto de las diferentes entidades** | **Montos de recursos destinados para seguridad vial en el presupuesto anual de ministerios y entidades** | **MOPC - MSPyBS - MEC - Ministerio Público - Ministerio de Hacienda y otras entidades - Congreso de la República** |  | **Decisión y compromiso de autoridades legislativas y gubernamentales con la seguridad vial** |
| 10.1.1. Asignar recursos para seguridad vial en los presupuestos de los Ministerios de: Obras Públicas y Comunicaciones; Salud Pública y Bienestar Social; Educación y Cultura; Interior; Público; Policía Nacional; Policía Caminera y otros relacionados | Presupuesto de MOPC, MSPyBS, MEC, Ministerio Interior; Ministerio Público; la Policía Nacional; la Policía Caminera, con recursos asignados para seguridad vial | Congreso de la República - MOPC - MSPyBS - MEC - Ministerio Interior - Ministerio Público - Policía Nacional - Policía Caminera |  | Los recursos presupuestales asignados para seguridad vial en el primer año hacen parte del presupuesto de las instituciones y se espera que a partir de 2014 se logren incluir recursos específicos de acuerdo con las actividades a desarrollar |
| 10.1.2. Asignar recursos presupuestales para seguridad vial en la DINATRAN y SETAMA | Presupuesto en DINATRAN y SETAMA, para la seguridad vial | DINATRAN - SETAMA |  | Recursos para seguridad vial a partir de 2014 |
| 10.1.3.Asignar recursos presupuestales para la seguridad vial en los Municipios | Presupuestos de los Municipios con presupuesto específico para seguridad vial | Municipios |  | Recursos para seguridad vial a partir de 2014 |
| **10.2. Vincular a las empresas del sector privado en la cooperación para la seguridad vial** | **Relación de empresas y mecanismos y montos de cooperación para la seguridad vial** | **MOPC - MEC - MSPyBS** | **500** | **Asesoría y apoyo de cooperación internacional** |
| 10.2.1. Diseñar e implementar un programa para la consecución de recursos para parte del sector privado que incluya: concesionarias de automóviles, fabricantes de motocicletas, compañías aseguradoras, transportadores y sectores de la producción y los servicios, entre otros | Programa de gestión para consecución de recursos con el sector privado, diseñado, aprobado y en aplicación | MOPC - MEC – MSPyBS – Secretaría Ejecutiva CNSV | 500 | Recursos para diseño e implementación del programa |
| **10.3. Gestionar recursos de cooperación y de crédito internacional para la seguridad vial** | **Relación de entidades y recursos de cooperación internacional para la seguridad vial** | **MOPC - MEC - MSPyBS** | **800** |  |
| 10.3.1. Diseñar e implementar un programa para la consecución de recursos de cooperación internacional para la seguridad vial, en organismos como: la Comunidad Europea, el Fondo Nórdico, la Agencia de Cooperación Alemana, la Agencia de Cooperación Japonesa, Organización Panamericana de la Salud y otro tipo de organizaciones como la Fundación MAPFRE, entre otras | Programa de gestión para consecución de recursos de cooperación internacional, diseñado, aprobado y en ejecución | MOPC - MEC - MSPyBS | 500 | Recursos para diseño e implementación del programa |
| 10.3.2. Gestionar la consecución de recursos con organismos internacionales de crédito como el Banco Interamericano de Desarrollo- BID;, el Banco Mundial y el Banco Latinoamericano de Desarrollo – CAF, entre otros | Programa de gestión para consecución de recursos de organismos internacionales de crédito, diseñado, aprobado y en ejecución | MOPC - MEC - MSPyBS | 300 | Recursos para la gestión |
| **10.4. Diseñar e implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial** | **Ley que crea y pone en funcionamiento mecanismo sostenible de financiamiento para la seguridad vial, expedida y en aplicación** | **Congreso de la República - Presidencia de la República - MOPC** | **500** |  |
| 10.4.1. Expedir y poner en marcha la normativa legal de creación y funcionamiento de un mecanismo de financiamiento sostenible para seguridad vial. Al respecto, es de mencionar que en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en trámite de aprobación en el Congreso de la República se prevé la asignación de recursos financieros para la seguridad vial | Normativa legal que crea y pone en funcionamiento mecanismo sostenible de financiamiento para seguridad vial, expedido y en aplicación | Congreso de la República - Presidencia de la República - MOPC -MEC – MSPyBS - Secretaría Ejecutiva CNSV | 500 | Recursos para estudio, gestión y documentación |
| **TOTAL** | | | **1.800** |  |

| **Tabla 35. ESTRATEGIA 11: Establecimiento de normas legales y de formas para garantizar su cumplimiento** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **11.1. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial** | **Ley que aprueba la Ley de Tránsito y Seguridad Vial expedida y divulgada** | **MOPC – CNSV - Congreso de la República - Presidencia de la República** | **700** | **Decisión y compromiso del alto gobierno y del Congreso de la República** |
| 11.1.1. Efectuar el seguimiento y la gestión de apoyo al Congreso de la República para la aprobación de la Ley | Gestión para la aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial | MOPC – CNSV - -Congreso de la República |  | **Decisión y compromiso del alto gobierno y del Congreso de la República** |
| 11.1.2.Llevar a cabo la divulgación de la Ley Tránsito y Seguridad Vial aprobada, para su debida aplicación | Descripción del programa, número y tipo de difusión realizada de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para su adecuada aplicación | MOPC - Secretaría Ejecutiva CNSV | 500 |  |
| 11.2.3. Promover y apoyar la elaboración y aprobación de los decretos reglamentarios que correspondan | Decretos elaborados y aprobados de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial | MOPC - Secretaría Ejecutiva CNSV | 200 |  |
| **11.2. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** | **Ley que aprueba la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** | **MOPC - Secretaría Ejecutiva CNSV - Aseguradoras** | **700** | **Decisión y compromiso del Gobierno y del Congreso de la República** |
| 11.2.1. Efectuar el seguimiento y la gestión de apoyo al Congreso de la República para la aprobación de la Ley del el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT**)** | Ley que aprueba el SOAT | MOPC - Secretaría Ejecutiva CNSV - Aseguradoras |  | Decisión y compromiso del Gobierno y del Congreso de la República |
| 11.2.2. Llevar a cabo la divulgación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aprobada, para su debida aplicación | Programa para difusión y resultados de divulgación | Secretaría Ejecutiva CNSV – Compañías aseguradoras | 500 |  |
| 11.2.3.Promover y apoyar la elaboración y aprobación de los decretos reglamentarios que correspondan | Decretos elaborados y aprobados | Secretaría Ejecutiva CNSV – Compañías aseguradoras | **200** |  |
| **TOTAL** | | | **1.400** |  |

| **Tabla 36. ESTRATEGIA 12: Seguimiento, control, evaluación y ajustes del Plan** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **Indicador** | **Responsables** | **Costo aproximado Millón Gs** | **Supuestos** |
| **12.1. Establecer e implementar un mecanismo de seguimiento, control y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018** | **Resolución Ministerial del MOPC que establece y pone en funcionamiento mecanismo de seguimiento, control y evaluación del plan, expedida y en aplicación** | **MOPC – Secretaría Ejecutiva CNSV** | **1.000** | **Decisión y compromiso del ministro y autoridades de MOPC** |
| 12.1.1. Definir una comisión externa o independiente para evaluar y establecer los procedimientos que permitan realizar el seguimiento y evaluación sistemática de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | Documentación de procedimientos para seguimiento y evaluación sistemática de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | MOPC - Secretaría Ejecutiva CNSV |  | Recursos para la gestión, elaboración de instrumentos de evaluación y aplicación de los mismos |
| 12.1.2. Realizar la publicación periódica de actividades de progreso y resultados de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | Relación de publicaciones periódica de informes de progreso y resultados de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | MOPC - Secretaría Ejecutiva CNSV | 1.000 |  |
| **12.2. Diseñar e implementar un Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial - OCSV** | **Estructuración y aprobación de propuesta de fortalecimiento de OVLCE del MSPyBS** | **Fortalecimiento de OVLCE.**  **Evaluación y rendición de cuentas** | **1.200** | **Fortalecimiento de OVLCE. Evaluación y rendición de cuentas** |
| 12.2.1. Constituir legalmente el Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial, como un ente no gubernamental constituido por organizaciones de víctimas y otros organismos sociales | Constitución legal del Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial | Organización de víctimas y otros: AFAVIV, SER, Puertas Abiertas | 150 | Decisión y compromiso de las organizaciones |
| 12.2.2. Establecer los procedimientos y efectuar el seguimiento de las estrategias y medidas implementadas y evaluar sistemáticamente los avances y resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2018 y proponer los ajustes y complementos que correspondan | Documentos de procedimientos y resultados | Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial | 150 | Decisión y compromiso de las organizaciones |
| 12.2.3. Generar demandas e iniciativas sociales por una mejor seguridad vial en el país | Documentos que contienen demandas e iniciativas | Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial | 900 | Decisión y compromiso de las organizaciones |
| **TOTAL** | | | **2.200** |  |

# 15. PROGRAMACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS

La programación para la implementación de las estrategias y los objetivos específicos y operativos que constituyen el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018, se hace en consideración a la iniciación de un nuevo gobierno en agosto de 2013 y que, por lo mismo, requiere de un tiempo para la integración de los equipos directivos institucionales, para conocer y tomar decisiones con relación a la puesta en marcha e implementación del Plan.

También, se supone que el Plan tendrá una acogida favorable y que el alto gobierno estará comprometido con llevarlo a cabo con prontitud dada la importancia que tiene para el país. En razón de lo anterior, en lo que resta del año 2013 la labor estará enfocada a fijar las bases, a designar responsables, a constituir equipos directivos y profesionales que se encarguen de la gestión para implementar los diferentes objetivos específicos y operativos, a asignar y conseguir recursos y a continuar con las medidas que ya están en proceso de implementación como resultado del plan anterior.

Durante los años 2014 y 2015, se espera que se implementen progresivamente las diferentes estrategias y sus objetivos, de tal manera que en los años, 2016, 2017 y 2018, estén en pleno funcionamiento todas las medidas y se vayan alcanzando los resultados esperados.

Como los primeros resultados pueden darse más allá del tiempo deseable, se recomienda programar durante el primer año algún hito o logro de gran notoriedad, a objeto de incentivar la motivación y generar confianza en la implementación del Plan. En este sentido se recomienda efectuar el fortalecimiento del control policial del tránsito, la atención oportuna a las víctimas de los accidentes y realizar campañas educativas a través de los medios de comunicación. También, es de recordar, que la implementación efectiva del Plan se logra desarrollando anualmente un Plan Estratégico de Acción para la Seguridad Vial mediante el cual se definan anualmente todas las acciones claves a ejecutar, las entidades responsables y los recursos realmente disponibles.

