CONSEJO NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL

PLAN NACIONAL DEL DECENIO

PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 EN PARAGUAY

Apoyo Técnico. Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud.
Dr. Rubén Figueroa Representante de la OPS/OMS en Paraguay
Asesora, Ing. Patricia Segurado

Paraguay Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones: Consejo Nacional de Seguridad.
Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020 en Paraguay.- - Asunción.
Paraguay: OPS, 2011, 46 p.

1 PLAN DEL DECENIO SEGURIDAD VIAL
2 SEGURIDAD
3 PARAGUAY

641.7/PLAN/PY

Diseño y diagramación: Comunicación Visual
Impresión: AGR
Primera edición, abril 2011
Tirada: 200 ejemplares

©Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS),
Representación en Paraguay. 2011
http://www.paho.org/par

FERNANDO ARMINDO LUGO MENDEZ

Presidente de la República

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

EFRAIN ALEGRE SASSIAIN

Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones

RAFAEL FILIZZOLA

Ministro del Interior

ESPERANZA MARTINEZ

Ministra de Salud Pública y Bienestar Social

LUIS ALBERTO RIART

Ministro de Educación y Cultura

MANUEL ANGEL GUZMAN

Secretario Ejecutivo CNSV

INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES PARTICIPANTES

1. "Programa Nacional de Control de Accidentes y Lesiones de Causas Externas", Ministeriodde Salud Pública y Bienestar Social
2. Dirección Nacional de Transporte
3. Secretaria de Transportes del Área Metropolitana de Asunción
4. Ministerio Público
5. Municipalidad de Asunción
6. Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal
7. Touring Automóvil Club Paraguayo
8. Organismo de Cooperación: OPS/OMS, BID Agencia Paraguay
9. Seguridad en las Rutas
10. Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias
11. Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de Accidentes de Tránsito
12. Empresa 3M

Índice

Presentación 7

Capítulo I

Introducción 9

Capítulo II

El Contexto General de la Problemática de la Accidentalidad vial a nivel Mundial 11

Capítulo III

Contexto de la problemática de los accidentes viales y sus consecuencias en el Paraguay 12

3.1. Situación de personas fallecidas en Accidentes de Tránsito en el Paraguay. Estudios desarrollados y estadísticas del problema de los accidentes 12

3.2. Los Accidentes de Tránsito ubicados por zonas geográficas del país y sus consecuencias con personas fallecidas 15

Capítulo IV

Otros factores a considerar en materia de seguridad vial 16

4.1. El parque automotor en el Paraguay 16

4.2. Sistema de registro de vehículos 18

4.3. Sistema de inspección vehicular 19

Capítulo V

Infraestructura vial 21

5.1. La Accidentabilidad en las rutas 21

5.2. Causas aparentes de los accidentes de tránsito 21

Capítulo VI

El impacto económico de los costos derivados de los Accidentes 23

Capítulo VII

Alcance del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial e Instituciones involucradas 25

Capítulo VIII

Fuentes de financiamiento disponibles para atender las necesidades como proyectos para la Puesta en marcha de las acciones para la seguridad vial en el periodo 2011-2020 ____ 26

Capitulo IX

Marco de Actividades para el Decenio de Acción ____ 28

- Pilar número 1 Gestión de la Seguridad Vial ____ 30
- Pilar numero 2 Vías de Tránsito y movilidad más segura ____ 30
- Pilar numero 3 Vehículos más seguros ____ 30
- Pilar numero 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros ____ 31
- Pilar número 5 Respuesta tras los accidentes ____ 32

Capitulo X

Objetivos Específicos nivel País ____ 33

Capitulo XI

Estrategias a desarrollar para el Cumplimiento de los objetivos a nivel país ____ 34

Capitulo XII

Resultados esperados de la aplicación de la Estrategia para el desarrollo del Plan Nacional de Acción para el Decenio ____ 37

Capitulo XIII

Desarrollo de las Actividades a nivel Nacional ____ 38

Capitulo XIV

Indicadores de Gestión ____ 42

Capitulo XV

Programación para la Implementación del Plan ____ 50

Capitulo XVI

Control y evaluación del Plan ____ 52

16.1. Determinación, direccionamiento y actividades a desarrollar ____ 52

16.2. Control Estratégico y Gestión de las acciones del Plan Nacional ____ 53

16.3. Orientación y alineamiento de las actividades ____ 54

Capitulo XVII

Evaluación de resultados ____ 55

Presentación

Cuando intentamos entender un desastre humanitario, nuestro instinto nos lleva a buscar en las estadísticas el impacto que ocasiona respecto de la cantidad de víctimas que provoca. Una epidemia silenciosa que viene por décadas afectando al mundo sin lugar a dudas son los accidentes de tránsito, este fenómeno que año tras año ha cobrado la vida de millones de personas y ha preocupado a las autoridades mundiales por exigir vehículos cada vez más seguros, como el desarrollo de una mejor infraestructura vial y mejor capacitación de los conductores.

Muchos estudios e investigaciones fueron desarrollados desde las décadas de los 50, 60 y 70 tratando de identificar los factores componentes de esta silenciosa epidemia de graves resultados, como lo son las personas fallecidas y un número importante de personas discapacitadas como producto de las lesiones sufridas en los accidentes de tránsito.

En los últimos 10 años de estas investigaciones, se han acentuado y se ha establecido el gran impacto que tienen los accidentes de tránsito en la sociedad a nivel mundial, fortaleciendo la línea de preocupación mundial con el informe sobre desastres mundiales, elaborado en 1998 por la Cruz Roja Internacional, organismo que ya reiteraba y advertía la gravedad del problema, estudiado en las décadas anteriores, en que se estaban convirtiendo el aumento de los accidentes de tránsito, como causa del aumento de los fallecimientos y de personas que resultan lesionadas como producto de los mismos a nivel mundial.

Seguidamente, en el año 2004, la Organización Mundial de la Salud (OMS), a través de su "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial", complementaba el anterior y proponía medidas para intervenir en esta situación. Posteriormente, este mismo organismo, en el año 2009, presenta un segundo documento, denominado "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial", que genera un mayor grado de conciencia a nivel mundial y abre el camino para el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Posteriormente, el informe del año 2009 de la OMS identifica factores que, al ser intervenidos positiva y activamente, influirán en la disminución de la creciente cifra de personas que a diario fallecen como usuarios de vías en todo el mundo.

Naciones Unidas, viendo la gravedad del problema, ha liderado el desarrollo de acciones de contención en materia de esta epidemia silenciosa, y ha impulsado el desarrollo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, actividad que contempla la realización de diferentes acciones agrupadas en cinco pilares. Así, en el año 2010, durante la primera "Conferencia ministerial sobre la seguridad vial", que fuera desarrollada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre, fue sometida a consideración esta iniciativa y se aprobó la declaración de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para el desarrollo de la Década de Acción para la Seguridad Vial, que se inicia este 2011 y continúa hasta el año 2020, periodo en el cual se medirán las acciones realizadas para reducir en 50% el número de personas fallecidas a nivel mundial por esta causa.

Todos los elementos para una inversión acelerada en materia de seguridad vial en países de niveles de ingresos bajos y medios están disponibles para el logro de los objetivos fijados en la misma, pero para ello se requiere planificar acciones concretas, focalizadas, medibles en el tiempo, innovadoras y que principalmente aporten una solución a este problema de nivel mundial.

Podemos señalar como algunas de ellas:

- diseño de carreteras más seguras para todos los usuarios;
- vehículos más seguros para sus conductores y acompañantes;
- acciones de protección para los usuarios más vulnerables de las vías rurales y urbanas;
- normas y controles orientados hacia la lucha contra la conducción a velocidades inadecuadas;
- normas y controles orientados hacia la conducción bajo la influencia del alcohol por parte de adultos y jóvenes, especialmente;
- fomentar el uso de cinturones de seguridad como de cascos en quienes se desempeñen como conductores de motocicletas;
- mejorar la intervención de la Policía en prevención y control;
- mejorar los cuidados y la infraestructura médica posterior al accidente;
- educar agresivamente a la población acerca de cuál es la actitud correcta hacia la conducción y el uso de las vías.

Paraguay no se encuentra ajeno a este flagelo mundial, ya que en el año 2009, en el estudio realizado por la OMS, encuadra a nuestro país con una tasa de 19,7 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes por causa de los accidentes de tránsito.

Lo dramático de esta situación es que, dentro del número de las personas fallecidas, la mayor concentración de fallecidos se ubicaba en la población de entre 18 y 35 años. Es decir, población joven y laboralmente activa.

Bajo este problema, el año 2008, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) elabora el "Plan nacional de seguridad vial" con el fin de enfrentar este flagelo, documento que, junto con los lineamientos entregados por parte de la ONU en el "Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020", se convierten en los pilares fundamentales en cuanto a datos y acciones a ser incorporados en la elaboración del presente documento.

I. Introducción

Según cifras entregadas por la Cámara de Distribuidores de Automotores (Cadam), durante los últimos 10 años el parque automotor en Paraguay se ha incrementado en aproximadamente en 260,6%. Asimismo, también ha sido importante el incremento en la demanda por transporte de pasajeros y de cargas, lo cual ha generado mayores flujos de tránsito y, como consecuencia, también ha aumentado la inseguridad vial. Esto afecta sensiblemente a todos los sectores de la sociedad, debido al gran número de personas fallecidas y lesionadas que ocasionan los accidentes de tránsito, así como también por las cuantiosas pérdidas económicas y repercusiones negativas en la salud pública.

El número actual de víctimas de accidentes de tránsito en Paraguay representa un inaceptable problema humano, social y económico que causa gravísimos daños físicos, psicológicos y materiales a las víctimas y a sus familias, así como un daño socioeconómico irreparable a la sociedad en su conjunto.

El logro de la seguridad vial le compete a diversos sectores de la actividad pública y privada, y por lo tanto es necesaria una acción coordinada y permanente para crear conciencia, difundir y poner en práctica diversos mecanismos conducentes a mejorar la seguridad tanto de los usuarios de las vías como de los habitantes en general.

El MOPC, dentro del Convenio de Préstamo Nº 1273/OC-PR, concertado entre el Gobierno de Paraguay y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), efectuó, en el año 2008, un diagnóstico relativo a la inseguridad vial, donde ya incorporaba antecedentes de los accidentes de tránsito a nivel país y sus consecuencias, dando paso a la elaboración del "Plan nacional de seguridad vial 2008-2013", cuya misión es articular, coordinar e impulsar un conjunto de estrategias y acciones de instituciones públicas, privadas y organizaciones civiles para mejorar la seguridad vial y disminuir los impactos negativos en mortalidad, morbilidad y pérdidas económicas ocasionadas por los accidentes de tránsito.

El diagnóstico y el "Plan nacional de seguridad vial" se elaboraron con la información y conocimientos aportados por diferentes instituciones estatales de Paraguay, tales como los ministerios de Obras Públicas y Comunicaciones,

de Salud Pública y Bienestar Social, de Educación y Cultura, del Interior y Público; la Policía Caminera y la Policía Nacional. Así también, otras entidades como la Dirección Nacional de Transporte Terrestre (DINATRAN); la Universidad Nacional de Asunción; la Universidad Católica de Asunción; la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA) y la Municipalidad de Asunción, además de organizaciones como el Foro Vial Paraguayo, el BID; la Organización Mundial y Panamericana de la Salud (OMS/OPS); la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (Opaci); el Touring y Automóvil Club Paraguayo (Tacpy); Seguridad En las Rutas (SER), Corporación REMA, la Federación y el Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Paraguay; y empresas privadas como 3M, entre otras.