En las Tablas siguientes 37,38,39,40,10,42,43,44,45,46,47 y 48 se propone un cronograma general 2013-2018 para la implementación de cada una de las 12 estrategias y sus respectivos objetivos específicos y operativos.

| **Tabla 37. ESTRATEGIA 1: Participación activa de la sociedad civil en demanda y la generación de soluciones** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **1.1. Diseñar e implementar un programa para la participación de las organizaciones civiles en pro de la seguridad vial** | **Designar equipos directivos y profesionales que se encarguen de la gestión para la participación de organizaciones civiles en pro de la seguridad vial e identificar situación inicial** | **1. Identificar y desarrollar mecanismos para la participación de diferentes organizaciones civiles en pro de la seguridad vial**  **2. Diseñar e implementar programas específicos para la participación de organizaciones civiles en pro de la seguridad vial** | **Desarrollo de los programas específicos para la participación de organizaciones civiles en pro de la seguridad vial. Evaluación, ajustes y mejoras** | | | |
| 1.1.1. Fortalecer la gestión y la acción de las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito | Designar equipo directivo y profesional que se encargue de promover, organizar y definir un programa de participación de asociaciones de víctimas pro de la seguridad vial | 1. Identificar y desarrollar mecanismos para la participación de las asociaciones de víctimas en pro de la seguridad vial  2. Diseñar e implementar programa para la participación de asociaciones de víctimas en pro de la seguridad vial | Desarrollo del programa para la participación de asociaciones de víctimas en pro de la seguridad vial. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 1.1.2. Establecer mecanismos para involucrar a las empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), en actividades y programas en pro de la seguridad vial | Designar equipo directivo y profesional que se encargue de promover, organizar y definir un programa de participación de empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) en pro de la seguridad vial | 1. Identificar y desarrollar mecanismos para la participación de empresas privadas y ONGs en pro de la seguridad vial  2. Diseñar e implementar programa para la participación de de empresas privadas y ONGs en pro de la seguridad vial | Desarrollo del programa para la participación de de empresas privadas y ONGs en pro de la seguridad vial. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **1.2. Fortalecer la participación de los medios de comunicación** | **Realización de reuniones de inducción y preparación de estudio de mecanismos para involucrar medios de comunicación** | **Realización de reuniones explicativas de avance y celebración de convenios para aplicar mecanismos específicos para involucrar a medios** | **Realización de reuniones explicativas de avance y aplicación de mecanismos específicos de participación de medios** | | | |
| 1.2.1. Realizar reuniones explicativas sobre la problemática de la accidentalidad con los directivos de los principales diarios del país | Mínimo una reunión e inducción con directivos de cada diario | Mínimo una reunión explicativa de avance con directivos de cada diario | | | | |
| 1.2.2. Realizar reuniones explicativas sobre la problemática de la accidentalidad con los directivos de los principales medios televisivos y de radio del país | Mínimo una reunión e inducción con cada medio de televisión y radio | Mínimo una reunión explicativa de avance con cada medio de televisión y radio | | | | |
| 1.2.3. Establecer mecanismos para que los medios de comunicación masiva: prensa, televisión y radio, coadyuven en la mejora de la seguridad vial | Estudio de mecanismos, elaboración de documento y presentación | Celebración de convenios con cada medio para implementación específica de mecanismos y evaluación de resultados | Aplicación de mecanismos, evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 1.2.4. Foros públicos en espacios televisivos | Mínimo un foro temático en cada espacio televisivo | | | | | |
| 1.2.5. Ruedas de prensa con los principales diarios y revistas del país | Mínimo una rueda de prensa | Mínimo dos ruedas de prensa | | | | |
| 1.2.6. Información a través de las principales cadenas de radio | Información diaria y resúmenes semanales, mensuales y anuales | | | | | |
| 1.2.7. Información en los espacios de noticias de televisión, radio y prensa | Información diaria y resúmenes semanales, mensuales y anuales | | | | | |

| **Tabla 38. ESTRATEGIA 2: Concienciación e involucramiento gubernamental** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **2.1. Designar la entidad responsable de liderar la implementación del Plan y los organismos dirección y coordinación a nivel nacional** | **Designación del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones para que se responsabilice de gestión del Plan Nacional de Seguridad Vial** | **Fortalecimiento del CNSV y del CNCSV. Creación y funcionamiento de unidades de seguridad vial y fortalecimiento de entidades existentes que trabajan en seguridad vial** | **Operación de CNSV y del CNCSV, Unidades de SV en entidades y operación de entidades fortalecidas, evaluación, ajustes y rendición de cuentas** | | | |
| 2.1.1. Reconfirmar al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones como entidad responsable de liderar y coordinar la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República | Elaboración, aprobación y expedición del Decreto designando al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones responsable de liderar y coordinar implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | Liderazgo y gestión del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | | | | |
| 2.1.2. Fortalecer el liderazgo y la actuación del actual Consejo Nacional de Seguridad Vial como ente de configuración organizativa interministerial para definir políticas, proponer y gestionar las mejoras a la normatividad, establecer planes y programas, coordinar entidades, promover acciones, conseguir recursos, evaluar gestión y hacer seguimiento, rendir y exigir rendición de cuentas. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República | Resolución Ministerial MOPC para fortalecer CNSV | Función operativa del CNSV  Liderazgo y gestión del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | Liderazgo y gestión del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | | | |
| 2.1.3. Fortalecer el funcionamiento del actual Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial - CNCSV- integrado por entidades públicas, organizaciones sociales y entes privados, cuya labor ha sido de especial importancia en el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013. Esta medida sería temporal mientras se pone en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial actualmente en trámite de creación mediante la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en proceso de aprobación en el Congreso de la República | Resolución Ministerial MOPC para fortalecer CNCSV | Funcionamiento del CNCSV, evaluación y rendición de cuentas | | | | |
| **2.2. Fortalecer la capacidad institucional o reestructurar las entidades existentes que trabajan directamente con aspectos relativos a la seguridad vial** | **Iniciar fortalecimiento de OVLCE e iniciar estudio para fortalecimiento Policía Nacional y Policía Caminera** | **Fortalecimiento de OVLCE e iniciar fortalecimiento Policía Nacional y Policía Caminera. Iniciar estudios para fortalecimiento Direcciones de Tránsito y Policía Municipal** | **Operación OVLCE, Policía Nacional y Policía Caminera, evaluación y rendición de cuentas. Iniciar fortalecimiento de Direcciones de Tránsito y Policía Municipal** | **Operación OVLCE, Policía Nacional, Policía Caminera y Direcciones de Tránsito y Policía Municipal. Evaluación, ajustes y rendición de cuentas** | | |
| 2.2.1. Fortalecer la capacidad institucional en seguridad vial de las entidades relacionadas directamente con el problema, como son el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, el Ministerio de Educación y Cultura, el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social; el Ministerio Público, el Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior, la Policía Nacional y las municipalidades, entre otras. Al mismo tiempo, se debe tener la participación y apoyo del Congreso de la República | Iniciar fortalecimiento de OVLCE e iniciar estudio para fortalecimiento Policía Nacional y Policía Caminera | Fortalecimiento de OVLCE e iniciar fortalecimiento Policía Nacional y Policía Caminera. Iniciar estudios para fortalecimiento Direcciones de Tránsito y Policía Municipal | Operación OVLCE, Policía Nacional y Policía Caminera, evaluación y rendición de cuentas. Iniciar fortalecimiento de Direcciones de Tránsito y Policía Municipal | Operación OVLCE, Policía Nacional, Policía Caminera y Direcciones de Tránsito y Policía Municipal. Evaluación, ajustes y rendición de cuentas | | |
| 2.2.2. Fortalecer el funcionamiento del Departamento de Seguridad Vial dependiente de la Dirección de Planificación Vial del MOPC. Esta actividad se considera de suma importancia en la adecuación y la mejora de la infraestructura para la seguridad vial | Expedición de Resolución MOPC para fortalecimiento del Departamento de Seguridad Vial en MOPC | Creación y funcionamiento de la Dirección de Seguridad Vial del MOPC. Evaluación y rendición de cuentas | Funcionamiento de la Dirección de Seguridad Vial del MOPC. Evaluación y rendición de cuentas | | | |
| 2.2.3. Fortalecer inicialmente el funcionamiento la Unidad de Educación en Seguridad Vial en el Ministerio de Educación y Cultura y transformarla en Dirección General de Educación para Seguridad Vial | Expedición de Resolución de MEC que fortalece la Unidad de Educación en Seguridad Vial | Creación y funcionamiento de la Dirección de Educación en Seguridad Vial en MEC, evaluación y rendición de cuentas | Funcionamiento de la Dirección de Educación en Seguridad Vial en MEC, evaluación y rendición de cuentas | | | |
| 2.2.4. Establecer y poner en funcionamiento Unidades de Seguridad Vial en el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa y el Ministerio Público. También, en las siguientes entidades: Policía Nacional, Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN, Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA y en las Direcciones de Tránsito Municipales, entre otras. En todo caso, estas unidades deben contar con la organización, los recursos y el personal competente e idóneo, para cumplir cabalmente con su labor | Expedición de normativa legal para establecer y poner en funcionamiento Unidades de Seguridad Vial en Policía Nacional, DINATRAN y SETAMA. Preparación institucional para Unidades de Seguridad Vial en Ministerios del Interior, Defensa y Público | Funcionamiento de Unidades de Seguridad Vial en Policía Nacional, DINATRAN y SETAMA, evaluación y rendición de cuentas. Expedición de Resoluciones Ministeriales que establecen y ponen en funcionamiento Unidades de Seguridad Vial en Ministerios del Interior, Defensa y Público | Funcionamiento de Unidades de Seguridad Vial en Policía Nacional, DINATRAN, SETAMA y Ministerios del Interior, Defensa y Público. Evaluación y rendición de cuentas | | | |
| 2.2.5. Fortalecer el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social | Estructuración y aprobación de propuesta de fortalecimiento de OVLCE del MSPyBS | Funcionamiento de OVLCE. Evaluación y rendición de cuentas | | | | |
| 2.2.6.Fortalecer institucionalmente a la Policía Nacional, la Policía Caminera, las Direcciones de Tránsito Municipales y la Policía Municipal, en lo que respecta a la seguridad vial, organizarlos y dotarlos de los recursos financieros, tecnológicos y, especialmente, humanos con competencia e idoneidad | Estudios específicos para re-estructuración y fortalecimiento de la Policía Caminera y la Policía Nacional | Análisis y aprobación de estudios para re-estructuración y fortalecimiento institucional de la Policía Nacional y Policía Caminera. Iniciación estudios específicos para fortalecimiento de Direcciones de Tránsito y Policía Municipal | Operación Policía Caminera y Policía Nacional fortalecidas, evaluación y rendición de cuentas. Análisis y aprobación de estudios para fortalecimiento de Direcciones de Tránsito y Policía Municipal e iniciación del fortalecimiento institucional | Operación Policía Caminera y Policía Nacional fortalecidas, evaluación y rendición de cuentas. Continuación del fortalecimiento de Direcciones de Tránsito y Policía Municipal. Operación, evaluación y rendición de cuentas | | |
| **2.3. Diseñar e implementar programas de sensibilización y concienciación sobre seguridad vial en las entidades gubernamentales** | **Designar equipo profesional que se encargue de la gestión para la capacitación en seguridad vial de personal de entidades gubernamentales y estudie situación inicial** | **Designar y/o contratar expertos para diseñar programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial de personal de entidades gubernamentales e iniciar con experiencias piloto** | **Desarrollar programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial a personal de entidades gubernamentales. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras** | | | |
| 2.3.1. Ministerios de:   * + Obras Públicas y Comunicaciones   + Salud Pública y Bienestar Social   + Educación y Cultura   + Público   + Defensa Nacional   + Interior   + Hacienda | Diseño y preparación de los programas e iniciación con actividades de sensibilización | Desarrollo de programas específicos anuales, evaluación y mejoras | | | | |
| 2.3.2. Congreso de la República en la comisión correspondiente | Realización de una reunión de sensibilización | Mínimo una reunión explicativa de avance | | | | |
| 2.3.3. Distrito Capital y Gobernaciones de los 17 Departamentos: Concepción, San Pedro, Cordillera, Guairá, Caaguazú, Caazapá, Itapúa, Misiones, Paraguari, Alto Paraná, Central, Ñeembucú, Amambay, Canindeyú, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Boquerón. En cada Departamento lograr la participación de las municipalidades correspondientes | Elaboración y preparación del programa | Organización y preparación de equipos para divulgación. Puesta en marcha en casos piloto | Desarrollo, evaluación y mejoras al programa | | | |
| **2.4. Diseñar e implementar planes de seguridad vial en las ciudades capitales** | **Diseño y elaboración de programas** | **Iniciación de implementación en casos pilotos** | **Desarrollo, evaluación y mejora de programas** | | | |
| 2.4.1. Establecer la metodología para el diseño de planes municipales de seguridad vial | Elaboración de documento de metodología y publicación | Preparación de equipos para elaborar planes municipales de seguridad vial |  |  |  |  |
| 2.4.2. Diseñar e implementar planes municipales de seguridad vial en: Asunción, Concepción, San Pedro, Caacupé, Villarrica, Coronel Oviedo, Caazapá, Encarnación, San Juan Bautista, Paraguari, Ciudad del Este, Areguá, Pilar, Pedro Juan Caballero, Salto del Guairá, Fuerte Olimpo, Villa Hayes y Filadelfia |  | Inicio de proyectos piloto en Asunción, Aregua y Ciudad del Este | Diseño e implementación de planes en Coronel Oviedo, Encarnación, San Pedro y Concepción  Implementación planes viales de Asunción, Aregua y Ciudad del Este | Diseño e implementación de planes en Salto del Guairá, Caacupé, Villa Hayes y Villa Rica  Implementación planes viales de Asunción, Aregua, y Ciudad del Este, Coronel Oviedo, Encarnación, San Pedro, Concepción | Diseño e implementación de planes en San Juan Bautista, Pedro Juan Caballero, Filadelfia y Paraguarí  Implementación planes viales de Asunción, Aregua, y Ciudad del Este, Coronel Oviedo, Encarnación, San Pedro, Concepción, Salto del Guairá, Caacupé, Villa Hayes, Villa Rica | Diseño e implementación de planes en Caazapá, Pilar y Fuerte Olimpo  Implementación planes viales de Asunción, Aregua, y Ciudad del Este, Coronel Oviedo, Encarnación, San Pedro, Concepción, Salto del Guairá, Caacupé, Villa Hayes, Villa Rica, San Juan Bautista, Pedro Juan Caballero, Filadelfia, y Paraguarí |