Es preciso señalar que el "Plan nacional de seguridad vial "comprende: objetivo general, objetivos estratégicos, periodo de implementación, bases o explicación conceptual que da sustento a las medidas que se proponen, estrategias, objetivos específicos o líneas de acción, objetivos operativos, entidades responsables, costos, indicadores de avance, prioridades para la implementación de las medidas y una propuesta operativa para su implementación en el periodo 2008-2013.

No obstante a la fecha, se hace necesario evaluar técnica, cuantitativa y cualitativamente el grado de impacto que estas medidas de seguridad vial han tenido en la población, de manera tal que se convierta en una base de datos clave que ayude a complementar las iniciativas que Naciones Unidas ha propuesto para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y que se encuentran desarrolladas dentro del presente plan de acción para dicho periodo en Paraguay.

II. El contexto general de la problemática de la accidentalidad vial a nivel mundial

En la actualidad 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.

Las estadísticas así lo demuestran: los traumatismos causados por este tipo de accidentes ocasionan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas al año y causan lesiones graves a entre 20 millones y 50 millones de personas cada año. Las cifras nos indican que, como promedio a nivel mundial, fallecen 3.000.000 de personas por año.

Es importante resaltar que la magnitud del problema es creciente en los países en vías de desarrollo y con niveles de ingresos bajos y medio, donde el desarrollo de la infraestructura vial se encuentra en proceso de lento crecimiento y donde la mayoría de los medios de movilidad se centra en vehículos provenientes de importaciones de automotores usados y en un masivo uso de motocicletas, debido al bajo costo. Estas últimas se han convertido en un producto de adquisición masiva dentro de la población de estos dos niveles de ingreso, por la muy baja calidad del transporte público.

Realizando la proyección de estos factores, vemos que los accidentes viales y sus consecuencias aumentarán aproximadamente en 87% para el año 2020.

Actualmente, el número de víctimas por accidentes de tránsito representa el 42% del número total de fallecidos a causa del VIH/SIDA a nivel mundial.

América Latina y el Caribe tienen la tasa más alta de mortalidad a causa de los traumatismos por accidentes de tránsito.

Esta información figura en el estudio realizado por la OMS en materia de accidentabilidad vial en el año 2009, señalando que el 46% de las personas que fallecen a consecuencia de los accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos a motor de dos ruedas.

Como es posible apreciar, los accidentes de tránsito siguen constituyendo una causa importante de defunción, traumatismos y discapacidad a nivel mundial.

III. Contexto de la problemática de los accidentes viales y sus consecuencias en Paraguay

3.1. Situación de personas fallecidas en accidentes de tránsito en Paraguay. Estudios desarrollados y estadísticas del problema de los accidentes

Sobre este punto es preciso señalar que, según cifras aportadas por la OMS, en el caso de Paraguay el porcentaje de fallecimientos de personas consideradas en el grupo de peatones, ciclistas como de usuarios de vehículos a motor de dos ruedas es mayor al 46%.

Acorde a datos estadísticos entregados por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPyBS), en el año 2008 fallecieron un total de 384 peatones y 585 usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas, de un total nacional de 1180 personas fallecidas en accidentes de tránsito.

Estas cifras nos indican que, en el caso de los peatones, el número de fallecidos en accidentes de tránsito resultó ser el 32,5% del total de personas fallecidas, mientras que los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas representaron el 47,8 % del grupo total de fallecidos.

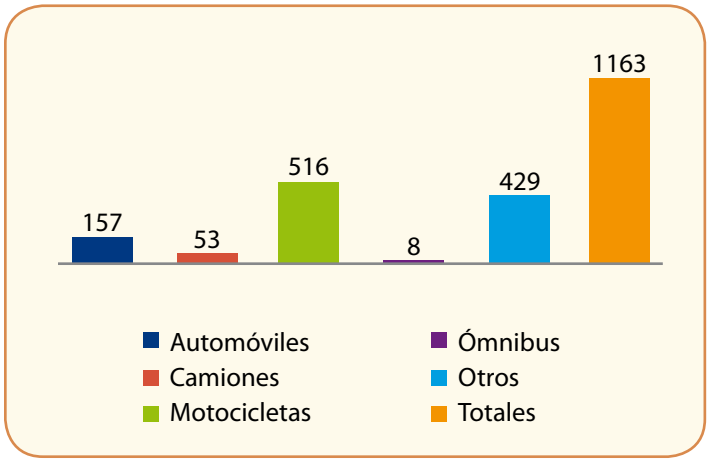
Así, podemos señalar que la sumatoria de ambos grupos representa el 80,5% del total de las personas fallecidas a consecuencia de este tipo de accidentes en el territorio nacional.

Por otra parte, las desalentadoras cifras de personas fallecidas en accidentes de tránsito en dicho periodo nos arrojan que la tasa de personas fallecidas por cada 100.000 habitantes fue de 17,2, según cifras manejas por el MSPyBS.

La situación a nivel país respecto a los fallecidos en accidentes de tránsito el año 2008 fue de 1180 personas y el porcentaje por tipo es el siguiente:

Año 2008	Fallecidos	Porcentual
Automóviles	209	17,7
Camiones	59	5,0
Motocicletas	505	42,8
Ómnibus	23	1,9
Otros	384	32,5
Totales	1180	100,0

En lo relacionado con el año 2009, las estadísticas de personas fallecidas en accidentes de tránsito en Paraguay es de 1163.



Como es posible apreciar en el gráfico, del total de personas fallecidas, 516 correspondían a usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas, cifra que representó el 44,3% del total de fallecidos durante el periodo.

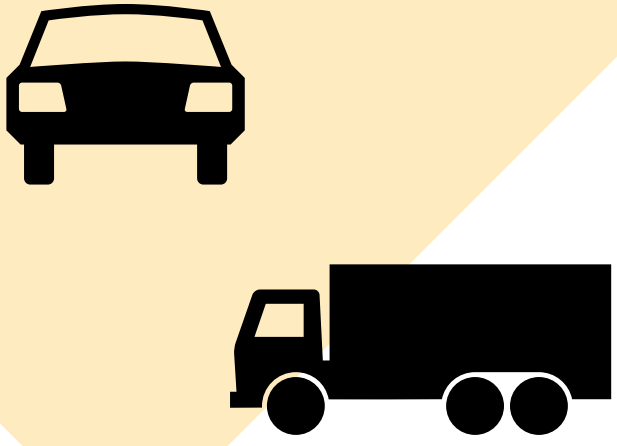
En el caso de los peatones, la cifra de fallecidos correspondió a 429 personas, lo que representa el 36,8%, siendo superior al año 2008.

En la siguiente tabla de datos es posible apreciar la cantidad de fallecidos disgregados por tipo de vehículos y sus correspondientes porcentajes dentro del total general.

Año 2009	N° de fallecidos	Porcentual
Automóviles	157	13,5
Camiones	53	4,6
Motocicletas	516	44,4
Ómnibus	8	0,7
Otros	429	36,9
Totales	1163	100,0

La suma de los fallecidos en accidentes como usuarios de motocicletas y como peatones señala un total de 81,3% del total de las muertes ocurridas durante ese año.

Así, es posible señalar que si bien durante el año 2009 se registró una disminución de 1,4% del total de las personas fallecidas en accidentes de tránsito respecto del año 2008, se observa un aumento respecto de los fallecidos en accidentes con participación de personas que se desplazan en motocicletas en 2,17% (11 personas fallecidas), mientras que en el caso de los peatones fallecidos, se elevó en 11,7% (45 personas fallecidas).



En relación al año 2009, es posible señalar que la tasa de personas fallecidas se situó en 17,1 por cada 100.000 habitantes; es decir, existió una disminución mínima en relación al año anterior.

Estos indicadores nos sitúan dentro de la realidad mundial como un país con elevadas tasas de fallecimientos por accidentes de tránsito, un poco más bajo que países de ingresos bajos y medios que presentan altas tasas de mortalidad (21,5 y 19,5 por cada 100.000 habitantes), en relación a países con ingresos más altos, que se sitúan en tasas de 10,3 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes.

Este panorama nos sitúa dentro del 90% de los países en los cuales las carreteras cobran altos índices de mortalidad a nivel mundial.

De igual manera, con el fin de reforzar aún más la gravedad del problema, en el año 2010 se público en la Revista Paraguaya de Epidemiología un estudio elaborado por la Dirección General de Información Estratégica en Salud (Digies) y la Dirección General de Vigilancia de la Salud del MSPyBS sobre las características epidemiológicas y tendencias de la mortalidad por accidentes de transporte en Paraguay en el periodo de los años 2004-2008, donde el grupo de especialistas que desarrolló el tema entrega conclusiones que son necesarias mencionar, pudiendo citar las más importantes como:

a) De acuerdo a los datos estadísticos que disponía el equipo investigador, la mortalidad por causas externas (accidentes de tránsito) va en aumento y constituye el 14% de las defunciones con causas definidas anualmente.

b) El primer determinante de la mortalidad por causas externas en la población general son los accidentes y constituyen alrededor del 60%. Solo en el año 2008 se produjeron al menos 5 muertes por causas de accidentes en forma diaria.

c) Las cifras absolutas de las defunciones causadas por accidentes de transporte en el área urbana indican que estas se incrementaron entre el año 2004 al 2008 en 81%, mientras que a nivel rural dicho incremento fue de 100%.

d) Las características predominantes en el periodo en estudio 2004-2008 fue el progresivo incremento de fallecidos en accidentes de transporte terrestre (motociclis-

tas), que, de 61 casos ocurridos en el año 2004, llegó a 216 en el año 2006 y a 467 en 2008.

e) En el año 2008, a nivel país, 467 defunciones (39,6%) del total de accidentes de transporte terrestres eran de motociclistas; 378 (32,0%) eran de peatones; 143 (12,1%) eran de ocupantes de vehículos; 13 (1,1%) eran de ciclistas; y 179 (15,2%) correspondían a otros accidentes de transporte terrestre.

f) En Paraguay fallecieron en el año 2008 aproximadamente 84% más de jóvenes que no jóvenes.

3.2. Los accidentes de tránsito ubicados por zonas geográficas del país y sus consecuencias con personas fallecidas

Acorde a los registros de mortalidad manejados por el observatorio de accidentes de tránsito del MSPyBS, durante el año 2008 la mayor cantidad de personas fallecidas se presentaron en Asunción, con un total de 268 fallecidos, siendo seguido en un segundo lugar por el departamento de Alto Paraná, con 242 fallecidos; tercero, el de Itapúa, con 98 fallecidos; y en cuarto lugar, el de Caaguazú, con 96 personas fallecidas.

Durante el año 2009, la mayor cantidad de fallecidos se concentraron en el departamento Central, con 253 personas, siendo seguido por el de Alto Paraná, con 205 personas, mientras que en tercer lugar se ubicó Asunción, con 95, y en cuarto lugar, el de Caaguazú, con 90.

Como es posible apreciar, existe una clara focalización territorial de los departamentos donde se presentan los mayores números de personas fallecidas en accidentes de tránsito, siendo prácticamente igual el comportamiento estadístico entre los años 2008 y 2009.

Entre los usuarios fallecidos en accidentes de tránsito registrados en ambos periodos, se estima relevante que la cantidad más alta corresponde a motociclistas, pudiendo considerarse como una causal la masificación de este medio de transporte en personas de estratos de ingreso medio y bajo dentro de la población paraguaya.

Destaca, sobre este punto, que en el departamento Central el número de motociclistas fallecidos entre el año 2008 a 2009 se elevó de 52 a 106, es decir, en más de 100%, mientras que la mayor disminución de este tipo de muertes se presentó en Asunción donde en el año 2008 fallecieron 132 personas, disminuyendo esa cantidad a solo 39 durante el año 2009.