| **Tabla 39. ESTRATEGIA 3: Establecimiento de sistemas modernos de registro e información de accidentes, vehículos y conductores** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **3.1. Diseñar e implementar un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (SUNIT)** | **Definir el proceso y elaborar la documentación legal para contratar la consultoría encargada de definir la estructura del SUNIT y de diseñar e implementar el SIAT. Gestionar recursos para contratar el SIC, SIIT, SIV y SILT** | **Realizar la contratación del SIAT y efectuar el estudio y la implementación. Iniciar procesos para el SIC, SIIT, SIV y SILT** | **Operación del SUNIT** | **Operación del SUNIT, evaluación y mejoras** | | |
| 3.1.1. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Accidentes (SIA) | Definir el proceso y elaborar la documentación legal para contratar la consultoría encargada de diseñar e implementar el SIAT. Adelantar el proceso de contratación | Formalizar la contratación para elaborar el SIAT y realizar el estudio y la implementación con información de 2012 y 2013 | Operación del SIAT, evaluación y ajustes | | | |
| 3.1.2. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Conductores (SIC) |  | Definir el proceso y elaborar la documentación legal para contratar la consultoría encargada de diseñar e implementar el SIC. Adelantar el proceso de contratación | Formalizar la contratación para elaborar el SIC y realizar el estudio y la implementación con información de 2013 y 2014 | Operación del SIC, evaluación y ajustes | | |
| 3.1.3. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Infracciones de Tránsito (SIIT) |  | Definir el proceso y elaborar la documentación legal para contratar la consultoría encargada de diseñar e implementar el SIIT. Adelantar el proceso de contratación. Gestión para consecución de recursos para implementar el SIIT | Formalizar la contratación para elaborar el SIIT y realizar el estudio y la implementación con información de 2013 y 2014 | Operación del SIIT, evaluación y ajustes | | |
| 3.1.4.Diseñar e implementar un Sistema de Información de Vehículos (SIV) |  | Definir el proceso y elaborar la documentación legal para contratar la consultoría encargada de diseñar e implementar el SIV. Adelantar el proceso de contratación. Gestión para consecución de recursos para implementar el SIV | Formalizar la contratación para elaborar el SIV y realizar el estudio y la implementación con información de 2013 y 2014 | Operación del SIV, evaluación y ajustes | | |
| 3.1.5. Diseñar e implementar un Sistema de Información de Licencias de Tránsito (SILT) |  | Definir el proceso y elaborar la documentación legal para contratar la consultoría encargada de diseñar e implementar el SILT. Adelantar el proceso de contratación. Gestión para consecución de recursos para implementar el SILT | Formalizar la contratación para elaborar el SILT y realizar el estudio y la implementación con información de 2013 y 2014 | Operación del SILT, evaluación y ajustes | | |

| **Tabla 40. ESTRATEGIA 4: Realización de estudios e investigación sobre problema de la inseguridad vial** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **4.1. Promover la realización de estudios, investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial** | **Designar equipo directivo y profesional interinstitucional responsable de la gestión para promover la investigación y el desarrollo tecnológico en seguridad vial** | **1. Conformar equipo interdisciplinario de expertos para definir programa nacional de investigación en seguridad vial y realizar eventos**  **2. Expedición de decreto gubernamental que establece y pone en funcionamiento el programa nacional de investigación en seguridad vial** | **Desarrollo de proyectos de investigación y realización de eventos. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras. Rendición de cuentas** | | | |
| 4.1.1. Promover la organización de un grupo de coordinación y de trabajo interdisciplinario para que defina un programa de investigación nacional en seguridad vial. Este grupo se recomienda sea integrado por ingenieros, arquitectos, médicos, antropólogos, sociólogos, abogados, economistas, trabajadoras sociales y expertos temáticos | Designar equipo directivo y profesional interinstitucional que se encargue de la gestión para la integración de un grupo interdisciplinario que defina un programa de investigación nacional en seguridad vial | 1. Conformar e integrar grupo interdisciplinario de expertos para definir programa nacional de investigación en seguridad vial. Definición de bases y lineamientos generales  2. Definición de programa nacional de investigación en seguridad vial y gestión para decisión política de su implementación. Expedición de decreto gubernamental que establece y pone en funcionamiento el programa | Desarrollo del programa nacional de investigación en seguridad vial. Evaluación de avance y resultados | | | |
| 4.1.2. Fomentar el desarrollo de estudios, trabajos investigativos y de tesis de grado en las universidades | Designar equipo directivo y profesional interinstitucional para promover investigación y analice la situación actual | 1. Efectuar gestión con universidades e identificar actores interesados en investigación y desarrollo tecnológico. Identificar proyectos  2. Celebrar convenios de universidades con MOPC, MSPyBS, MEC y otras entidades para investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial | Desarrollo de proyectos de investigación. Evaluación de avance y resultados | | | |
| 4.1.3. Promover la investigación en diferentes entidades educativas, entidades oficiales y organizaciones privadas | Designar equipo directivo y profesional interinstitucional para promover investigación y analice la situación actual | 1. Efectuar gestión con entidades educativas, oficiales y organizaciones privadas e identificar actores interesados en investigación y desarrollo tecnológico. Identificar proyectos  2. Celebrar convenios de entidades con MOPC, MSPyBS, MEC y otras entidades para investigación y desarrollo tecnológico en seguridad vial | Desarrollo de proyectos de investigación. Evaluación de avance y resultados | | | |
| 4.1.4. Realizar eventos, seminarios, congresos o simposios, para la presentación de los resultados de las investigaciones | Designar equipo directivo y profesional interinstitucional que promueva y organice eventos y simposios | Realizar el segundo Congreso Nacional sobre Seguridad Vial | Realizar jornadas y eventos sobre seguridad vial en diferentes ciudades del país | Realizar el tercer Congreso Nacional sobre Seguridad Vial | Realizar jornadas y eventos sobre seguridad vial en diferentes ciudades del país | Realizar el cuarto Congreso Nacional sobre Seguridad Vial |
| 4.1.5. Efectuar un congreso internacional para presentación de trabajos de investigación en los países del MERCOSUR | Designar equipo directivo y profesional interdisciplinario que promueva y organice el primer Congreso MERCOSUR sobre seguridad vial | Gestión para realizar el primer Congreso MERCOSUR sobre seguridad vial | Realizar el primer Congreso MERCOSUR sobre seguridad vial |  |  |  |
| 4.1.6. Participar en eventos, foros y organizaciones internacionales | Expedir directivas institucionales para que directivos y profesionales participen en eventos nacionales e internacionales | Lograr participación de directivos y profesionales en eventos nacionales e internacionales y establecer e implementar mecanismos para que participantes divulguen conocimientos adquiridos en las instituciones nacionales | | | | |

| **Tabla 41. ESTRATEGIA 5: Fortalecer el control, la prevención y la vigilancia policial, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **5.1. Reducir la exposición a riesgos de accidentes de tránsito y sus consecuencias, enfrentando el incumplimiento de las normas de tránsito** | **Designar grupos interinstitucionales para el diseño e implementación de los programas específicos en programas piloto de alto impacto** | **Realizar la operación de los diferentes programas, efectuar evaluación, ajustes y rendición de cuentas** | | | | |
| 5.1.1. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de alcoholemia a conductores de vehículos | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de regulación y control de alcoholemia e iniciar su implementación con programas de alto impacto | Realizar operativos de fines de semana y controles personales de alcoholemia, entre 200 y 600. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de fines de semana y controles personales de alcoholemia, entre 500 y 1000. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.2. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de velocidad en vehículos | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de vigilancia y control de velocidad e iniciar su implementación con programas de alto impacto | Realizar operativos y control de velocidad, entre 200 y 600 vehículos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control de velocidad, entre 500 y 1000 vehículos semanales. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.3. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control sobre el uso del cinturón de seguridad, asientos portainfantes y reposacabezas | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de vigilancia y control sobre el uso y control de cinturón de seguridad, asientos porta infantes y reposa cabezas con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control sobre el uso y control de cinturón de seguridad, asientos porta infantes y reposa cabezas, entre 200 y 600 casos. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control sobre el uso y control de cinturón de seguridad, asientos porta infantes y reposa cabezas, entre 500 y 1000 casos. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.4. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control sobre el uso de casco apropiado por parte de conductores de motocicletas y de su acompañante, así como del número de ocupantes | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de vigilancia y control sobre el uso de casco apropiado por parte de conductores de motocicletas y de su acompañante, así como del número de ocupantes, con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control sobre el uso de casco apropiado por parte de conductores de motocicletas y de su acompañante, así como del número de ocupantes, entre 200 y 600 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control sobre el uso de casco apropiado por parte de conductores de motocicletas y de su acompañante, así como del número de ocupantes, entre 500 y 1000 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.5. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control del respeto a los semáforos y otras señales de tránsito | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de respeto a los semáforos y otras señales de tránsito con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control del programa de respeto a los semáforos y otras señales de tránsito, entre 200 y 600 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control de respeto a los semáforos y otras señales de tránsito, entre 500 y 1000 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.6. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control para evitar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa para evitar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control del programa para evitar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce, entre 100 y 500 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control para evitar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce, entre 500 y 1000 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.7. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control, mediante inspecciones rápidas en las vías, sobre el estado de los vehículos en lo referente a llantas, luces, frenos, limpiaparabrisas y dotación de extintores, señales temporales, botiquines | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de vigilancia y control mediante inspecciones rápidas en las vías, sobre el estado de los vehículos en lo referente a llantas, luces, frenos, limpiaparabrisas y dotación de extintores, señales temporales, botiquín con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control del programa mediante inspecciones rápidas en las vías, sobre el estado de los vehículos en lo referente a llantas, luces, frenos, limpiaparabrisas y dotación de extintores, señales temporales, botiquín, entre 100 y 500 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control mediante inspecciones rápidas en las vías, sobre el estado de los vehículos en lo referente a llantas, luces, frenos, limpiaparabrisas y dotación de extintores, señales temporales, botiquín, entre 500 y 1000 casos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.8. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de los excesos de carga y de pasajeros | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de vigilancia y control de excesos de carga y de pasajeros con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control del programa de excesos de carga y de pasajeros, entre 100 y 500 vehículos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control de excesos de carga y de pasajeros, entre 100 y 500 vehículos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.9. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos como bicicletas, motocicletas, tractores, etc. | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos como bicicletas, motocicletas, tractores, etc, con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control del programa de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos como bicicletas, motocicletas, tractores, etc, entre 500 y 1000 operativos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control de vehículos mal estacionados en la vía y del comportamiento de otros vehículos como bicicletas, motocicletas, tractores, etc, entre 1000 y 2000 operativos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.10. Diseñar e implementar un programa de vigilancia y control para el transporte de sustancias peligrosas | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa para el transporte de sustancias peligrosas con programas de alto impacto | Realizar operativos de vigilancia y control del programa para el transporte de sustancias peligrosas, entre 100 y 500 operativos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles | Realizar operativos de vigilancia y control para el transporte de sustancias peligrosas, entre 100 y 500 operativos similares. En la medida que se asignen recursos ir aumentando el número de controles, evaluación y ajustes | | | |
| 5.1.11. Diseñar e implementar programas de operativos de tránsito especiales en vías y zonas urbanas de alto riesgo de accidentes, especialmente en temporadas de alto flujo vehicular como son las épocas de vacaciones y festividades religiosas, utilizando la técnica de la vigilancia activa | Designar un grupo interinstitucional para el diseño del programa de operativos de tránsito especiales en vías y zonas urbanas de alto riesgo de accidentes, especialmente en temporadas de alto flujo vehicular con programas de alto impacto | Iniciación de programas especiales de control de infracciones de tránsito y apoyo a usuarios en épocas de vacaciones y de alto flujo de tránsito vehicular | Operación de programas especiales de control de infracciones de tránsito y apoyo a usuarios en épocas de vacaciones y de alto flujo de tránsito vehicular, evaluación y ajustes | | | |

| **Tabla 42. ESTRATEGIA 6: Involucramiento efectivo del sector salud** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **6.1. Fortalecer la atención a las víctimas por accidentes de tránsito** | **Disponer de vehículos especializados para atención a las víctimas** | **Reacción inmediata para atender a las víctimas** | | | | |
| 6.1.1. Facilitar la comunicación en caso de accidentes de tránsito, mediante medios de conocimiento público y que funcionen debidamente las 24 horas todos los días | Designación de profesionales responsables y realización de estudios iniciales | Optimización de recursos disponibles de centros, equipos y personal para atención de víctimas. Determinación de necesidades y gestión para obtener recursos | Optimización de recursos disponibles de centros, equipos y personal para atención de víctimas. Dotación, adquisición de equipos y vinculación de personal | | | |
| 6.1.2. Implementar un sistema óptimo de referencia y contrarreferencia para el manejo adecuado de las víctimas | Designar grupo directivo, profesional responsable de estudiar y de efectuar la gestión para la implementación de un sistema óptimo de referencia y contrarreferencia para el manejo adecuado de las víctimas | Expedición de la resolución ministerial que establece y pone en funcionamiento el sistema de referencia y contrarreferencia para el manejo adecuado de las víctimas | Funcionamiento del sistema de referencia y contrarreferencia para el manejo adecuado de las víctimas. Evaluación, ajustes y mejoras | | | |
| 6.1.3. Disponer de ambulancias bien dotadas y mantenidas, equipos y personal capacitado y certificado para prestar, de manera inmediata, primeros auxilios en accidentes, con prioridad, en las zonas geográficas con mayor accidentalidad | Efectuar estudio de ambulancias, equipo y personal disponibles actualmente e implementar medidas iniciales para su mejor uso en la atención de accidentes | Optimizar uso de recursos disponibles de ambulancias, equipos y personal para atender víctimas. Realizar estudios para determinar necesidades de ambulancias, equipos y personal para atención de víctimas de accidentes. Efectuar gestión para obtención de recursos | Operación de ambulancias, equipos y personal de acuerdo con resultados de la vigilancia epidemiológica. Efectuar gestión para obtención de recursos. Efectuar adquisición de ambulancias y equipos y vinculación de personal competente. Evaluación, ajustes y mejoras | | | |
| 6.1.4. Fortalecer los centros hospitalarios disponibles, con equipos apropiados y personal competente, para la atención de víctimas en el área de influencia de la infraestructura vial con mayor probabilidad de accidentes | Efectuar estudio de centros hospitalarios, equipos y personal disponible actualmente e implementar medidas para su mejor uso en la atención de accidentes | Optimizar uso de recursos disponibles en centros hospitalarios, equipos y personal para atender víctimas. Realizar estudios para determinar necesidades de equipos y personal para atención de víctimas de accidentes. Efectuar gestión para obtención de recursos | Optimizar uso de recursos disponibles en centros hospitalarios, equipos y personal para atender víctimas. Efectuar adquisición de equipos y vinculación de personal competente  Evaluación, ajustes y mejoras | | Operación de centros hospitalarios, equipos y personal de acuerdo con resultados de la vigilancia epidemiológica. Evaluación, ajustes y mejoras | |
| 6.1.5. Promover y supervisar cursos de primeros auxilios y contra incendios, para que miembros de la policía nacional, la policía caminera, la policía municipal, los bomberos y los conductores de servicio público, puedan sean prestadores de estos servicios en caso de requerirse | Diseñar programa de capacitación, en cursos de primeros auxilios y contra incendios y preparar material didáctico | Desarrollar el programa de capacitación, en cursos de primeros auxilios y contra incendios con la Policía Nacional y la Policía Caminera | Desarrollar el programa de capacitación, en cursos de primeros auxilios y contra incendios con la Policía Nacional, la Policía Caminera, bomberos y conductores de servicio público. Evaluación, ajustes y mejoras | | | |
| 6.1.6. Realizar la vigilancia de la discapacidad resultante por accidentes de tráfico | Designar un equipo profesional responsable de estudiar y de efectuar la gestión para la vigilancia de la discapacidad resultante por accidentes de tráfico | Diseñar un programa para la vigilancia de la discapacidad resultante por accidentes de tráfico | Desarrollar el programa para la vigilancia de la discapacidad resultante por accidentes de tráfico. Evaluación, ajustes y mejoras | | | |
| **6.2. Fortalecer el estudio y la vigilancia epidemiológica** | **Estudio de situación inicial y definición de aspectos esenciales para la configuración del sistema. Inducción y gestión ante autoridades del MSPyBS para fortalecimiento del sistema** | **Estudio, diseño e implementación del sistema de información epidemiológica de accidentes de tránsito en concordancia con el SIAT del MOPC. Establecimiento y puesta en funcionamiento mediante Resolución Ministerial del MSPyBS** | **Operación del sistema de información epidemiológica de accidentes de tránsito, evaluación, ajustes y rendición de cuentas** | | | |
| 6.2.1. Fortalecimiento de un sistema de información mediante la recolección, procesamiento y análisis de información de morbilidad y mortalidad ocasionada por accidentes de tránsito, para la vigilancia epidemiológica, que sea confiable y oportuno y tenga obligatoriedad de seguimiento, homogeneidad de variables y una cobertura nacional, regional y local. Con este fin, se debe lograr la participación de las entidades de salud, públicas y privadas, y demás instituciones que obtienen y manejan información estadística sobre el particular | Realización de estudio organizativo y operativo para definir la comunicación telefónica. Resolución Ministerial del MSPyBS que establece y pone en funcionamiento el número telefónico | Operación del número telefónico. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | | | |
| 6.2.2. Diseñar y aplicar nuevas estrategias institucionales de promoción de la salud enfocadas a la prevención y la disminución de la accidentalidad y de la severidad de los accidentes de tránsito | Designar grupo profesional responsable e implementar un sistema óptimo y efectuar estudio de experiencias | Diseñar programa de salud con nuevas estrategias para promoción de la salud enfocadas a la prevención y la disminución de la accidentalidad y de la severidad de los accidentes de tránsito | Operación del programa de salud para prevención y disminución de accidentalidad y de severidad en accidentes de tránsito | | | |
| 6.2.3. Impulsar la comunicación de riesgo a los tomadores de decisión y a la comunidad al divulgar la información entre los sectores interesados, difundir la información al público y orientar, liderar y realizar campañas específicas | Designar grupo profesional responsable y definir mecanismos de comunicación de riesgo a tomadores de decisiones y de divulgación a sectores interesados, público y de promover y realizar campañas específicas | Implementación de mecanismos de comunicación de riesgo a tomadores de decisiones y de divulgación a sectores interesados, público y realización de campañas específicas. Evaluación, ajustes y mejoras | Implementación de mecanismos de comunicación de riesgo a tomadores de decisiones y de divulgación a sectores interesados, público y realización de campañas específicas. Evaluación, ajustes y mejoras | | | |
| 6.2.4. Fortalecer la capacidad de los recursos humanos del sector salud para la vigilancia y la comunicación de riesgo | Designar grupo directivo y profesional responsable de elaborar el programa y de efectuar la gestión para fortalecer la capacidad de los recursos humanos del sector salud para la vigilancia y la comunicación de riesgo | Implementación del programa de fortalecimiento de la capacidad de los recursos humanos del sector salud para la vigilancia y la comunicación de riesgo. Evaluación, ajustes y mejoras | Implementación del programa de fortalecimiento de la capacidad de los recursos humanos del sector salud para la vigilancia y la comunicación de riesgo. Evaluación, ajustes y mejoras. | | | |
| 6.2.5. Producir de material educativo referente a la atención de víctimas de accidentes | Designar grupo profesional responsable y efectuar estudio de experiencias internacionales y definir aspectos básicos del material educativo | Definir y elaborar el material educativo referente a la atención de víctimas de accidentes | Desarrollo de proyectos de investigación, avance de resultados. Evaluación, ajustes y mejoras | Divulgar el material educativo y efectuar capacitación. Evaluación, ajustes y mejoras | | |
| 6.2.6. Promover la investigación de determinantes de lesiones y fallecimientos por accidentes de tránsito | Designar grupo profesional responsable y efectuar estudio de experiencias internacionales | Definir líneas de investigación y formular proyectos | Desarrollo de proyectos de investigación, avance de resultados. Evaluación, ajustes y mejoras |  |  |  |