IV. Otros factores a considerar en materia de seguridad vial

4.1. El parque automotor en Paraguay

Conforme a antecedentes aportados por parte del MOPC en su "Plan de seguridad vial 2008-2013", el parque automotor registrado en el país hasta mediados de 2008 era del orden de los 700.000 vehículos.

Esta cifra macro, al ser desglosada en forma porcentual por tipo de vehículos, nos permite señalar que el 38% de este total corresponde a automóviles, seguidos por las camionetas, con 28%; las motocicletas, con 19%; y los camiones, con 8%.

Una situación que llama poderosamente la atención a nivel país es la proporción de vehículos usados que son importados por particulares, principalmente desde Asia y Norteamérica vía territorio chileno, zona franca de Iquique.

Acorde a estimaciones estadísticas proyectadas por Cadam, la proporción de vehículos usados en relación a vehículos ingresados cero kilómetro es de 80% de usados por 20% de nuevos.

Ese 80% del parque automotor tiene una antigüedad promedio de 10 a 12 años desde su año de fabricación.

Es decir: si el 38% del parque de automóviles existentes en el país correspondía ese año a la suma de 228.000 vehículos, un total de 182.400 automóviles se tratan de vehículos importados de segunda o tercera mano de uso, mientras que solo 45.600 vehículos corresponden a vehículos sin uso traídos por exportadores de los diferentes fabricantes mundiales.

Podemos agregar que, de este total de 182.400 vehículos, el 90% corresponde a rodados cuyas características técnicas se encuentran diseñadas para países donde la conducción se efectúa por la izquierda de las rutas, mientras que en el caso de Paraguay esta conducción se realiza por la derecha.

Esta norma implica que los automóviles importados desde países asiáticos son sometidos a una serie de modificaciones técnicas y de sus componentes, que los dejan habilitados para la conducción por la derecha.

Estas modificaciones son realizadas en talleres particulares que no poseen ningún tipo de aprobación técnica respecto de los trabajos que son realizados. Estos trabajos implican la modificación sustantiva de sistemas de seguridad tales como lo son: airbag frontales, sistemas de control de frenado ABS, sistemas de EBD, dirección, electrónica de instrumentos y otros. Todo esto no permite al consumidor de buena fe evaluar el grado de permanencia de las características originales de seguridad en el vehículo luego de sufrir estas transformaciones. También cabe resaltar que existe una característica técnica que no puede ser modificada, el faro delantero izquierdo de orientación lateral, lo cual produce inevitablemente el encandilamiento del conductor que viene en sentido contrario. Así también, otras características que no siempre se modifican son los limpiaparabrisas delanteros y traseros. Éstos están diseñados para dar visión completa al conductor ubicado a la derecha. Por lo tanto, en caso de lluvia y barro, la visión del conductor es incompleta y puede ser motivo de accidentes. Estos aspectos han sido normados por el Mercosur y los otros países miembros. Por lo tanto, los vehículos importados usados de Oriente, al circular por Brasil, Argentina y Uruguay violan las normas de seguridad vial locales y de la región.

Debido al impacto que ha producido el aumento del parque automotor, el Poder Legislativo se encuentra abocado en estos momentos en un proyecto de ley que pretende rebajar la antigüedad de importación de estos automotores de 10 a 5 años de uso.

Sin embargo, además de que no hay acuerdo en ambas cámaras acerca de esta reducción, este proyecto no considera el regular las modificaciones de seguridad y técnicas a las que son sometidos estos vehículos, siendo ello una materia de gran importancia en cuanto a la seguridad vial.

Por otro lado, y sobre esta misma materia, un problema emergente y que causa un fuerte impacto en el uso de vehículos en las vías guarda relación con la masificación en la población, tanto de niveles bajos como medio de ingresos, del uso de vehículos motorizados de dos ruedas.

Este tipo de vehículos se ha convertido en un medio de movilización económico para muchos sectores de la población paraguaya debido a su bajo costo de adquisición y conveniente economía de consumo de combustibles. Esta masificación de uso de estos vehículos ha incidido notoriamente en el aumento de accidentes con participación de este tipo de rodados.

De igual manera, la falta de educación vial en la población lleva consigo un abuso respecto de la forma de uso de estos vehículos.

Es común ver que un vehículo diseñado para ser utilizado por dos personas, lleve tres y hasta cuatro personas, sin considerar las características técnicas de desplazamiento, peso máximo soportado por estos y, lo que es más preocupante, que sus ocupantes no consideren el uso de medidas de seguridad, como lo es el uso obligatorio de casco y chaleco reflectante, que permita mejorar su visibilidad por parte de otros conductores de vehículos de cuatro o más ruedas, tanto en carreteras como en vías urbanas.

Otro punto importante sobre el uso de este tipo de vehículos es el traslado de niños y criaturas, junto a sus padres, sin considerar las más mínimas condiciones de seguridad en el desplazamiento. La legislación actual no contempla

el uso de dispositivos de seguridad para menores en los vehículos y no fija restricciones para el tránsito de menores como pasajeros de las motocicletas.

4.2. Sistema de registro de vehículos

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 de 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 este dependen las oficinas regionales y distritales. Las 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:

- 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;
- entender en los recursos que se interpongan contra las decisiones de los encargados tanto regionales como distritales;
- organizar y dirigir reuniones con los encargados regionales y distritales;
- 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;
- asignar las funciones del encargado suplente o suplente interno dentro de las oficinas regionales y distritales;
- prestar la debida colaboración a los diversos organismos competentes en el control del parque automotor y su documentación;
- disponer, por razones fundadas, la exhibición de los automotores y su documentación;
- comunicar inmediatamente a las autoridades competentes las irregularidades de las que tome conocimien-

to directamente o por medio de las oficinas dependientes;

- 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 su nivel de seguridad;
- 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 su propiedad y que han cumplido con los requisitos legales para su ingreso y operación en el país. De esta manera, se tiene registrada la existencia del orden de 700.000 vehículos automotores en Paraguay. No obstante las cifras extraoficiales, calculan que la cantidad real bordea los 1.560.000 vehículos, es decir, la tasa de vehículos por cada 100.000 habitantes es de 438,6.

La información del parque automotor por edades y por condiciones técnicas no está disponible por el momento.

4.3. Sistema de inspección vehicular

La ley 1590/00 que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SETAMA), en su artículo 13, literal h, establece 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, establece 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".

La revisión periódica de las condiciones mecánicas de los vehículos en el país es muy limitada. Sin embargo, se puede señalar de manera positiva el caso de la ciudad de Asunción, que está en proceso de consolidar la inspección técnica vehicular de los vehículos del servicio público de pasajeros, para lo cual tiene habilitados los talleres: Coarco del Paraguay, Taivo e EIT.

No obstante, se considera que esto debería ser abordado como una exigencia a nivel nacional dentro de un plazo no superior a un año.

El programa de inspección comprende básicamente tres objetivos:

- Corto plazo: incluye a todos los vehículos registrados en el parque automotor de la Municipalidad de Asunción, de manera que tienda a constituirse en un requisito necesario para la renovación de patentes.
- Mediano plazo: será de rigor la presentación del comprobante de aprobación de la inspección técnica vehicular a todos los vehículos que circulen por las vías de Asunción, para transitar libremente, estableciéndose un convenio con los municipios integrantes de la Asociación de Municipalidades del Área Metropolitana (Amuam) y del departamento Central.
- Largo plazo: se espera implantar esta iniciativa en todo el país.

La renovación se dará cada un año, constituyéndose como requisito necesario para la renovación de patentes. Existe la posibilidad de que el plazo caduque en función a la antigüedad del rodado, acrecentándose las medidas adoptadas a vehículos de uso público. Cabe destacar que los vehículos del tipo taxi podrán realizar la inspección gratuitamente.

V. La infraestructura vial

5.1. La focalización de accidentes ocurridos en las rutas nacionales

Para el desarrollo de este punto se ha tomado como base los antecedentes estadísticos contenidos en el "Plan nacional de seguridad vial 2008-2013" del MOPC.

Acorde al diagnostico de la seguridad vial contenido en dicho documento, los registros allí consignados entregan datos e información sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito en las carreteras nacionales y señalan que la mayor cantidad de accidentes registrados corresponden a carreteras ubicadas en la zona de la región central y zonas del interior del país.

Estos accidentes de tránsito principalmente estuvieron compuestos por choques, volcamientos y atropellamientos a peatones usuarios de estas vías.

Los antecedentes estadísticos manejados por el MOPC señalan que la ruta que presenta una mayor incidencia de accidentes la 2, especialmente en el tramo entre Asunción y la ciudad de Coronel Oviedo, con un promedio de 819 accidentes por año.

Le siguen en orden de prelación la ruta 7 Coronel Oviedo - Ciudad del Este, con un promedio de 313 accidentes; la 1 Asunción - Encarnación, con un promedio de 237 accidentes; y la supercarretera Hernandarias, con un promedio de 156 accidentes.

En la zona urbana, se destaca a nivel nacional la avenida Mariscal López, con un promedio de 153 accidentes.

5.2. Causas aparentes de los accidentes de tránsito

Conforme a antecedentes consignados en el diagnóstico de la seguridad vial en Paraguay, la Policía Caminera mantiene un registro de accidentes acorde a su lugar de ocurrencia, en el cual se señalan las causas basales de estos, conforme a una apreciación subjetiva de quien efectúa el levantamiento en el lugar de los datos como de la in-

formación que pueden aportar testigos, y según sean las características de cada caso en particular.

Teniendo en consideración aquello, estas causas no se encuentran técnicamente establecidas, hasta tanto una investigación técnica pueda establecer de modo fehaciente la dinámica del accidente y los factores presentes en el entorno como en los participantes al momento de ocurrir.

No obstante, estos datos aportan información y entregan antecedentes orientadores al momento de definir acciones preventivas para mitigar dicha problemática.

Así, es posible señalar que, según el registro de estos datos, el 65% del número total promedio de accidentes ocurre por acciones de imprudencia por parte de los conductores, siendo seguido por situaciones tales como "no mantener ni conservar distancia con el vehículo que antecede", en 11,5% de los casos; realizar maniobras de "adelantamientos indebidos", con 3,6%; "exceso de velocidad"; no realizar señales para maniobras, con 11,8%. Es decir, la gran mayoría de los accidentes se originan por factores de tipo humano en la conducción.

Por otra parte, los accidentes ocurridos por causas acopladas al diseño vial solo representan el 3,8% de los casos registrados, predominando casos como animales sueltos en la vía, rutas con pavimento mojado o resbaladizo, etc.

Lo anterior es según datos entregados por parte del MOPC y contenidos en su "Plan de seguridad vial 2008-2013".

Como es posible observar, el factor humano en la ocurrencia de los accidentes de tránsito se destaca como el factor principal, teniendo ello su origen presunto en una falta de educación y cultura vial defensiva por parte de los conductores.

Resulta importante entonces el desarrollo de acciones de educación de conductores y el desarrollo de un severo control del cumplimiento de estas conductas viales por parte de los órganos sobre los que recae esta responsabilidad territorial o funcional.

VI. El impacto económico producido por los costos derivados de los accidentes

Las pérdidas económicas para un 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 en 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.

Un estudio de gastos por día según las salas de internación realizado en el Centro de Emergencias Médicas (CEM), en una muestra de 80 usuarios en 2007, considerando la suma de los promedios de costos de los recursos humanos que asisten directamente al paciente, medicamentos, más los promedios de internación e insumos (laboratorios, imágenes, servicios prestados) que generan las víctimas hasta el momento de alta o defunción, dio como resultado los gastos siguientes por día de internación, tomando un cambio monetario de 5100 guaraníes por dólar: en urgencias, US$ 236; internación pediátrica, US$ 294; internación adultos, US$ 682; unidad de terapia intensiva, US$ 787.