| **Tabla 43. ESTRATEGIA 7: Mejoras en la infraestructura y en la gestión del tránsito para la seguridad vial** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **7.1. Elaborar, actualizar e implementar manuales y guías técnicas para mejorar la seguridad vial** | **Designar equipo profesional responsable y preparar documentación para efectuar proceso de actualización y mejora de manuales y guías técnicas** | **Realizar verificación y actualizar manuales y guías para carreteras. Preparar documentación para contratar consultorías para vías urbanas y otras** | **Aplicar manuales y guías elaboradas para carreteras. Realizar contratación y desarrollar consultorías para manuales y guías para vías urbanas y otras** | **Aplicar manuales y guías elaboradas para carreteras y vías urbanas** | | **Revisar y actualizar manuales y guías elaboradas para carreteras** |
| 7.1.1. Aprobar, divulgar e implementar el Manual de Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Carreteras y Calles | Definir equipo profesional responsable MOPC para verificar contenido del Manual y realizar actualización. Gestionar aprobación | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia el Manual actualizado. Efectuar divulgación y capacitación para la adecuada aplicación | Aplicación del Manual de Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Carreteras y Calles | | | Revisión y actualización del Manual de Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Carreteras y Calles |
| 7.1.2. Actualizar, divulgar e implementar el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras | Definir equipo profesional responsable MOPC para verificar contenido del Manual y efectuar gestión para actualización en seguridad vial | Realizar actualización del Manual en seguridad vial. Gestionar aprobación .Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras actualizado | Efectuar divulgación y capacitación para la adecuada aplicación  Aplicación del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras | Aplicación del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras | | Revisión y actualización del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia el Manual actualizado |
| 7.1.3. Actualizar, divulgar e implementar la Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales | Definir equipo profesional responsable MOPC para verificar contenido de la Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales y realizar gestión para actualización | Realizar actualización de la Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales. Gestionar aprobación  Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia la guía referida actualizada | Efectuar divulgación y capacitación para la adecuada aplicación  Aplicación de la Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales | Aplicación de la Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales | | Revisión y actualización de la una Guía para el Control Temporal del Tránsito en Zonas de Trabajos Viales. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia la Guía actualizada |
| 7.1.4. Actualizar, divulgar e implementar una Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes | Definir equipo profesional responsable MOPC para verificar contenido de la Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes. Realizar gestión para actualización | Realizar actualización de la Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes. Gestionar aprobación. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia la Guía referida | Aplicación de la Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes | | | Revisión y actualización de la Guía para la Identificación de Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia la Guía actualizada |
| 7.1.5. Elaborar e implementar un Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría. Adelantar proceso de contratación | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar el Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia y aplicación el Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras | Aplicación del Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras. | | Revisión y actualización del Manual para Diseño Geométrico de Intersecciones para Carreteras. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia el Manual actualizado |
| 7.1.6. Elaborar e implementar un Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas |  | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría. Adelantar proceso de contratación | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar el Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas. | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia y aplicación el Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas | Aplicación del Manual de Diseño de Vías e Intersecciones Urbanas | |
| 7.1.7. Elaborar e implementar un Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar el Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia y aplicación del Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras | Aplicación del Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras | | Revisión y actualización del Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en las Carreteras. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia el Manual actualizado |
| 7.1.8. Elaborar e implementar un Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas |  | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría. Adelantar proceso de contratación | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar el Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia y aplicación del Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas | Aplicación del Manual sobre Aplicaciones de Ingeniería para mejorar la Seguridad Vial en Vías Urbanas | |
| 7.1.9. Elaborar e implementar una Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría. Adelantar proceso de contratación | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar una Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia la Guía referida | Aplicación de la Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial | | | Revisión y actualización de la Guía para la realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial. Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia la Guía actualizada |
| 7.1.10. Elaborar e implementar una Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías | - |  | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría. Adelantar proceso de contratación | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar una Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia y aplicación de la Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías | Aplicación de la Guía para el Diseño, Construcción, Mantenimiento y Operación de Ciclovías |
| 7.1.11. Elaborar e implementar un Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles |  |  | Definir equipo profesional responsable MOPC y elaborar y aprobar Términos de Referencia para contratar consultoría. Adelantar proceso de contratación | Realizar contratación y desarrollar consultoría para elaborar el Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles | Expedir Resolución MOPC aprobando y poniendo en vigencia y aplicación el Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles | Aplicación del Manual para Estudios de Capacidad y Nivel de Servicio en Carreteras de Dos Carriles |
| **7.2.Implementar medidas en las carreteras y vías urbanas existentes para mejorar la seguridad vial** | **Estudiar sistema de referencia de las carreteras y designar equipo profesional que se encargue de la gestión de auditorías e inspecciones de seguridad vial** | **Efectuar actualización del sistema de referencia de las carreteras**  **Diseño del programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial e iniciar la implementación** | **Implementar el sistema de referencia de las carreteras actualizado y desarrollar las auditorías e inspección de seguridad vial** | **Desarrollar auditorías e inspección de seguridad vial. Evaluación, ajustes y mejoras** | | |
| 7.2.1. Diseñar e implementar un sistema físico de referencia para las carreteras | Designar equipo profesional del MOPC para revisar y proponer recomendaciones para implementar un sistema físico de referencia para las carreteras actualizado | Realizar un estudio para implementar un sistema físico de referencia para las carreteras actualizado e iniciar su colocación física | Implementar un sistema físico de referencia para las carreteras actualizado | | | |
| 7.2.2. Diseñar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y de estudio de puntos críticos, en las carreteras nacionales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad | Designar equipo profesional del MOPC para que se encargue de la gestión para realizar auditorías e inspecciones de seguridad vial y seleccionar vías | Efectuar capacitación de profesionales y diseñar programa de auditorías de seguridad vial e iniciar implementación del programa | Desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial | | Desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | |
| 7.2.3. Verificar estudios ya realizados sobre sitios de concentración de accidentes y de auditoría de seguridad vial mediante tecnología IRAP | Dirección de Planificación y Departamento de Seguridad Vial, del MOPC, se responsabilicen de estructurar programa | Gestión para aprobación del programa, asignación de recursos y contratación de estudios y proyectos | Evaluación y seguimiento del programa | | | |
| 7.2.4. Proyectar y ejecutar las obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial en carreteras de acuerdo con las recomendaciones del estudio de sitios críticos por concentración de accidentes y de la auditoría e inspección de IRAP |  | Implementación de medidas para mejorar seguridad de las carreteras, según recomendaciones de IRAP y de sitios críticos | | | | |
| 7.2.5. Diseñar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y de estudio de puntos críticos, en las vías urbanas de las ciudades capitales dando prioridad a aquellas con mayor accidentalidad y siniestralidad | Designar equipo profesional que se encargue de la gestión de las auditorías e inspecciones de seguridad vial para vías urbanas de ciudades capitales y prepare información inicial | Capacitar profesionales y diseñar programación de auditorías e inspecciones de seguridad vial para vías urbanas de ciudades capitales e iniciar implementación | Desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para vías urbanas de ciudades capitales | Desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para vías urbanas de ciudades capitales. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | |
| 7.2.6. Proyectar y ejecutar las obras y/o el equipamiento para mejorar la seguridad vial de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones |  | Diseñar y construir obras y proveer dotación de equipamiento y elementos para seguridad vial, en vías urbanas de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones de seguridad vial | Diseñar y construir obras y proveer dotación de equipamiento y elementos para seguridad vial, en vías urbanas de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones de seguridad vial. | Diseñar y construir obras y proveer dotación de equipamiento y elementos para seguridad vial, en vías urbanas de acuerdo con las recomendaciones de las auditorías e inspecciones de seguridad vial. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | |
| **7.3. Incorporación de componentes de seguridad vial en los diseños y la ejecución de obras y actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y vías urbanas** | **Expedir Resoluciones Ministeriales que incorporen componentes de seguridad vial en los diseños y la ejecución de obras y actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y vías urbanas y designar equipos profesionales responsables de la gestión** | **Incluir entre 10% y 20% del costo total de las obras en el presupuesto para componentes de seguridad vial. Incluir en los Términos de Referencia de consultoría y en los de ejecución de obras y mantenimiento el control temporal de tránsito y realizar e implementar auditorías de seguridad vial en planes y diseños** | **Implementar componentes de seguridad vial con recursos incluidos entre el 10% y el 20% con los Términos de Referencia para los diseños y el control temporal de tránsito en la ejecución de obras y con la aplicación de las auditorías de seguridad vial en planes, diseños y obras recién construidas** | **Implementar componentes de seguridad vial con recursos incluidos entre el 10% y el 20% con los Términos de Referencia para los diseños y el control temporal de tránsito en la ejecución de obras y con la aplicación de las auditorías de seguridad vial en planes, diseños y obras recién construidas. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras** | | |
| 7.3.1. Incluir en la planificación de todos los proyectos viales el componente presupuestal necesario para dotar a la vía de los elementos de seguridad vial requeridos. Se estima un monto entre el 10% y el 20% del costo total del proyecto | Expedición de Resolución Ministerial de MOPC que establece que en los proyectos viales se incluya monto presupuestal entre el 10% y el 20% del costo del proyecto para el componente de seguridad vial | Inclusión en proyectos viales de un monto presupuestal entre el 10% y el 20% del costo total de la obra para el componente de seguridad vial | Inclusión en proyectos viales de un monto presupuestal entre el 10% y el 20% del costo total de la obra para el componente de seguridad vial. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.3.2. Incluir en los Términos de Referencia para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento, la obligación de incluir el componente de seguridad vial | Expedición de Resolución Ministerial que establece que en los Términos de Referencia para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento se incluya el componente de seguridad vial | Inclusión en los Términos de Referencia del componente de seguridad vial para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento | Inclusión en los Términos de Referencia del componente de seguridad vial para los diseños de obras viales de construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.3.3. Realizar auditorías de seguridad vial para verificar los aspectos de seguridad vial en los planes y diseños de obras viales | Designar equipo profesional que se encargue de la gestión para efectuar de seguridad vial en planes y diseños de obras viales e iniciar la gestión | Contratar consultoría para capacitar profesionales y diseñar instrumentos para auditorías de seguridad vial en planes y diseños de obras viales e iniciar implementación | Desarrollo de auditorías de seguridad vial en planes y diseños de obras viales. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.3.4. Incluir en el contenido de los contratos la obligación de los contratistas de diseñar e implementar el control temporal del tránsito en las zonas de trabajos viales, de acuerdo con las exigencias institucionales correspondientes contenidas en la Guía para el Control Temporal del Tránsito en las Zonas de Trabajos Viales | Expedición de Resolución Ministerial que establece la inclusión en las minutas de contratos la obligación de los contratistas de diseñar e implementar el control temporal del tránsito en las zonas de trabajos viales, de acuerdo con las exigencias institucionales | Inclusión en los contratos y aplicación en obras de la obligación de los contratistas de diseñar e implementar control temporal del tránsito en la zona de trabajos viales | Inclusión en los contratos y aplicación en obras de la obligación de los contratistas de diseñar e implementar control temporal del tránsito en la zona de trabajos viales. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.3.5.Realizar auditorías de seguridad vial en las obras recién construidas e implementar sus recomendaciones antes de darlas en operación |  |  | Desarrollo de auditorías de seguridad vial en obras viales recién construidas | Desarrollo de auditorías de seguridad vial en obras viales recién construidas. Evaluación de resultados, ajustes y mejoras | | |
| **7.4. Realizar estudios para determinar la incidencia de las características de la infraestructura carretera en la accidentalidad vial** | **Designar equipo profesional del MOPC que se encargue de la gestión para la investigación vial y defina lineamientos iniciales** | **Formular proyectos de investigación con grupos universitarios interesados y gestionar recursos** | **Desarrollo de proyectos de investigación. Avance de resultados, ajustes y mejoras** | | | |
| 7.4.1. Investigar la relación entre los elementos geométricos, superficiales y operativos de la carretera y la accidentalidad | Recolectar y analizar experiencias internacionales e identificar grupos de interés en universidades nacionales | Formular proyectos de investigación con grupo universitario interesado y gestionar recursos | Desarrollo de proyectos de investigación en relación entre los elementos geométricos, superficiales y operativos de la carretera y la accidentalidad. Avance de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.4.2. Investigar el funcionamiento de las intersecciones viales con relación a la accidentalidad | Recolectar y analizar experiencias internacionales e identificar grupos de interés en universidades nacionales | Formular proyectos de investigación con grupo universitario interesado y gestionar recursos | Desarrollo de proyectos de investigación del funcionamiento de las intersecciones viales con relación a la accidentalidad. Avance de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.4.3.Establecer un programa periódico de medición de capacidad y nivel de servicio en las carreteras nacionales y su relación con la accidentalidad | Recolectar y analizar experiencias internacionales e identificar grupos de interés en universidades nacionales | Formular proyectos de investigación con grupo universitario interesado y gestionar recursos | Desarrollo de proyectos de investigación en relación a capacidad y nivel de servicio en las rutas nacionales y su relación con la accidentalidad. Avance de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.4.4. Efectuar estudios de relación beneficio-costo de las medidas implementadas comparadas con los resultados obtenidos | Recolectar y analizar experiencias internacionales e identificar grupos de interés en universidades nacionales | Formular proyectos de investigación con grupo universitario interesado y gestionar recursos | Desarrollo de proyectos de investigación en relación beneficio-costo de las medidas implementadas comparadas con los resultados obtenidos. Avance de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.4.5. Efectuar estudios de efectos colaterales de las medidas implementadas en la movilidad, la economía y el medio ambiente | Recolectar y analizar experiencias internacionales e identificar grupos de interés en universidades nacionales | Formular proyectos de investigación con grupo universitario interesado y gestionar recursos | Desarrollo de proyectos de investigación en relación de efectos colaterales de las medidas implementadas en la movilidad, la economía y el medio ambiente. Avance de resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 7.4.6. Hacer evaluación, seguimiento y monitoreo para determinar efectividad de las medidas implementadas |  | Elaborar procedimiento para seguimiento y monitoreo | Aplicar procedimiento para seguimiento y monitoreo y evaluar los resultados | | | |

| **Tabla 44. ESTRATEGIA 8: Educación y capacitación para la seguridad vial 2013-2018** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **8.1. Consolidar la política y los programas gubernamentales para implementar educación en seguridad vial en la población estudiantil** | **Estudio y preparación de documento sobre política gubernamental de educación para la seguridad vial** | **Expedición de decreto gubernamental para establecer y poner en funcionamiento la política para educación en seguridad vial** | **Aplicación de la política gubernamental para educación en seguridad vial y evaluación de resultados** | | | |
| 8.1.1. Establecer formalmente mediante decreto gubernamental la política para la educación obligatoria en seguridad vial | Estudio y preparación de documento sobre política gubernamental de educación para la seguridad vial | Expedición de decreto gubernamental para establecer y poner en funcionamiento la política para educación en seguridad vial | Aplicación de la política gubernamental para educación en seguridad vial. Evaluación y resultados | | | |
| 8.1.2. Estructurar e implementar el Programa Nacional de Educación en Seguridad Vial 2013-2018, que determine las responsabilidades institucionales y defina sobre los aspectos educativos, legales, organizativos, presupuestales, de planificación y operativos, que correspondan y sobre los mecanismos para el seguimiento y evaluación | Resolución Ministerial MEC que establece y pone en funcionamiento el Plan Nacional de Educación en Seguridad Vial 2013-2018 | Implementación del Plan Nacional de Educación en Seguridad Vial 2013-2018 | | | | |
| 8.1.3. Declarar el año 2014 como el Año de la Educación en Seguridad Vial | Resolución Ministerial MEC que declara el año 2014 como Año de la Educación en Seguridad Vial | Celebración del Año de la Educación en Seguridad Vial 2014 | Evaluación de resultados del Año de la Educación en Seguridad Vial y propuestas de mejora a la educación |  |  |  |
| **8.2. Capacitar el personal de las entidades de tránsito: nacionales, departamentales y municipales** | **Designar equipo profesional del MOPC, MEC y MSPyBS para que se encargue de la gestión para implementar un programa de capacitación de entidades de tránsito y estudie situación inicial** | **Designar y/o contratar expertos para diseñar programa de capacitación de entidades de tránsito e iniciar implementación con experiencias piloto** | **Desarrollar programa de capacitación especializada para personal de entidades de tránsito. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras** | | | |
| 8.2.1. Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional. Iniciar con cursos de formación de formadores | Designar equipo profesional del MOPC, MEC y MSPyBS para que se encargue de la gestión para implementar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para diseñar programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional e iniciar implementación con experiencias piloto | Desarrollar programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Nacional. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.2.2. Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera. Iniciar con cursos de formación de formadores | Designar equipo profesional del MOPC, MEC y MSPyBS para que se encargue de la gestión para implementar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para diseñar programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera e iniciar implementación con experiencias piloto | Desarrollar programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Caminera. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.2.3. Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito. Iniciar con cursos de formación de formadores | Designar equipo profesional del MOPC, MEC y MSPyBS para que se encargue de la gestión para implementar un programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para diseñar programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito e iniciar implementación con experiencias piloto | Desarrollar programa especial de capacitación en seguridad vial para la Policía Municipal de Tránsito. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.2.4. Capacitar en aspectos de tránsito al personal de las Fuerzas Armadas y de otros organismos de seguridad estatal. Iniciar con cursos de formación de formadores | Designar equipo profesional del MOPC, MEC y MSPyBS para que se encargue de la gestión para implementar un programa de capacitación en aspectos de seguridad vial al personal de las Fuerzas Armadas y de otros organismos de seguridad estatal y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para diseñar programa de capacitación en aspectos de seguridad vial al personal de las Fuerzas Armadas y de otros organismos de seguridad estatal e iniciar implementación con experiencias piloto | Desarrollar programa de capacitación en aspectos de seguridad vial al personal de las Fuerzas Armadas y de otros organismos de seguridad estatal. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.2.5. Diseñar y realizar un programa especial de capacitación en seguridad vial para los funcionarios de organismos responsables del transporte terrestre como la Dirección Nacional de Transporte- DINATRAN, Servicio de Transporte Metropolitano-SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal.  Iniciar con cursos de formación de formadores | Designar equipo profesional del MOPC, MEC y MSPyBS para que se encargue de la gestión para implementar un programa especial de capacitación en seguridad vial para los funcionarios de organismos responsables del transporte terrestre como la Dirección Nacional de Transporte- DINATRAN, Servicio de Transporte Metropolitano-SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para diseñar programa especial de capacitación en seguridad vial para los funcionarios de organismos responsables del transporte terrestre como la Dirección Nacional de Transporte- DINATRAN, Servicio de Transporte Metropolitano-SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal e iniciar implementación con experiencias piloto | Desarrollar programa especial de capacitación en seguridad vial para los funcionarios de organismos responsables del transporte terrestre como la Dirección Nacional de Transporte- DINATRAN, Servicio de Transporte Metropolitano-SETAMA y Direcciones de Tránsito Municipal. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **8.3. Efectuar sensibilización y re-educación de conductores profesionales** | **Designar equipo profesional del MEC, MOPC, MSPyBS, DINATRAN y SETAMA para que se encargue de la gestión para implementar un programa de sensibilización y re-educación de conductores profesionales y estudie situación inicial** | **Designar y/o contratar expertos para diseñar programa de sensibilización y re-educación de conductores profesionales e iniciar implementación con experiencias piloto** | **Desarrollar programa de sensibilización y re-educación de conductores profesionales. Evaluación de avance y resultados, ajustes y mejoras** | | | |
| 8.3.1. Elaborar el contenido de los programas y el material educativo | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para determinar contenido de los programas y diseñar material educativo | Editar material educativo para sensibilización y re-educación de conductores profesionales | Utilización del material educativo y propuesta de ajustes y mejoras | | Revisión y actualización del material educativo para sensibilización y re-educación de conductores profesionales |
| 8.3.2. Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de autobuses de pasajeros | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para determinar contenido de los programa de sensibilización y re-educación de conductores de autobuses pasajeros e iniciar con experiencias piloto | Desarrollar programa de sensibilización y re-educación de conductores de autobuses pasajeros. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.3.3. Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de vehículos de carga | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para determinar contenido de los programa de sensibilización y re-educación de conductores de vehículos de carga e iniciar con experiencias piloto | Desarrollar programa de sensibilización y re-educación de conductores de vehículos de carga. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.3.4. Realizar los programas de sensibilización y re-educación con conductores de taxis | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para determinar contenido de los programa de sensibilización y re-educación de conductores de taxis e iniciar con experiencias piloto | Desarrollar programa de sensibilización y re-educación de conductores de taxis. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **8.4. Llevar a cabo cursos y ciclos de conferencias para el personal de entidades gubernamentales** | **Designar equipo profesional que se encargue de la gestión para la capacitación en seguridad vial de personal de entidades gubernamentales y estudie situación inicial** | **Designar y/o contratar expertos para diseñar programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial de personal de entidades gubernamentales e iniciar con experiencias piloto** | **Desarrollar programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial a personal de entidades gubernamentales. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras** | | | |
| 8.4.1. Elaborar el programa institucional y el material educativo | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión para el programa institucional y el material educativo | Designar y/o contratar expertos para preparar el programa institucional y elaborar el material educativo | Edición del material educativo y utilización en el desarrollo del programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial para personal de entidades gubernamentales | Utilización del material educativo en desarrollo del programa de sensibilización y capacitación institucional. Evaluación del material y propuesta de ajustes y mejoras | | Revisión y actualización del material educativo para sensibilización y capacitación en seguridad vial de personal de instituciones gubernamentales |
| 8.4.2. Realizar los programas de sensibilización y capacitación en instituciones de los diferentes niveles de gobierno | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión de capacitación en instituciones de los diferentes niveles de gobierno | Designar y/o contratar expertos para diseñar un programa de capacitación en instituciones de los diferentes niveles de gobierno e iniciar con experiencias piloto | Desarrollo del programa de capacitación en instituciones de los diferentes niveles de gobierno. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.4.3. Realizar capacitación permanente y obligatoria para conductores de entidades oficiales, dando prelación a los de las instituciones relacionadas con el sector salud, obras públicas, educación y organismos de control | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión de la capacitación de conductores de vehículos de entidades oficiales y estudie situación inicial | Designar y/o contratar expertos para diseñar un programa de sensibilización y re-educación de conductores de vehículos de entidades oficiales e iniciar con experiencias piloto | Desarrollar el programa de sensibilización y re-educación de conductores de vehículos de entidades oficiales. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **8.5. Supervisar la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores** | **Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión para la supervisión de la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores** | **Designar y/o contratar expertos que definan la organización y los requerimientos que debe cumplir una escuela de formación de conductores y elaborar manuales y procedimientos para auditoría de estas escuelas** | **Expedición de normativa legal sobre requerimientos que deben cumplir escuelas. Implementar un programa de auditoría y certificación de estas escuelas** | **Desarrollar el programa de auditoría y certificación de escuelas de formación de conductores. Desarrollo de programas especiales para formación de conductores profesionales de vehículos de servicio público y de motocicletas y ciclomotores. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras** | | |
| 8.5.1. Elaborar y aplicar un estudio que defina la organización y los requerimientos que debe cumplir una escuela de formación de conductores | Designar equipo profesional interinstitucional que se encargue de la gestión para la supervisión de la calidad educativa de las escuelas de formación de conductores y estudie la situación inicial | Designar y/o contratar expertos que definan la organización y los requerimientos que debe cumplir una escuela de formación de conductores | Expedición de normativa legal sobre requerimientos que deben cumplir las escuelas de formación de conductores | Aplicación de la normativa legal sobre requerimientos que deben cumplir las escuelas de formación de conductores | | |
| 8.5.2. Elaborar y aplicar manuales y procedimientos específicos para auditoria de escuelas de conducción | Designar equipo profesional del MEC, DINATRAN Y SETAMA, que se encargue de la gestión para estructurar auditorias a las escuelas de conducción. | Designar y/o contratar expertos que elaboren manuales y procedimientos para la auditoría de las escuelas de formación profesional | Resolución MOPC que apruebe, establece y pone en funcionamiento manuales y procedimientos para la auditoría y certificación de escuelas de formación de conductores | Utilización de manuales y procedimientos para auditoría y certificación de escuelas de formación de conductores. Evaluación y propuesta de ajustes y mejoras | | Revisión y actualización de los manuales y procedimientos para auditoría y certificación de escuelas de formación de conductores |
| 8.5.3. Formar profesores y auditores de escuelas de conducción |  | Designar y/o contratar expertos que definan un programa y contenido para capacitar profesores y auditores de escuelas de conducción | Desarrollo de programa para capacitar profesores y auditores de escuelas de formación de conductores. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 8.5.4. Formular e implementar un programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción |  | Designar y/o contratar expertos que formulen un programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción | Puesta en marcha del programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción | Desarrollo de programa de auditoría y certificación de escuelas de conducción. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | |
| 8.5.5. Diseñar y propiciar un programa especial para la formación de conductores profesionales de vehículos de servicio público | Designar equipo interinstitucional que se encargue de la gestión para implementar un programa especial para la formación de conductores profesionales de servicio público | Designar y/o contratar un grupo de expertos que elaboren el programa y contenido para la formación de conductores profesionales de servicio público | Desarrollar el programa de formación de conductores profesionales de servicio público | Desarrollar el programa de formación de conductores profesionales de servicio público. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | |
| 8.5.6. Diseñar y propiciar un programa especial para la formación de conductores de motocicletas y ciclomotores | Designar equipo interinstitucional que se encargue de la gestión para implementar un programa especial para formación de conductores de motocicletas y ciclomotores | Designar y/o contratar un grupo de expertos que elaboren el programa, contenido y el material didáctico formación de conductores de motocicletas y ciclomotores | Desarrollar el programa de formación de conductores de motocicletas y ciclomotores. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **8.6. Preparar y desarrollar una oferta educativa para diferentes grupos sociales** | **Designar equipo profesional de MEC que se encargue de la gestión para preparar y desarrollar una oferta educativa para diferentes grupos sociales** | **Designar y/o contratar expertos que se encarguen de concebir, estructurar y diseñar diversas modalidades educativas para seguridad vial e implementar casos piloto** | **Implementar ofertas educativas diversas. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras** | | | |
| 8.6.1. Elaborar un estudio para estructurar una oferta educativa variada para la seguridad vial y elaborar los materiales correspondientes: cursos y conferencias especiales, sesiones de verano, teatro, pintura, concursos, sensibilización en ruta y otras de diversa índole | Designar equipo profesional de MEC que se encargue de la gestión para preparar y desarrollar ofertas educativas para diferentes grupos sociales y estudie la situación inicial | Designar y/o contratar expertos que se encarguen de concebir, estructurar y diseñar diversas modalidades educativas para seguridad vial e implementar casos piloto | Aplicar modalidades educativas para diversos grupos sociales. Evaluación de resultados y mejoras | | | |
| 8.6.2. Diseñar, promocionar y realizar un programa de oferta educativa y evaluar sus resultados |  | Designar y/o contratar expertos para diseñar y promocionar un programa de capacitación en seguridad vial mediante diferentes ofertas educativas y realizar experiencias piloto | Desarrollar el programa de capacitación en seguridad vial mediante diferentes ofertas educativas. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |

| **Tabla 45. ESTRATEGIA 9: Fomento de vehículos más seguros para movilizarse** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **9.1. Establecer un sistema para controlar el estado de los vehículos a motor de acuerdo con la normativa vigente** | **Designar equipo directivo y profesional del MOPC para que se encargue de la gestión para establecer un sistema para controlar el estado de los vehículos a motor y analice la situación actual** | **Examinar normativa actual sobre el control de la conformidad técnica de la seguridad de los vehículos a motor y la normativa sobre la adecuada operación y supervisión de los centros de control vehicular. Diseñar programa de inspección para vehículos de servicio público** | **Definir programa de inspecciones técnicas periódicas del parque vehicular e iniciar implementación. Desarrollar programa de inspecciones para vehículos de servicio público** | **Desarrollar programa para inspecciones técnicas periódicas del parque vehicular y el programa específico para vehículos de servicio público** | | |
| 9.1.1. Diseñar e implementar un programa para la inspección técnica periódica del parque vehicular | Designar equipo profesional de MOPC, DINATRAN, SETAMA, para que se encargue de la gestión para controlar el estado de los vehículos y analizar la situación actual y definir bases para un programa de inspección técnica periódica del parque vehicular | Diseñar programa para inspección técnica periódica del parque vehicular. Designar y/o contratar un grupo de expertos para estudiar y proponer actualización de la normativa legal sobre el control técnico del estado de los vehículos a motor y la normativa sobre la adecuada operación y supervisión de los centros de control vehicular. Expedir la normativa legal actualizada sobre el control de la conformidad técnica de la seguridad de los vehículos a motor y la normativa actualizada sobre la adecuada operación y supervisión de los centros de control vehicular | Definir programa para inspecciones técnicas periódicas del parque vehicular e iniciar implementación | Desarrollar programa para inspecciones técnicas periódicas del parque vehicular, Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | |
| 9.1.2. Establecer un programa específico para la revisión técnica periódica de los vehículos de servicio público | Designar equipo profesional de MOPC, DINATRAN y SETAMA, para que se encargue de la gestión para controlar el estado de los vehículos de servicio público y analizar la situación actual y definir bases para un programa de inspección técnica periódica del parque vehicular. Fortalecer programa existente en SETAMA | Diseñar programa específico para la revisión técnica periódica de los vehículos de servicio público e iniciar implementación | Desarrollar programa específico para la revisión técnica periódica de los vehículos de servicio público. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **9.2. Establecer políticas, planes y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor** | **Designar equipo directivo y profesional que se encargue de la gestión para establecer políticas y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor y analice la situación actual** | **Designar y/o contratar grupo de expertos para que estudie y proponga políticas y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor** | **Estudio, análisis y decisión del gobierno para establecer políticas y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor** | **Expedición de Decreto Gubernamental que establece políticas y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor e iniciar implementación** | **Aplicación de políticas y desarrollo de programas para la renovación del parque automotor** | |
| 9.2.1.Realizar un estudio del parque automotor del país y definir mecanismos para su renovación | Designar equipo directivo y profesional de MOPC que se encargue de la gestión para la renovación del parque automotor y analice la situación actual | Designar y/o contratar grupo de expertos para estudiar parque automotor actual y proponer mecanismos para su renovación | Estudio, análisis y decisión del gobierno para establecer políticas y programas para la renovación del parque automotor | Expedición de Decreto Gubernamental que establece políticas y programas gubernamentales para la renovación del parque automotor | Aplicación de políticas y desarrollo de programas para la renovación del parque automotor | |
| 9.2.2.Establecer una reglamentación para la importación vehicular que impida la entrada al país de vehículos que por su antigüedad afectan la seguridad vial | Designar equipo directivo y profesional de MOPC que se encargue de la gestión para el estudio y definición de la reglamentación para la importación de vehículos limitando aquellos que por su antigüedad afectan la seguridad vial | Designar y/o contratar grupo de expertos que estudien la reglamentación sobre importación vehicular y propongan modificaciones tendientes a mejorar la seguridad vial | Expedición de nueva reglamentación para la importación de vehículos usados | Aplicación de la nueva normativa para la importación de vehículos usados. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | |

| **Tabla 46. ESTRATEGIA 10: Financiación sostenible de la seguridad vial** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **10.1 Lograr asignación de recursos específicos para la seguridad vial en el presupuesto de las diferentes entidades** | **Expedición de directiva institucional para que estudie y gestione asignación de recursos específicos para seguridad vial en los presupuestos de cada entidad** | **Inclusión en los presupuestos de ministerios y entidades, recursos específicos para seguridad vial y evaluación de resultados** | | | | |
| 10.1.1 Asignar recursos para seguridad vial en los presupuestos de los Ministerios de: Obras Públicas y Comunicaciones; Salud Pública y Bienestar Social; Educación y Cultura; Interior; Público Policía Nacional; Policía Caminera y otros relacionados | Designar equipo directivo y profesional en MOPC, MSPyBS, MEC, Interior y Público para que estudie y gestione asignación de recursos específicos para seguridad vial en el presupuesto de 2014 | Inclusión en los presupuestos del MOPC, MSPyBS, MEC, Interior y Público, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2015 | Inclusión en los presupuestos del MOPC, MSPyBS, MEC, Interior y Público, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2016 | Inclusión en los presupuestos del MOPC, MSPyBS, MEC, Interior y Público, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2017 | Inclusión en los presupuestos del MOPC, MSPyBS, MEC, Interior y Público, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2018 | Inclusión en los presupuestos del MOPC, MSPyBS, MEC, Interior y Público, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2019 |
| 10.1.2 Asignar recursos presupuestales para seguridad en la DINATRAN, SETAMA | Designar equipo directivo y profesional en DINATRAN, SETAMA y Policía Nacional, para que estudie y gestione asignación de recursos específicos para seguridad vial en presupuesto de 2014 | Inclusión en presupuestos de DINATRAN, SETAMA y Policía Nacional, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2015 | Inclusión en presupuestos de DINATRAN, SETAMA y Policía Nacional, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2016 | Inclusión en presupuestos de DINATRAN, SETAMA y Policía Nacional, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2017 | Inclusión en presupuestos de DINATRAN, SETAMA y Policía Nacional, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2018. | Inclusión en presupuestos de DINATRAN, SETAMA y Policía Nacional, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2019 |
| 10.1.3.Asignar recursos presupuestales para la seguridad vial en los Municipios | Designar equipo directivo y profesional en los municipios, para que estudie y gestione asignación de recursos específicos para seguridad vial en presupuesto de 2014 | Inclusión en presupuestos de los municipios, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2015 | Inclusión en presupuestos de los municipios, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2016 | Inclusión en presupuestos de los municipios, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2017 | Inclusión en presupuestos de los municipios, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2018 | Inclusión en presupuestos de los municipios, de recursos específicos para seguridad vial. Evaluación de resultados y definición para inclusión en presupuesto de 2019 |
| **10.2. Vincular a las empresas del sector privado en la cooperación para la seguridad vial** | **Designar equipo directivo y profesional responsable de la gestión para consecución de recursos en el sector privado** | **Diseñar e implementar programa para consecución de recursos en el sector privado** | **Desarrollo del programa para consecución de recursos en el sector privado. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras. Rendición de cuentas** | | | |
| 10.2.1. Diseñar e implementar un programa para la consecución de recursos para parte del sector privado que incluya: concesionarias de automóviles, fabricantes de motocicletas, compañías aseguradoras, transportadores y sectores de la producción y los servicios, entre otros | Designar equipo directivo y profesional interinstitucional que se encargue de la gestión para implementar programa para consecución de recursos en el sector privado y analice la situación actual | Designar y/o contratar expertos o conseguir asesoría de cooperación internacional para diseñar e implementar programa para consecución de recursos en el sector privado e iniciar implementación | Desarrollo del programa para consecución de recursos en el sector privado. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| **10.3. Gestionar recursos de cooperación y de crédito internacional para la seguridad vial** | **Designar equipo directivo y profesional interinstitucional responsable de la gestión para consecución de recursos de cooperación internacional** | **Diseñar e implementar programa para consecución de recursos de cooperación internacional** | **Desarrollo del programa para consecución de recursos de cooperación internacional. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras. Rendición de cuentas** | | | |
| 10.3.1. Diseñar e implementar un programa para la consecución de recursos de cooperación internacional para la seguridad vial, en organismos como: la Comunidad Europea, el Fondo Nórdico, la Agencia de Cooperación Alemana, la Agencia de Cooperación Japonesa, Organización Panamericana de la Salud y otro tipo de organizaciones como la Fundación MAPFRE, entre otras | Designar equipo directivo y profesional interinstitucional responsable de la gestión para implementar un programa para consecución de recursos de cooperación internacional y analice la situación actual | Designar y/o contratar experto o conseguir asesoría de cooperación internacional para diseñar e implementar programa para consecución de recursos de cooperación internacional e iniciar implementación | Desarrollo del programa para consecución de recursos de cooperación internacional. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras | | | |
| 10.3.2. Gestionar la consecución de recursos con organismos internacionales de crédito como el Banco Interamericano de Desarrollo- BID;, el Banco Mundial y el Banco Latinoamericano de Desarrollo – CAF, entre otros | Designar equipo directivo interinstitucional responsable de la gestión para conseguir recursos de crédito con BID, BIRF, y CAF para el Plan Nacional de Seguridad Vial | Gestión nacional e internacional para conseguir recursos de crédito para implementar el Plan Nacional de Seguridad Vial | Formalización gubernamental y legal de créditos para el Plan Nacional de Seguridad Vial | Ejecución de créditos internacionales para el Plan Nacional de Seguridad Vial. Evaluación de avances y resultados. Rendición de cuentas | | |
| **10.4. Diseñar e implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial** | **Designar equipo directivo interinstitucional que se encargue de la gestión para implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial** | **Realizar estudio para la creación de un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial** | **Lograr la expedición de una Ley que establezca y ponga en funcionamiento un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial** | **Implementación del sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras. Rendición de cuentas** | | |
| 10.4.1. Expedir y poner en marcha la normativa legal de creación y funcionamiento de un mecanismo de financiamiento sostenible para seguridad vial. En la Ley de Tránsito y Seguridad Vial actualmente en trámite de aprobación en el Congreso de la República se prevé la asignación de recursos financieros para la seguridad vial | Designar equipo directivo interinstitucional que se encargue de la gestión para implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial y analice la situación actual | Designar y/o contratar experto para realizar un estudio para identificar mecanismos y estructurar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial. Preparar Proyecto de Ley para establecer y poner en funcionamiento el sistema de financiamiento | Efectuar la gestión y lograr la expedición de una Ley que establezca y ponga en funcionamiento el sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial | Implementación del sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial. Evaluación de avances y resultados, ajustes y mejoras. Rendición de cuentas | | |

| **Tabla 47. ESTRATEGIA 11: Establecimiento de normas legales y de formas para garantizar su cumplimiento** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | | **2016** | **2017** | **2018** |
| **11.1. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial** | **Definir responsabilidad institucional y designar autoridad y equipo profesional, para continuar gestión para aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial** | **Realización de difusión y capacitación sobre la Ley de Tránsito y Seguridad Vial**  **Aplicación de la Ley. Elaboración y aprobación de Decretos Reglamentarios** | **Realización de difusión y capacitación sobre la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y Decretos Reglamentarios. Aplicación de la Ley** | | **Aplicación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y Decretos Reglamentarios** | | |
| 11.1.1. Efectuar el seguimiento y la gestión de apoyo al Congreso de la República para la aprobación de la Ley | Definir responsabilidad institucional y designar autoridad y equipo profesional, para continuar gestión para aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial | Lograr la aprobación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial |  | |  |  |  |
| 11.1.2.Llevar a cabo la divulgación de la Ley Tránsito y Seguridad Vial aprobada, para su debida aplicación |  | Realización de difusión y capacitación sobre la Ley de Tránsito y Seguridad Vial | Realización de difusión y capacitación sobre la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y Decretos Reglamentarios respectivos | |  |  |  |
| 11.2.3. Promover y apoyar la elaboración y aprobación de los decretos reglamentarios que correspondan |  | Elaborar y aprobar Decretos Reglamentarios requeridos |  | |  |  |  |
| **11.2. Continuar la gestión para la aprobación y puesta en vigencia de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** | **Definir responsabilidad institucional y designar autoridad y equipo profesional, para continuar gestión para aprobación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)** | **Realización de difusión y capacitación sobre la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Elaboración y aprobación de Decretos Reglamentarios** | **Realización de difusión y capacitación sobre del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Decretos Reglamentarios. Aplicación de la Ley** | | **Aplicación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Decretos Reglamentarios** | | |
| 11.2.1. Efectuar el seguimiento y la gestión de apoyo al Congreso de la República para la aprobación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT**)** | Definir responsabilidad institucional y designar autoridad y equipo profesional, para continuar gestión para aprobación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) | Lograr aprobación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) e inicio de implementación del SOAT | Aplicación del SOAT | | | | |
| 11.2.2. Llevar a cabo la divulgación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) aprobada, para su debida aplicación |  | Realización de difusión y capacitación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) | Realización de difusión y capacitación de la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Decretos Reglamentarios respectivos |  | |  |  |
| 11.2.3.Promover y apoyar la elaboración y aprobación de los decretos reglamentarios que correspondan |  | Elaborar y aprobar Decretos Reglamentarios requeridos |  |  | |  |  |

| **Tabla 48. ESTRATEGIA 12: Seguimiento, control, evaluación y ajustes al Plan** | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivos Específicos y Objetivos Operativos** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** |
| **12.1. Establecer e implementar un mecanismo de seguimiento, control y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018** | **Definir comisión interministerial para evaluar el Plan Nacional de Seguridad Vial y establecer procedimientos para hacerlo** | **Evaluación de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en 2013. Fijar indicadores de base 2013.** | **Evaluación de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en 2014** | **Evaluación de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en 2015** | **Evaluación de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en 2016** | **Evaluación de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial en 2017** |
| 12.1.1. Definir una comisión externa o independiente para evaluar y establecer los procedimientos que permitan realizar el seguimiento y evaluación sistemática de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial | Resolución para definir una comisión Interministerial para el seguimiento y evaluación del PNSV 2013-2018 | Elaboración y aprobación de procedimientos para seguimiento y evaluación del Plan. Definir la línea base 2013 | Seguimiento, evaluación y rendición de cuentas, del desarrollo del Plan en 2014 | Seguimiento, evaluación y rendición de cuentas, del desarrollo del Plan en 2015 | Seguimiento, evaluación y rendición de cuentas, del desarrollo del Plan en 2016 | Seguimiento, evaluación y rendición de cuentas, del desarrollo del Plan en 2017 |
| 12.1.2. Realizar la publicación periódica de actividades de progreso y resultados de la implementación del Plan | Informe de progreso y resultados de la implementación del Plan en 2012 | Informe de progreso y resultados de la implementación del Plan en 2013 | Informe de progreso y resultados de la implementación del Plan en 2014 | Informe de progreso y resultados de la implementación del Plan en 2015 | Informe de progreso y resultados de la implementación del Plan en 2016 | Informe de progreso y resultados de la implementación del Plan en 2017 |
| **12.2. Diseñar e implementar un Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial-OCSV** | **Decisión y constitución legal del Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial-OCSV** | **Lanzamiento e inicio de actividades del OCSV** | **Funcionamiento del OCSV** | | | |
| 12.2.1. Constituir legalmente el Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial, como un ente no gubernamental constituido por organizaciones de victimas y otros organismos sociales | Formalizar legalmente la constitución del Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial. | Efectuar acto especial de lanzamiento del Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial e inicio de actividades | Funcionamiento del Observatorio Ciudadano por la Seguridad Vial | | | |
| 12.2.2. Establecer los procedimientos y efectuar el seguimiento de las estrategias y medidas implementadas y evaluar sistemáticamente los avances y resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 – 2018 y proponer los ajustes y complementos que correspondan |  | Elaboración y aprobación de procedimientos para seguimiento y evaluación del Plan. Definir la línea base 2013 | Informe de seguimiento y evaluación de resultados de la implementación del Plan en 2014 | Informe de seguimiento y evaluación de resultados de la implementación del Plan en 2015 | Informe de seguimiento y evaluación de resultados de la implementación del Plan en 2016 | Informe de seguimiento y evaluación de resultados de la implementación del Plan en 2017 |
| 12.2.3. Generar demandas e iniciativas sociales por una mejor seguridad vial en el país |  | Presentar trimestralmente demandas iniciativas para mejorar la seguridad vial | | | | |

1. Los registros estadísticos de la Policía Nacional denominan como lesiones culposas a los heridos y como homicidios culposos a quienes perecieron. [↑](#footnote-ref-1)