A manera de reflexión, se plantea un ejercicio para tener una idea de la magnitud de los gastos en salud en atención de lesionados en accidentes de tránsito. Si de 12.000 lesionados al año, la mitad, 6000, son atendidos en urgencias en un hospital durante un día, a un costo de US$ 236, el gasto es de US$ 1.416.000, y si el 10% de los 12.000 es internado, es decir, 1200 son internados en un hospital durante un promedio de 16 días, a un costo diario de US$ 682, el costo total de su atención y tratamiento hospitalario es de US$ 13.094.400. Si además el 30% de los lesionados internados, es decir, 360, deben permanecer 16 días más en tratamiento intensivo, a un costo de US$ 787 por día, el gasto adicional total es de US$ 4.533.120. Lo anterior muestra que el impacto para la salud anual, solamente en el manejo hospitalario, sería del orden de US$ 19.043.520. Las anteriores cifras demuestran que el impacto económico sobre la salud pública es sumamente considerable.

Por otra parte, un aspecto muy importante a tener en cuenta es la utilización de camas por pacientes víctimas de accidentes. Un registro realizado por el CEM el 4 de junio de 2007 mostró que de 109 camas disponibles, 28 de ellas eran ocupadas por accidentados de motos, es decir, aproximadamente el 26% de las camas de internación del CEM; y un registro similar efectuado el 27 de diciembre de 2007 indicó que aproximadamente el 56% de las camas de internación del CEM eran ocupadas por accidentados de motos. Esta situación, además de los costos que conlleva, afecta la atención a otro tipo de pacientes.

Referente a otro tipo de costos, se mencionan los resultados de costos de un estudio que llevó a cabo el sector asegurador en los años 2003 y 2004, relacionado con el impacto económico ocasionado por los accidentes de tránsito en el sector asegurador nacional por vehículos. Los costos encontrados fueron para vehículos en general: pago a las personas, Gs. 1.765.000.000 (US$ 27.138); por daños materiales, Gs. 80.353.700.000 (US$ 12.362. 108); y transporte público, Gs. 827.700.000 (US$ 127.338). Es decir, un total de costos por valor de Gs. 82.946.400.000 (US$ 12.760.985).

Las anteriores cifras de gastos ocasionados por los accidentes de tránsito para el sector salud y para el sector asegurador de vehículos demuestran que las pérdidas económicas para el país suman decenas de millones de dólares y que por este motivo y, además, por el impacto social, el problema de la inseguridad vial es urgente de enfrentar con la participación del gobierno, del sector privado y los usuarios.

Como es posible inferir de estos datos, el tratamiento y posterior acción que se deriva de un accidente de tránsito tiene un potente impacto económico en el propio campo de la salud, como también en la economía nacional y familiar, sin contabilizar las pérdidas económicas que se producen en el aspecto laboral y de producción de servicios por disminución de la mano de obra, si consideramos que la mayoría de los partícipes en accidentes de tránsito en calidad de fallecidos y lesionados, en el caso de Paraguay, se centran en el grupo de edad que va desde los 18 a 35 años de edad.

VII. Alcance del Plan Nacional del Decenio para la seguridad vial e instituciones involucradas

En consideración a que los objetivos y alcances planteados por parte de Naciones Unidades para lograr los porcentajes de disminución de las cifras de personas fallecidas como lesionadas en accidentes de tránsito significaran una participación responsable, tanto de los organismos estatales como de la sociedad civil presente en cada país, es necesario el soporte y desarrollo de cada una de las acciones y demás emprendimientos que deban realizarse, y requieren en el caso de Paraguay también la incorporación de organismos estatales afines con esta materia.

En el caso de Paraguay existen varias instituciones oficiales como privadas que tienen responsabilidades y desarrollan actividades relacionadas con la seguridad vial.

Entre estas instituciones, las más importantes son las siguientes:

- MOPC;
- Ministerio de Educación y Cultura (MEC);
- Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPyBS);
- Ministerio Público;
- Ministerio del Interior, por intermedio de la Policía Nacional;
- DINATRAN;
- SETAMA;
- Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (Opaci);
- municipalidades de Asunción y el interior del país, por intermedio de las respectivas direcciones de tránsito;
- Touring y Automóvil Club Paraguayo (Tacpy);
- Seguridad en las Rutas (SER);
- organismos de cooperación como OPS, OMS y BID (agencia Paraguay);
- otras ONGs asociadas en materia de accidentes de tránsito.

Como es posible apreciar, las acciones y emprendimientos que se desarrollarán en Paraguay relacionadas con el Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020 tendrán un enfoque multisectorial, en el cual se encuentran involucradas tanto instituciones estatales, privadas como representantes de la sociedad civil.

VIII. Instituciones y fuentes de financiamiento disponibles

para atender las necesidades como proyectos para la puesta en práctica de las acciones para la seguridad vial en el periodo 2011-2020

En este aspecto, y conforme a información contenida en el "Plan nacional de seguridad vial del Paraguay", se ha podido establecer que se cuenta con fuentes de financiamiento para atender las necesidades de seguridad vial en el país, las cuales se concentran en los presupuestos de las entidades oficiales en los tres niveles de gobierno, conforme a los siguientes datos obtenidos:

- **MOPC**, que dispone de recursos financieros, organizacionales, humanos y técnicos, para la planificación, el diseño, la construcción, el mantenimiento y la operación de la red nacional de carreteras. Sus recursos provienen tanto del presupuesto nacional como de crédito externo, resaltando que ya se dispone de algunos recursos de crédito con el BID para la puesta en marcha del "Plan nacional de seguridad vial". Además, este ministerio cuenta en su organización con la Policía Caminera, que puede desempeñar un rol superior en la prevención y control de tránsito en las carreteras.
- **MSPyBS**, que ya destina grandes sumas de su presupuesto para la atención de víctimas de accidentes de tránsito y que tiene una infraestructura y personal calificado para enfrentar la problemática de la inseguridad vial.
- **MEC**, que dispone de recursos, personal e infraestructura en todo el país para la educación y que, por tanto, puede complementar su labor con acciones encaminadas a la educación en seguridad vial.
- **Ministerio Público – Fiscalía**, que ya interviene en lo que le compete en aspectos relacionados con la seguridad vial y que mantiene gran interés por el tema.
- **DINATRAN**, que cuenta con organización, infraestructura, personal y presupuesto para atender lo referente al transporte y tránsito de carga y pasajeros en el ámbito intermunicipal y nacional.
- **SETAMA**, que posee como organización, infraestructura, personal y presupuesto para atender lo referente al transporte público de pasajeros y el tránsito en la capital y su área metropolitana.

- **Policía Nacional**, que dispone de organización, infraestructura, presupuesto y personal en todo el país y con la experiencia en el registro de accidentes cuando se presentan víctimas;
- **Municipios**, que cuentan con atribuciones legales en materia de tránsito, presupuesto y disponen en su organización con las direcciones de tránsito y la Policía Municipal.
- **Universidades públicas**, que disponen de organización, infraestructura, presupuesto y personal calificado y que, por lo mismo, pueden incluir la seguridad vial en su actividad académica e investigativa.

Además de las entidades públicas mencionadas anteriormente, pueden participar como fuentes de financiamiento algunas organizaciones no gubernamentales, entidades privadas y organismos internacionales vinculados o relacionados con la infraestructura y la seguridad vial, como son:

- la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (Opaci);
- el Touring y Automóvil Club Paraguayo –(Tacpy);
- compañías de seguros;
- fabricantes y concesionarios de vehículos;
- fabricantes y concesionarios de motocicletas;
- empresas privadas de la industria y el comercio;
- empresas de transporte;
- organismos internacionales de cooperación;
- organismos internacionales de crédito.

Por otra parte, existen recursos comprometidos por parte del Banco Mundial, por intermedio del Fondo Mundial para la Seguridad Vial, para desarrollar e incrementar la capacidad técnica local en países de ingresos medios y bajos, y asegurar que la gestión de la seguridad vial acabe siendo autosostenible en un largo plazo.

En cifras, las asignaciones propuestas para la aplicación del "Plan de la década para la seguridad vial" por parte de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial son de US$ 300 millones, con el fin de financiar proyectos asociados a los cinco pilares componentes del "Plan de la dé-cada", cuyo presupuesto de inversión se encuentra publicado en el sitio web www.commisionforglobalroadsafety.org.

IX. Marco de actividades para el decenio de acción

La Comisión para la Seguridad Vial Mundial es la principal impulsora de esta actividad mediante la confección del informe publicado en el año 2009 respecto del grave problema que implica los accidentes de tránsito.

Del contenido de dicho informe nacen los objetivos estratégicos traducidos en la elaboración de cinco pilares rectores, en los cuales se basa el "Plan para el decenio de acción".

Estos cinco pilares aportan un enfoque para el desarrollo de un sistema seguro que pretende desarrollar en el periodo de acción de una década un sistema de transporte vial mejor, el cual está adaptado al error humano y en el cual además se tome conciencia de la vulnerabilidad del cuerpo humano en lo referido a su exposición al riesgo.

Así, al tener como algo aceptado que el error humano es la principal causa de accidentes de tránsito, y por en-de la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan accidentes de tránsito, nos permitirán enfocarnos más bien en la educación, prevención y control de estas conductas, con el fin de intervenir precisamente sobre este factor mediante acciones asertivas y concretas.

Por otra parte, se hace preciso tener presente que las limitaciones humanas, específicamente al considerar la cantidad de energía cinética que el cuerpo humano puede resistir, constituyen una base importante que se hará necesario considerar en el diseño del sistema de transporte vial, y que aspectos como el desarrollo del entorno vial y del vehículo también son consideraciones importantes respecto de la disminución de personas fallecidas y lesionadas en los accidentes de tránsito.

Por ello, se debe tener presente un enfoque múltiple unido a los cinco factores presentes en el problema de la seguridad vial. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se deberán tener en cuenta de una manera integrada mediante una amplia gama de intervenciones, donde las acciones de control de la velocidad, de la temperancia de conductores y, por sobre todo, del uso de las medidas de seguridad de los vehículos deberán tener un rol importante.

Es preciso que los responsables a nivel estatal en todo lo relativo a la seguridad vial se comprometan con el desarrollo del presente plan, puesto que en ellos se encuentran pilares bases como lo son el diseño vial, la legislación atinente a esta materia y, por sobre todo, el control de las conductas viales en las carreteras y vías urbanas.

Es importante difundir, concientizar y especialmente socializar respecto de los alcances del "Plan para el decenio", puesto que este reconoce la importancia de la implicación local y nacional en las acciones que se desarrollen, y especialmente la participación de varios sectores y organismos de la sociedad civil, ya que los accidentes y sus consecuencias afectan directamente a ellos en su doble rol de actores y víctimas.

Para ello, el presente plan propone como marco de desarrollo de sus actividades los cinco pilares diseñados por la ONU, los cuales buscan precisamente involucrar activamente una responsabilidad nivel país ante este problema.

PILAR NUMERO 1

GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL

Este pilar tiene como objetivo la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad de elaborar estrategias, planes, metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su acción, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y eficacia.

En este caso, a nivel nacional el organismo coordinador será el Consejo Nacional de Seguridad Vial, que será responsable de encabezar a nivel país esta actividad, siendo el órgano de la difusión y creación de alianzas multisectoriales, como además de cada una de las acciones señaladas en este primer pilar, contando con la cooperación del Observatorio de Seguridad Vial, como ente encargado del monitoreo de los datos estadísticos de accidentes de tránsito que se registren a nivel país, el cual actuará de manera coordinada con instituciones como la Policía Nacional, la Policía Caminera y el Ministerio Público en esta materia.

PILAR NÚMERO 2

VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

Este pilar tiene como objetivo específico el aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables, como lo son, por ejemplo, peatones, ciclistas y motociclistas.

Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de la planificación, el diseño y la construcción como el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

En el caso particular de Paraguay, esta tarea radica en el MOPC, institución del Estado que ya ha desarrollado un interesante trabajo respecto del mejoramiento de la infraestructura vial y su seguridad y que se encuentra contenida en el "Plan nacional de seguridad vial 2008-2013".

No obstante, con el fin de entregar un enfoque multisectorial acorde a los objetivos fijados en el pilar número 1, se hará necesario el desarrollo de coordinaciones y alianzas estratégicas y de intercambio de conocimiento y apoyo profesional con las municipalidades del país, con el fin de brindar asesoramiento respecto de las acciones de mejoramiento que estas deseen emprender en el entorno urbano de las vías.

PILAR NÚMERO 3

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

En este aspecto, el objetivo primordial de este pilar es el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva como activa de los vehículos, combinando armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

En este orden de ideas, se hará necesario diagnosticar en el ámbito local qué impacto tiene en la seguridad de los vehículos respecto de sus usuarios el ingreso de automó-

viles de segunda mano provenientes desde el mercado asiático, los cuales, al ser entregados para su comercialización al público, son sometidos a una serie de transformaciones de sus sistemas de dirección, frenos y seguridad de ocupantes, como lo son sistemas de ABS y EBS, modificaciones que son realizadas sin aplicarse algún tipo de estándar de calidad del trabajo realizado o certificación de calidad, y de qué forma este tipo de automóviles se encuentran involucrados en los accidentes de tránsito por causas asociadas a tales modificaciones.

En este aspecto se deberá sensibilizar a las autoridades de gobierno para desalentar las importaciones de vehículos tanto nuevos como usados cuyas normas de seguridad sean reducidas, para así ofrecer altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito.

PILAR NÚMERO 4

USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

Esencialmente, este pilar guarda relación con la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito respecto de la observancia permanente , como la potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco en el caso de los motociclistas, como de igual manera reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Como es posible apreciar, éste es quizás uno de los pilares donde el trabajo integrado de los componentes de las cuatro áreas de la estrategia de aplicación a nivel nacional cobra mayor vigencia.

Aquí, la esencia del éxito de los objetivos se centra principalmente en la educación, en la prevención y en el control y sanción efectiva de aquellos que trasgreden las disposiciones que regulan conductas viales como las detalladas arriba.

No obstante, el mayor desafío en el ámbito nacional consistirá en la promulgación de la ley de tránsito y seguridad vial, que aún se encuentra en estado de sanción en el Congreso Nacional.

Por ello, resultará de vital importancia para concretar muchos de los objetivos planteados en el "Plan mundial del decenio de la seguridad vial", que Paraguay pueda contar a partir de este año 2011 con una legislación única en materia de seguridad vial, lo cual ayudará consistentemente en el logro de los objetivos en el ámbito nacional respecto de la disminución de personas fallecidas como lesionadas en accidentes de tránsito, como en las acciones de educación, prevención y control que se harán necesarias para lograr ello.

Para concretar esto, el responsable principal es la sociedad civil en su doble rol de víctima y actor preponderante de los accidentes de tránsito, para lo cual se deberá contar con el apoyo de las demás organizaciones y ministerios involucrados en el presente plan.

Con la aprobación de dicha ley, las acciones de control que deben realizar instituciones como la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito jugarán un rol también preponderante en la disminución de factores de riesgo humano asociados con los accidentes de tránsito.

PILAR NÚMERO 5

RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES

Tiene como objetivo el generar acciones que permitan aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

Este pilar tendrá como principal responsable de su desarrollo al Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPyBS), como institución estatal que tiene como misión especifica el garantizar un sistema óptimo de acceso a la salud por parte de la población paraguaya.

Sobre el particular, es preciso señalar que el MSPyBS, entre sus actividades relacionadas con la salud pública, realiza actividades específicas en materia de atención médica y de urgencia como rehabilitación de accidentes. Igualmente, por intermedio de la Dirección General de Vigilancia de la Salud y el Departamento de Violencia y Lesiones de Causas Externas, ha implementado el Observatorio de Violencia y Lesiones de Causas Externas, cuyo objetivo es 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.

Estas características le entregan un alto nivel de competencia para generar programas de capacitación tanto a su personal médico y técnico en materia de atención de personas lesionadas en accidentes de tránsito, como de igual manera el poder desarrollar programas de capacitación a instituciones que también operan en el sitio del suceso de un accidente de tránsito, como lo son el Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Paraguay, la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito.

Es preciso recordar que los primeros auxilios que se brinde a un paciente que ha resultado lesionado en un accidente de tránsito, como la forma en cómo éstos sean brindados, marca un factor de importancia de salvar la vida de la persona lesionada.

X. Objetivos específicos a nivel país

Conforme a los lineamientos contenidos en el "Plan mundial para el decenio", la finalidad general de esta actividad es estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes del año 2020, señalando como actividades de línea base las siguientes:

1. la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
2. la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes del año 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
3. el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
4. el mejoramiento de la calidad de recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
5. el seguimiento de avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
6. el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura de este tipo.

XI. Estrategias a desarollar para el cumplimiento de los objetivos a nivel país

Con el fin de lograr los objetivos específicos establecidos en el "Plan mundial para el decenio", en el ámbito nacional se ha estimado desarrollar una estrategia de desarrollo transversal, la cual involucrará la participación activa de todos los estamentos, tanto estatales, privados como de la sociedad civil, agrupados en cuatro pilares, y que son considerados como elementos claves para alcanzarlos.

Estos cuatro pilares están conformados por:

1. Ministerios y organizaciones estatales
2. Municipalidades y organizaciones comunitarias
3. Sociedad civil y empresas privadas
4. Medios de comunicación social

El trabajo conjunto que desarrollará este modelo organizacional tendrá como base 11 lineamientos estratégicos definidos en el presente plan, los que tienen como fin el alinear sobre una estrategia común todos los recursos e iniciativas desarrolladas en cada estamento, para que puedan ser traducidos en acciones grupales, que permitan en el corto, mediano y largo plazo concretar los objetivos planteados en los cinco pilares del "Plan nacional para el decenio para la seguridad vial".

Estas 11 estrategias son:

1) **Contribuir a reducir el número de personas fallecidas y lesionadas en accidentes de tránsito, ayudando a mejorar la sensación de seguridad de las vías:** fijándose una meta de disminución entre periodos del 7% por cada año, tanto de personas fallecidas como lesionadas en accidentes de tránsito. Esto solo podrá ser logrado sobre la base de un trabajo coordinado de todas las instituciones y organizaciones estatales que tienen responsabilidad en el problema, focalizando las soluciones en aquellos factores que subyacen en la generación o que están facilitando la ocurrencia de accidentes de tránsito tanto en carrete-ras como en las vías urbanas.

2) **Satisfacer las necesidades de seguridad según las características locales del problema y las variables que las determinan:** esto implica reconocer la espe-

cificidad y diferenciación de ocurrencia de los hechos que afecten la seguridad vial y la cantidad de personas fallecidas como lesionadas, acorde al sector geográfico donde ocurran los accidentes de tránsito, identificando los factores detonantes en ellos presentes en la población, identificando la naturaleza de los problemas de seguridad vial, según sean del entorno o bien de las conductas viales de los usuarios de las vías que participen en los accidentes de tránsito, con el fin de lograr el desarrollo de mecanismos de educación, prevención y control enfocados todos en lograr la participación activa de la comunidad, como primer objetivo interno; por su parte, en un segundo objetivo interno, el desarrollo de acciones de control focalizadas y orientadas hacia la detección de estos factores como acciones detonantes de los accidentes de tránsito.

3) **Mejorar la efectividad del trabajo preventivo:** prevenir es educar, y en este caso en particular se requiere cambiar hábitos de conductas viales de conductores y demás usuarios de las vías, por lo cual el trabajo debe desarrollarse mediante el desarrollo de espacios de educación ciudadana, de diagnósticos situacionales de seguridad vial; diseño e implementación de proyectos de mejoramiento de vías, señalizaciones, etc.; evaluación de impacto de las soluciones proyectadas en el ámbito comunal y departamental para ejecutar acciones correctivas y de gestión efectiva en esta materia.

4) **Incrementar el respaldo a la actuación, confianza en el proceder y valorización de la acción de control que deben desarrollar la Policía en materia de prevención y control:** en este aspecto se hará necesario reforzar la imagen de prevención que tiene el desarrollo de los controles que realiza la Policía en materia de seguridad vial, mediante la difusión de actividades por medio de los medios de comunicación social, trasparentando su acción y en el plano interno reforzar aspectos doctrinarios e incentivar el desarrollo de buenas prácticas que el personal policial desarrolle en esta materia.

5) **Desarrollar e implementar procesos de producción de acciones de educación y prevención innovadores:** esto se logrará mediante la focalización de la población objetivo, como la adecuada identificación del problema mediante la utilización de datos estadísticos objetivos y acorde a la realidad nacional en materia de las consecuencias de los accidentes de tránsito, que permitan claramente identificar principalmente los factores humanos concurrentes en el problema. De esta forma se podrá contar con un proceso de gestión integral en materia de educación y prevención, que pueda ser medido y evaluado durante la década de acción y permita desarrollar acciones eficaces y eficientes en lo referido a la utilización de recursos.

6) **Perfeccionar el recurso humano como la infraestructura hospitalaria interviniente luego de los accidentes de tránsito:** para lograr el desarrollo de una respuesta ante la emergencia que sea más efectiva y más eficiente, mejorada mediante el estudio de la situación actual para lograr mediante dicha información diagnóstica un mejor diseño e implementación de procesos como procedimientos, que aseguren una buena calidad de la respuesta en la emergencia, como posterior atención de los accidentados en términos de

oportunidad, calidad y equidad en la asignación de recursos.

7) **Potenciar el trabajo en red tanto social e institucional:** con una característica enfocada principalmente hacia la prevención y la educación de la ciudadanía respecto del grave problema en que se traducen los accidentes de tránsito que son derivados de inconductas viales y falta de acciones en materia de conducción y comportamiento vial defensivo. Esto se logrará mediante el monitoreo y control del desarrollo de las acciones educativas y preventivas, con el fin de medir qué grado de impacto éstas tienen dentro de la población, y determinar qué eficacia tienen en la disminución del número de personas fallecidas y lesionadas. Se estima que la información de tipo preventiva y educativa entregada de manera proactiva a la comunidad y entre las instituciones permita convertirse en una herramienta de perfeccionamiento de la gestión de todas las demás acciones que se encuentren en proceso de ejecución, y este trabajo en red pueda actuar como un servicio de apoyo en lo relacionado al control y sanción de conductas de exposición al riesgo por parte de los usuarios de las vías.

8) **Optimizar el desarrollo y actualización de conocimientos y competencias del personal que desarrolla las acciones de control de conductas viales por parte de conductores y demás usuarios de las vías:** esto se logrará mediante iniciativas desarrolladas por medio de la vía de orientar procesos de control más efectivos en las carreteras y vías urbanas, como de una más correcta utilización de dispositivos de control, como lo son el alcotest y los radares de velocidad, enfocando siempre la acción hacia el desarrollo de una tarea correcta, eficiente y por sobre todo eficaz en torno al problema vial de seguridad.

9) **Mejorar la evaluación y el control de las acciones a ejecutar:** con el exclusivo fin de detectar las desviaciones que puedan producirse en la medición de las acciones y de las metas que sean establecidas de modo sectorial, implementando sistemas de registro estadísticos diferenciados por cada uno de los indicadores de los cinco pilares establecidos en el "Plan mundial de acción del decenio", con el fin de que estos indicadores realmente den cuenta de la pertinencia, confiabilidad y validez de los datos y acciones desarrolladas conforme a ellos.

10) **Perspectiva financiera en la elaboración de proyectos de seguridad vial:** optimizar la inversión de los recursos financieros que sean entregados para ser destinados a la ejecución de acciones en materia de seguridad vial, campañas de prevención y el desarrollo de acciones de educación hacia la comunidad en general, de manera tal que se maximicen los resultados de la función en prevención, educación y control.

11) **Implementación de un modelo de gestión de recursos financieros:** que permita medir qué grado de impacto tuvo la inversión de recursos respecto del resultado buscado, con el fin de evitar que los recursos económicos no sean utilizados en acciones de bajo impacto respecto de los objetivos de disminución de muertos y fallecidos por accidentes de tránsito.

XII. Resultados esperados de la aplicación de la estrategia de desarrollo del plan nacional de acción para el decenio

Mediante la aplicación de este modelo de visión estratégica para el desarrollo de las actividades, se pretende no solo hacer énfasis en la eficiencia en el uso de los recursos, sino determinar cuál es el comportamiento que experimentará la problemática abordada en relación con las actividades que se desarrollarán a nivel país para corregirla.

Así también, ésto permitirá verificar el grado de implicancia y motivación en el logro de los objetivos que existe por parte de los estamentos llamados y la entrega de acciones traducidas y orientadas en soluciones del problema de la inseguridad vial y sus consecuencias dentro de la sociedad civil como del propio Estado paraguayo.

El trabajo que desarrolla todo el equipo sobre la base de los 11 lineamientos antes detallados permitirá además que el proceso de control estratégico pueda ir reparando anticipadamente no sólo en los aspectos de prevención y educación, sino además pronunciarse respecto de las acciones de control que deberán desarrollar otras instituciones, lo que debiera traducirse en las fluctuaciones estadísticas que el cruce de datos acción/resultado entregarán en el mediano y largo plazo.

El modelo desarrollado sobre la base de estos cuatro pilares permitirá el desarrollo de acciones estructuradas y unificadas que permitirán establecer que las actividades a desarrollar se conviertan en una sola cadena de acciones al tener una incidencia de corte social y situacional.

De igual manera, por ser un modelo de diseño, ejecución y evaluación de la acción, que no se encuentra basado en un solo estamento, permitirá que en el plazo de ejecución se pueda ir estructurando un análisis de tipo integral y dinámico, y por ende la evaluación de las actividades y resultado de los indicadores de gestión no podrán ser vistos ni mucho menos entendidos como una acción individual y cuyo impacto poco o nada incida en las acciones que desarrollen los demás miembros involucrados.

XIII. Desarrollo de las actividades a nivel nacional

Conforme a los antecedentes desprendidos del punto 4.2.1 del "Plan mundial para el decenio", las actividades que se desarrollarán en Paraguay estarán relacionadas con cada una de las fijadas en los cinco pilares dados por Naciones Unidas, conforme lo siguiente:

Pilar 1 "Gestión de la seguridad vial"

Actividades 2011-2020

a) Fortalecer y consolidar el Consejo Nacional de Seguridad Vial – Comité Nacional de Coordinación de Seguridad Vial como organismos encargados de la coordinación y desarrollo de mecanismos de coordinación conexos con otras instituciones, ONGs y sociedad civil en materia de seguridad vial.

b) Consolidar la estructura de secretaría conexa como encargada de administrar la base de datos de actividades a desarrollar durante la década de acción.

c) Elaboración de programas de trabajo básicos con cada una de las instituciones comprometidas y mencionadas en el presente plan como soporte y encargados de ejecución de las acciones contenidas en los cinco pilares del "Plan mundial del decenio".

d) Aplicación del "Plan nacional de seguridad vial" elaborado por el MOPC como línea base de la estrategia nacional a nivel ministerial del desarrollo de las acciones involucradas en el pilar 2 "Vías de tránsito y movilidad más segura".

e) Fijar las actividades nacionales asociadas con el "Plan mundial de la década", previo estudio diagnóstico de cada una de las áreas a intervenir y desarrollo de las metas realistas anuales respecto de la disminución de personas fallecidas y lesionadas en accidentes de tránsito, como de igual manera monitorear las acciones de educación, prevención y control que deban desarrollar otras instituciones, y especialmente los organismos de control, como lo son la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito, y su incidencia en la disminución o manutención de las estadísticas ya señaladas.

f) Promover el intercambio de información estadística asociada con la seguridad vial entre los diferentes estamentos e instituciones comprometidas y desarrollar los análisis de dichos datos con el fin de generar información que permita monitorear el avance del cumplimiento de metas de disminución de 10% anual en comparación con igual periodo anterior.

Pilar 2 "Vías de tránsito y movilidad más seguras"

Actividades 2011-2020

a) Difundir y fomentar entre las autoridades viales y los municipios del país la implicancia en la seguridad vial de la planificación urbana de las vías, como la identificación de vías consideradas como de tránsito de alto riesgo, con el fin de diseñar programas de modificación o reestructuración vial de éstas para que se encuentren "eliminadas" dentro de esta categoría antes de 2020.

b) Difundir y fomentar entre las autoridades viales y los municipios del país el desarrollo de estudios tendientes a desarrollar proyectos de medidas costo-eficacia, así como la presentación de informes anuales al organismo coordinador sobre la situación de la seguridad de las vías y las labores correctivas emprendidas, con el fin de considerar aspectos de seguridad vial y demanda vial en los planes de ordenamiento territorial.

c) Fomentar la inclusión en el diseño de las vías de las necesidades de todos los usuarios, principalmente de peatones, ciclistas y motociclistas, con el fin de construir vías más seguras para los desplazamientos de sus usuarios en general.

d) Fomentar el funcionamiento y la manutención preventiva de las vías y la mejora de la infraestructura vial existente con el fin de permitir desplazamientos más seguros por parte de sus usuarios y maximizar la eficiencia y eficacia en el uso de recursos económicos.

e) Fomentar el desarrollo de evaluaciones anuales de la repercusión de la seguridad vial en cuanto al aumento del nivel de calidad de vida de la población y disminución de costos estatales en materia de atención médica y hospitalaria hacia personas lesionadas en accidentes de tránsito.

f) Fomentar el funcionamiento seguro, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura vial existente, comprometiendo y exigiendo a las autoridades viales que determinen en número de fallecidos y heridos en función de usuarios de las vías de tránsito, así como la identificación de los factores infraestructurales claves que influyen en el riesgo para cada grupo de usuarios según su categoría: peatones, ciclistas, motociclistas, etc.

Pilar 3 "Vehículos más seguros"

Actividades 2011-2020

a) Alentar la aplicación de las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos.

b) Fomentar el uso del cinturón de seguridad en todos y cada uno de los ocupantes de los automóviles de cuatro ruedas y fomentar su aplicación futura en vehículos de transporte de escolares y pasajeros de buses de recorrido internacional como local.

c) Fomentar el uso de los vehículos acorde a sus capacidades de carga, especialmente en lo relacionado con vehículos de dos ruedas (motocicletas), ya que en el ámbito nacional se ha vuelto una situación común el uso por más de dos ocupantes de este tipo de rodados, como de aquellos de tres ruedas que son utilizados para carga y transporte de pasajeros.

d) Instaurar como materia de análisis nacional la implicancia que tendría en la seguridad de los usuarios y pasajeros los vehículos de importación de segunda mano y que son sometidos a modificaciones de sus sistemas de dirección, freno y de seguridad activa.

e) Motivar el desarrollo como una norma de aplicación general en el territorio nacional de las inspecciones técnicas vehiculares, colocándolas como un requisito indispensable para la obtención de las habilitaciones que otorgan las municipalidades a los vehículos de diferente tipo.

f) Incentivar el uso de vehículos en transportes públicos que reúnan permanentemente condiciones mecánicas como estructurales adecuadas para hacer más seguro el transporte de pasajeros, tanto en las zonas urbanas como rurales del país.

g) Fomentar en la sociedad civil el mantenimiento preventivo del parque vehicular como conducta permanente que asegura el correcto desempeño de los vehículos en su uso diario.

Pilar 4 "Usuarios de vías de tránsito más seguros"

Actividades 2011-2020

a) Realizar acciones de difusión en los medios de comunicación social tanto escritos, radiales y televisivos, con el fin de aumentar la concientización sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas que se puedan aplicar para disminuir el factor riesgo de participar en un accidente de tránsito.

b) Desarrollar en conjunto con la empresa privada campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad de las vías de tránsito.

c) Programar en forma conjunta con la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito acciones de control para vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad, y las normas y reglas basadas en datos de factores presentes en accidentes de tránsito y que permitan reducir éstos y los traumatismos relacionados con la velocidad.

d) Programar en forma conjunta con la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito el cumplimiento de las disposiciones de las leyes y nor-

mas basadas en datos probatorios sobre el uso del casco por los motociclistas a fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos.

e) Programar en forma conjunta con la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito campañas de prevención y control del consumo de bebidas alcohólicas por parte de conductores con el fin de reducir la estadística de los que protagonizan accidentes de tránsito en estado de ebriedad, promoviendo el nivel de cero tolerancia de alcohol en la conducción.

f) Programar en forma conjunta con la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito campañas de prevención y control del uso de cinturones de seguridad y dispositivos de anclaje de menores en los asientos posteriores por parte de conductores con el fin de reducir la estadística de accidentes de tránsito con resultado de personas lesionadas por el no uso de este tipo de dispositivos de seguridad.

Pilar 5 "Respuesta tras los accidentes"

Actividades 2011-2020

a) Diagnosticar los actuales sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas en vehículos siniestrados, con el fin de determinar la real capacidad operativa del sistema de salud respecto del tratamiento de personas lesionadas en accidentes de tránsito.

b) Evaluar la calidad de la atención de los sistemas de atención traumatológica hospitalarios y promover la realización de talleres para mejorar la capacidad del personal médico y auxiliar en este tipo de materia.

c) Evaluar la capacidad de rehabilitación que posee la infraestructura pública en relación con la privada con el fin de determinar eventuales falencias que existan en ambos sectores y promover buenas prácticas para su corrección.

d) Promover el establecimiento de sistemas de seguros apropiados para los usuarios de vías de tránsito, con el fin de financiar los servicios de rehabilitación de las víctimas de accidentes de tránsito mediante la introducción del SOAT como una norma de carácter general y obligatoria en todo vehículo motorizado, de modo a igualar la práctica de este sistema dentro de los países del Mercosur.

e) Fomentar tareas de investigación exhaustiva de los accidentes de tránsito con el fin de fomentar la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito, y por ende fomentar con este tipo de acciones soluciones equitativas y de justicia hacia los deudos y los lesionados naturales o jurídicos que, en calidad de empresarios, contraten y conserven como empleados a personas con discapacidades producidas en accidentes de tránsito.

g) Alentar el desarrollo de actividades de nivel internacional como nacional que permitan el desarrollo y mejoramiento por parte de los organismos involucrados en ello.

Cada una de estas actividades se iniciarán a contar del día 3 de mayo de 2011, fecha en la cual se hará el lanzamiento oficial del "Decenio de acción por la seguridad vial en Paraguay".

XIV. Indicadores de gestión

La frase "Lo que se puede medir, se puede hacer" ilustra la importancia que las cosas correctas sean medidas y las cosas inapropiadas sean dejadas de lado.

Todo plan impone la necesidad de considerar sistemas de indicadores, con el fin de poder medir cambios de las condiciones o situaciones durante el tiempo, como además facilitar una visión de los resultados de las iniciativas o acciones emprendidas para el logro de los objetivos.

Además, éstos entregan resultados necesarios para poder evaluar y dar surgimiento al proceso de desarrollo, estableciendo un punto de partida para orientarnos en el desarrollo del plan (alcanzar mejores resultados).

Bajo esta mirada se han desarrollado indicadores de las acciones a desarrollar en forma anual o semestral por cada una de las actividades contenidas en los cinco pilares del "Plan de acción para el decenio".

INDICADORES DE GESTIÓN CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS CORRESPONDIENTES AL PILAR N° 1

GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

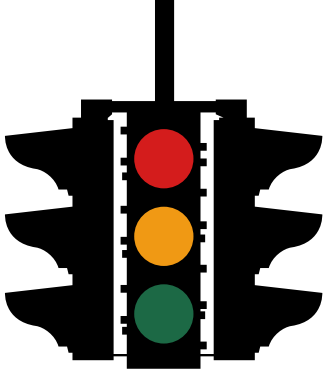
NÚMERO DE INDICADOR	TIPO DE INDICADOR
1	Fortalecimiento del organismo encargado de la coordinación y desarrollo de mecanismos de coordinación conexos con otras instituciones, ONGs y sociedad civil de seguridad vial.

2	Estructuración de una secretaría conexa como encargada de administrar la base de datos de actividades a desarrollar durante el "Decenio de acción para la seguridad vial".
3	Cantidad de programas de trabajo básicos elaborados por parte de las instituciones comprometidas en el "Plan nacional para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020" conforme a sus áreas de responsabilidad (gestión, salud, educación, prevención, difusión, control, etc.) para ser ejecutados a contar del segundo semestre del año 2011.
4	Cantidad de acciones de fomento para el establecimiento de grupos de coordinación respecto del desarrollo de las acciones en las áreas de gestión, salud, educación, prevención, difusión, control, etc., realizadas durante el primer semestre del año 2011.
5	Cantidad de acciones de coordinaciones desarrolladas para el funcionamiento del sistema de registros de datos con el fin de mantener el seguimiento de los avances registrados en la consecución de las metas de disminución de personas fallecidas y lesionadas y otras de seguridad vial asociadas con este pilar.
6	Desarrollo de una evaluación cuantitativa y cualitativa anual respecto del impacto logrado en materia de seguridad vial en las rutas mediante la aplicación del "Plan nacional de seguridad vial" elaborado por el MOPC en su calidad de documento base de la estrategia nacional de seguridad vial respecto de las acciones contenidas en los pilares 1, 2 y 4 del "Plan nacional del decenio." Plazo para su presentación: mes de enero de 2012.
7	Cantidad de personas o instituciones reconocidas a nivel nacional por la aplicación de buenas prácticas en materia de seguridad vial de sus trabajadores, fomentando la observancia por parte de éstos de acciones seguras en la conducción.
8	Cantidad de acciones tendientes a fomentar, tanto a nivel gobierno como en municipalidades, como buenas prácticas en materia de seguridad vial la incorporación de la norma ISO 39001 relativa a la gestión de seguridad vial en los futuros diseños viales (acción a medir a contar del año 2012 en lo relativo a difusión y a contar de 2013 como aplicación práctica).

INDICADORES DE GESTIÓN CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS CORRESPONDIENTES AL PILAR N° 2

VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

NÚMERO DE INDICADOR	TIPO DE INDICADOR
1	Cantidad de acciones de promoción de estímulos tanto a nivel gobierno y municipalidades como autoridades viales que fijen una meta consistente en la eliminación de vías de tránsito de alto riesgo antes del año 2020. Fecha de inicio: a contar del año 2012.
2	Cantidad de estímulos entregados, tanto a nivel gobierno como municipalidades, por el cumplimiento de metas en la eliminación de vías consideradas como tránsito de alto riesgo en forma anual. A contar de 2012.
3	Cantidad de acciones tendientes a la creación de una unidad especializada en materia de investigación en materia de accidentes de tránsito con el fin de mejorar la seguridad de la red de carreteras como vías urbanas.
4	Cantidad de reuniones anuales desarrolladas entre la autoridad vial nacional y las municipalidades respecto a la importancia en la seguridad vial de una correcta política de planificación urbana y diseño de vías de tránsito. Fecha de inicio: a contar del año 2012.
5	Cantidad de reuniones anuales desarrolladas con el fin de involucrar a las autoridades municipales respecto al desarrollo de estudios diagnósticos orientados a determinar qué grado de incidencia presentan sus diseños viales en relación con su problemática local de accidentes y cantidad de personas fallecidas y lesionadas a consecuencia de ellos. Fecha de inicio: a contar del año 2012.



6	Cantidad de acciones desarrolladas a nivel país en forma anual con el fin de fomentar en el diseño de las vías las necesidades de desplazamiento de todos los usuarios de éstas, considerando especialmente a peatones, ciclistas y motociclistas, con el fin de elaborar vías de desplazamiento más seguras. Fecha de inicio: segundo semestre del año 2011.
7	Evaluaciones estadísticas anuales respecto del impacto obtenido en los accidentes de tránsito con sus consecuencias de personas fallecidas y lesionadas con la puesta en marcha de estas acciones contenidas en el pilar número 2. Fecha de inicio: a contar del mes de marzo de 2012.
8	Cantidad de acciones e iniciativas adoptadas tendientes a fomentar en los municipios del país el desarrollo de manutenciones preventivas de las vías con el fin de permitir un desplazamiento más seguro por parte de los diferentes usuarios. Fecha de inicio: a contar del segundo semestre de 2011.
9	Cantidad de iniciativas adoptadas en forma anual relativas a fomentar paulatinamente el mejoramiento de la infraestructura vial, comprometiendo a la autoridad responsable el desarrollo de proyectos de mejoramiento de rutas, como de igual manera la manutención de estadística semestrales de personas fallecidas en aquellas rutas que presentan condiciones inseguras de desplazamiento.

INDICADORES DE GESTIÓN CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS CORRESPONDIENTES AL PILAR N° 3

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

NÚMERO DE INDICADOR	TIPO DE INDICADOR
1	Cantidad de acciones de difusión desarrolladas en forma mensual y anual por intermedio de charlas y publicaciones en los medios de comunicación social para alentar la aplicación de las reglamentaciones sobre seguridad de los vehículos a motor y su observancia por parte de sus usuarios. Fecha de inicio: a contar del segundo semestre del año 2011.
2	Cantidad de acciones de prevención y control mensuales como anuales, cuantificadas en forma separada respecto de las multas cursadas por su inobservancia, para fomentar el uso del cinturón de seguridad, casco protector en motociclistas y transporte de pasajeros conforme a las condiciones técnicas de los vehículos motorizados de cuatro, tres y dos ruedas. Fecha de inicio: segundo semestre del año 2011.
3	Cantidad de acciones de difusión tendientes a desalentar la importación de vehículos usados hacia el país por parte del gremio automotor, orientando la difusión hacia el riesgo de seguridad en la parte activa que involucra el uso de estos vehículos, producto de las modificaciones a las cuales son sometidos. Fecha de inicio: a contar del mes de marzo de 2012.
4	Confección de una base de datos nacional con el fin de elaborar una estadística de accidentes de tránsito atribuibles a fallas mecánicas, en los cuales han tenido participación vehículos usados importados y cuyas características mecánicas han sido modificadas, y las consecuencias de fallecimientos o lesiones de sus usuarios. A contar del segundo semestre del año 2011.

5	Cantidad de acciones de difusión desarrolladas con el fin de agilizar a nivel del Poder Legislativo el dictado de una norma que haga exigible como requisito para la obtención de habilitaciones de automotores que se cuente con un certificado de inspección técnica vehicular extendido en forma anual y de duración de un año.
6	Cantidad de acciones de educación y prevención anuales tendientes a socializar dentro de la sociedad civil el mantenimiento preventivo de los vehículos por parte de sus propietarios, con el fin de que éstos mantengan sus condiciones de circulación segura por las vías.

INDICADORES DE GESTIÓN CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS CORRESPONDIENTES AL PILAR N° 4

USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

INDICADOR NÚMERO	TIPO DE INDICADOR
1	Desarrollo de bases de datos estadísticos tendientes a cuantificar de forma mensual, semestral y anual la cantidad de conductores sorprendidos conduciendo bajo los efectos del alcohol, separados por adultos y jóvenes
2	Desarrollo de campañas de prevención en forma anual tendientes a concientizar a la población del riesgo que implica dentro de la seguridad vial la conducción bajo los efectos del alcohol, como a velocidades superiores que las permitidas en zonas urbanas y carreteras del país. Fecha de inicio: a contar del segundo semestre del año 2011.

3	Cantidad de programas conjuntos a desarrollar con la Policía Nacional, la Policía Caminera y la Policía Municipal de Tránsito, acciones conjuntas de control de personas que conducen bajo los efectos del alcohol, a velocidades mayores que las permitidas en zonas urbanas como carreteras; usuarios de motocicletas que transitan sin hacer uso del casco protector o bien con más de dos pasajeros a bordo del vehículo, con el fin de desarrollar información estadística sobre el control de estas faltas versus cantidad de accidentes provocados por estas causales en forma mensual, semestral y anual, y determinar el impacto que tendría la realización de estos controles en la disminución de las tasas de fallecimientos y lesionados por dicha causal. Fecha de inicio de acciones de coordinación: segundo semestre del año 2011.
4.	Desarrollo de una evaluación anual comparativa entre periodos sobre el efecto que produce en los usuarios de las vías la realización de dicho control y determinar grado de acatamiento y socialización de las normas reguladoras en las conductas de los usuarios de las vías.

INDICADORES DE GESTIÓN CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS CORRESPONDIENTES AL PILAR N° 5

RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES

INDICADOR NÚMERO	TIPO DE INDICADOR
1	Cantidad de acciones e iniciativas de difusión desarrolladas por intermedio en los medios de comunicación social y charlas cívicas tendientes a colocar dentro de la opinión pública como en los poderes del Estado la imperiosa necesidad de contar en el corto plazo con el SOAT, de manera tal de tener un seguro que cubra gastos derivados de atención médica de aquellas personas que han participado en accidentes de tránsito, como de igual manera establezca indemnizaciones por fallecimientos. Fecha de inicio: a contar del segundo semestre del año 2011.
2	Cantidad de acciones desarrolladas para establecer como una necesidad de nivel nacional el contar con un solo número telefónico nacional de acceso en caso de accidentes de tránsito en carreteras. Fecha de inicio: marzo de 2012.
3	Cantidad de acciones tendientes a establecer la real capacidad de la infraestructura médica a nivel nacional para brindar una adecuada y rápida atención de personas que resulten con traumatismos provocados por accidentes de tránsito y reciban atención de urgencia en dichos centro médicos. Fecha de inicio: marzo de 2012.
4	Cantidad de capacitaciones anuales entregadas al personal médico y auxiliar que se desempeña en los servicios de urgencias como de otros servicios intervinientes en las primeras atenciones que deben recibir las personas lesionadas en accidentes de tránsito, con el fin de mejorar su capacidad de respuesta y calidad de atención hacia este tipo de víctimas. Fecha de inicio: marzo de 2012.

XV. Programación para la implementación del plan

La programación para la implementación de las estrategias y los objetivos fijados en el presente plan nacional deberán desarrollarse a contar del mes de mayo de 2011 por un periodo de dos meses, es decir, hasta finales del mes de julio del mismo año.

Ello obedece a que como se trata de un plan de amplio espectro de estamentos involucrados, se hace necesario por parte del estamento directivo asignar las misiones y tareas que se han de desarrollar conforme a los objetivos, por lo cual se hace necesario contar con un tiempo prudente de integración de éstos.

En atención a que esta es una actividad de carácter mundial, se espera que sus objetivos tengan un grado de aceptación positivo a nivel del gobierno, por lo cual se espera lograr su compromiso en llevarlo a cabo con la debida prontitud, atendida la importancia que tiene el problema de la seguridad vial dentro del contexto país de Paraguay.

Por ello, se debe tener presente que, teniendo en consideración que el lanzamiento del "Decenio de acción" se desarrollará a comienzos del mes de mayo de 2011, el tiempo restante la labor estará enfocada a fijar bases, de-signar responsables, constituir los equipos directivos como de profesionales de las diferentes áreas que se encarguen para implementar la gestión de los diferentes estamentos y diseñar las herramientas y modelos de informes de gestión para monitorear el seguimiento de las acciones a implementar y desarrollar.

Durante el año 2011 en adelante, y estando ya conformados los equipos, se procederá a la implementación de manera más regular de las tareas y actividades de evaluación y monitoreo estadístico de impacto de las actividades, de manera tal que en el año 2012 la implementación y acciones se encuentren más institucionalizadas e internalizadas dentro de la sociedad civil paraguaya.

Como recomendación, es preciso señalar que las actividades del año 2011 deben estar más bien orientadas a la difusión y diagnósticos situacionales de seguridad vial con el fin de diseñar dónde se centrarán las primeras acciones de educación y prevención, para luego iniciar las acciones de control por parte de las instituciones policiales intervinientes en la problemática.

En ese orden, y bajo los antecedentes estadísticos que se detallan al comienzo del presente plan, se estima que los principales puntos de acción deben estar enfocados hacia el problema que se centra en los usuarios de vehículos de tres y dos ruedas, puesto que en ellos se agrupan los principales indicadores estadísticos de fallecidos como lesionados en accidentes de tránsito.

De igual manera, el órgano directivo deberá recopilar antecedentes relativos a la real disponibilidad de fondos para el desarrollo de proyectos innovadores en materia de seguridad vial, con el fin de publicitar su concurso, previo diseño de los objetivos que se pretenda lograr por su intermedio.

XVI. Control y evaluación del plan

La implementación del proceso estratégico mediante el cual se han diseñado las actividades como indicadores de gestión de cada una de ellas requiere de una administración eficaz, que permita objetivamente alcanzar el logro de los objetivos de reducción de víctimas como de personas lesionadas en accidentes de tránsito que ocurran desde el periodo de puesta en marcha de la "Década de acción" con el fin de alcanzar las cifras de disminución planteadas por parte de las Naciones Unidas.

Por lo tanto, resulta necesario definir en el presente plan las responsabilidades asociadas a la ejecución de determinadas funciones, de lo contrario el logro de los objetivos que se han planteado se vería dificultado en su materialización definitiva.

Al respecto, se ha estimado necesario explicar y aclarar las funciones que deben asumir cada uno de los estamentos involucrados respecto del desarrollo del presente "Plan de acción para el decenio 2011-2020 en Paraguay".

16.1. Determinación, direccionamiento y actividades a desarrollar

En este caso puntual, la responsabilidad de dirección del plan y de determinación de las acciones a desarrollar recaerán en dos instituciones del Estado, siendo éstas el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (MSPyBS), los cuales, además, contarán con el apoyo técnico en materia de gestión que pueda ser proporcionado por parte de la OMS-OPS agencia Paraguay para el buen logro de los objetivos.

Tales designaciones obedecen a los siguientes factores y elementos de juicio:

en el caso del MOPC, su calidad de institución del Estado encargada de definir las políticas de desarrollo vial de Para-guay, como así se señala en la ley 167 del año 1993, es un papel importante respecto del logro de los objetivos fijados, puesto que como es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones

del Poder Ejecutivo referentes a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país, tiene un rol importantísimo dentro de esta actividad, ya que posee una infraestructura adecuada para asignar recursos humanos como técnicos, a la cual se debe sumar su competencia para establecer normas al respecto.

En el caso del MSPyBS, tal decisión se fundamenta principalmente por la capacidad de despliegue territorial que posee y porque, entre sus actividades relacionadas con la salud pública, realiza acciones específicas en materia de atención médica de urgencia y rehabilitación de personas que han participado en accidentes de tránsito.

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, cuyo objetivo es originar información confiable y oportuna para definir políticas públicas de prevención y control, a fin de disminuir el número de víctimas por lesiones de causas externas.

16.2. Control estratégico y gestión de las acciones del plan nacional

En este caso, se ha estimado que el control estratégico y gestión del desarrollo de las acciones contempladas en el presente plan sean encaradas por parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial, puesto que en él se reúnen múltiples instancias que deberán resolver coordinadamente la ejecución de cada una de las actividades enumeradas y mencionadas en el presente documento.

Tendrá como función esencial la de desempeñar el seguimiento y evaluación respecto del estado de avance de cada una de las actividades que se deban desarrollar en cada uno de los cinco pilares de las instituciones que se mencionan como responsables de ellas en el punto VIII del plan nacional.

Resulta esencialmente importante señalar que la secretaría conexa actuará como un soporte técnico administrativo del Consejo de Seguridad Vial,, siendo la responsable de la evaluación y seguimiento respecto del desarrollo de cada uno de los indicadores de gestión que se han planteado en el presente plan, con el fin de desarrollar en forma semestral como anual las evaluaciones de impacto que cada una de las acciones tendrán respecto de los objetivos contenidos en el plan nacional.

Por su parte, la secretaría conexa tendrá además como tarea la de programar las actividades anuales que se desarrollaran durante cada año por parte de los estamentos involucrados, como coordinarlas conforme al planteamiento de la estrategia.

Para ello, en el mes de diciembre de cada año recopilará la información de cada una de las actividades desarrolladas durante el periodo a evaluar, como de las actividades que se han de desarrollar al año siguiente por parte de cada uno de los organismos e instituciones involucradas en el presente plan, confeccionando el respectivo cronograma y calendario de actividades y sus fechas de recopilación de informes para su evaluación.

Estas actividades, una vez recepcionadas por la secretaría conexa, deberán ser sometidas a consideración del Consejo Nacional de Seguridad Vial, en reunión de trabajo don-

de debe participar al menos el 70% de sus integrantes, con el fin que esta instancia verifique en qué grado se están desarrollando las actividades propuestas, cuál será su impacto en forma anual respecto de los objetivos propuestos de disminución de cifras de personas fallecidas como lesionadas en accidentes de tránsito y verificar si las actividades propuestas se encuentran diseñadas dentro de las estrategias del plan nacional como dentro de los cinco pilares fijados por parte de Naciones Unidas.

La secretaría conexa tendrá también como tarea disponer su difusión en los medios de prensa nacionales y desarrollar su seguimiento.

16.3. Orientación y alineamiento de las actividades

Cada una de las instituciones involucradas en el presente plan, si bien actúa como un órgano de trabajo independiente respecto del logro de los objetivos propuestos en su sector, deberá tener presente que éstos siempre deberán estar enfocados en el logro de los objetivos específicos contenidos en el "Plan mundial del decenio de acción para la seguridad vial".

No obstante, para fines de coordinación y alineamiento de las actividades, será obligación de cada ministerio u ONG, por intermedio de la persona designada como responsable de ejecución de acciones, informar al órgano encargado del control estratégico respecto de las actividades que desarrollará dentro de cada año, en los plazos que sean fijados por parte de la secretaría conexa, con el fin de que se entreguen y refuercen las orientaciones y se contribuya a su alineamiento en relación a los objetivos que pretende abordar para el logro de los objetivos de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Para ello, se deberán desarrollar reuniones de coordinación cada dos meses durante el año de ejecución, y dentro de las cuales proceder a la evaluación semestral del porcentaje del logro de los indicadores de gestión contenidos en el presente plan respecto de las actividades que se desarrollen durante el periodo anual de gestión.

De igual manera, al término de cada año, en la primera quincena del mes de diciembre, se deberá dar a conocer la evaluación de los logros y estado de avance obtenidos acorde a las responsabilidades sectoriales asociadas al tema de la seguridad vial, durante el periodo comprendido del 1 de enero al 30 de noviembre de cada año.

Por su parte, el estamento directivo estratégico de control deberá entregar dentro de la primera semana de enero de cada año los nuevos objetivos o estrategias que se abordarán para el logro de los objetivos específicos del "Plan nacional de acción para el decenio", conforme a los resultados obtenidos en el año anterior.

XVII. Evaluación de resultados

Conforme a los planteamientos entregados por Naciones Unidas, una década de acción proporcionaría un marco de tiempo para actuar con una visión estratégica de gestión amplia y que debería fomentar el compromiso político y de recursos tanto a nivel mundial como nacional para enfrentar exitosamente la problemática mundial como local de los accidentes de tránsito.

No obstante, se estima que para que así ocurra es necesario e indispensable el seguimiento como la evaluación semestral y anual de los resultados que se obtengan conforme a la aplicación del presente plan de forma profesional, seria y responsable, por parte de cada uno de los organismos comprometidos en esta titánica tarea, que significa intervenir los factores y actores de riesgos de la seguridad vial con el fin de modificar la actual tendencia de alza en la estadística de personas fallecidas y lesionadas a consecuencia de ellos, con el correspondiente impacto social que este tipo de hechos produce.

Paraguay, como país inserto dentro de esta problemática mundial, no puede sentirse ajeno a ella, ya que su tasa de muertes por accidentes de tránsito se encuentra dentro de las más elevadas a nivel región en consideración a su población total de habitantes.

Para ello, se vuelve necesario que cada una de las instituciones comprometidas en esta tarea desarrolle un proceso respecto de la realización de las actividades a implementar durante el periodo, como de igual manera evaluar los resultados obtenidos en relación con los objetivos y metas fijadas dentro del marco de los cinco pilares dados por Naciones Unidas, y siempre bajo el modelo de los indicadores de gestión desarrollados para cada una de ellas.

La evaluación permanente y el seguimiento de alcance de los objetivos planteados en cada una de ellas nos permitirá disminuir en un promedio estimativo de 7% anual la cantidad de personas fallecidas a consecuencia de accidentes de tránsito, y aproximadamente una disminución del 30% de la cantidad de personas que resultan lesionadas en ellos.

Si logramos alcanzar estas cifras, lograremos disminuir notoriamente nuestra tasa actual de fallecimientos por este tipo de hechos y, lo que es mejor, habremos impactado positivamente en el mejoramiento de la calidad de vida de muchas familias que no experimentarán en carne propia el impacto social, laboral y emocional que se vive luego de verse afectado en un hecho de esta naturaleza.

Finalmente, el presente "Plan nacional de acción para el decenio de la seguridad vial 2011-2020" pueda servir como documento de orientación que facilite el desarrollo de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de metas y objetivos de dicho decenio, esperando poder convertirse en una herramienta útil que pueda apoyar el desarrollo de planes de acción locales a nivel de municipios y otras entidades del interior del país que quieran sumarse dentro de su realidad local a contribuir al escenario nacional de mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de los usuarios de las vías, puesto que ofrece un marco para favorecer las actividades coordinadas.

Finalmente, deseamos recordarles que un accidente de tránsito es sólo un problema de otro hasta que nos afecta directamente.

Juntos, podemos salvar millones de vidas