



OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS

BOLETÍN INFORMATIVO TRIMESTRAL

1° | enero – febrero – marzo | 2016

En su función de asegurar una completa, certera y sucesiva recolección de datos que hacen al tránsito y a la seguridad vial en el país, el Observatorio Vial trabaja de manera conjunta y coordinada con las Instituciones asociadas, las cuales proporcionan la información para su análisis y cotejo, a fin de establecer las políticas a ser desarrolladas en la educación, prevención y control sobre siniestros viales en nuestra República. En este boletín se resumen los principales indicadores del primer trimestre del presente año, comparados con datos de años anteriores, a fin de presentar los cambios acontecidos. Los datos son proveídos por la Policía Nacional, los cuales son informados diariamente; los números finales oficiales del periodo serán tomados del MSPBS, los cuales tienen un tiempo de proceso de varios meses por lo cual no se presentan aún. Sin embargo la variación entre los números de una institución y otra demuestran siempre la misma tendencia, por lo cual son validados en materia porcentual.

FALLECIDOS. Fuente: Policía Nacional.

Mes/Año	2012	2013	2014	2015	2016
enero	99	99	92	77	81
%	-	0,00	-7,07	-16,30	5,19
febrero	87	96	86	89	78
%	-	10,34	-10,42	3,49	-12,36
marzo	87	111	104	107	75
%	-	27,59	-6,31	2,88	-29,91
TOTAL	273	306	282	273	234
%	-	12,09	-7,84	-3,19	-14,29

Este primer trimestre de 2016 presenta una importante reducción de fallecidos en comparación al año anterior, siendo el tercer año consecutivo con disminución. Al 2014 se redujo un 7,84%, en 2015 un 3,19%, y este 2016 un 14,29%, lo cual representan 39 personas menos. Cotejando por mes con el año anterior vemos que en enero hubo un leve aumento, pasando de 77 a 81 víctimas fatales. Sin embargo en febrero tenemos 11 fallecidos menos, lo cual representa un 12,36% menos. En el mes de marzo, año tras año, se produce un notable aumento de víctimas en comparación con enero y febrero, llegando a superar el centenar de fallecidos. Se presume que esto es a causa del final de las vacaciones e inicio de actividades escolares y laborales, con el consecuente aumento de flujo en el tránsito. Sin embargo, en este 2016 se da una cifra record, con una disminución de casi el 30%, con 32 víctimas menos que en 2015, y la menor cantidad de fallecidos en un mes del primer trimestre de los últimos cinco años.

LESIONADOS. Fuente: Policía Nacional.

Mes/Año	2012	2013	2014	2015	2016
enero	503	528	524	465	469
%	-	4,97	-0,76	-11,26	0,86
febrero	459	499	530	450	410
%	-	8,71	6,21	-15,09	-8,89
marzo	528	700	521	560	476
%	-	32,58	-25,57	7,49	-15,00
TOTAL	1490	1727	1575	1475	1355
%	-	15,91	-8,80	-6,35	-8,14

En cuanto a lesionados se repite la tendencia acontecida con los fallecidos. En el mes de enero se registra un aumento de tan solo 0,86%. En febrero se redujo en un 8,89%; y para marzo mejora en un 15%, quedando por primera vez por debajo del promedio de 500 víctimas lesionadas en accidentes que se tenían en los últimos años.

Cabe recalcar que los datos proveídos por la Policía Nacional, utilizados para este reporte, son recabados en el lugar de ocurrencia, para sucesos que involucran hechos de sangre o denuncias, dando seguimiento a las víctimas derivadas a los principales centros asistenciales hasta 30 días posteriores a ocurrido el hecho. Este factor crea un importante sub registro de víctimas, sobre todo en lesionados. Las cifras totales oficiales son proporcionadas por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, posterior al proceso de codificación que realizan, el cual demora unos meses. Esto genera diferencias en los números finales de las Instituciones, pero en materia porcentual, para la medición del aumento o disminución de casos, los indicadores son válidos.

Si bien los números son fríos, no debemos olvidar que cada uno representa un ser humano, una persona que perdió la vida, o en el mejor de los casos, sufrió lesiones que afectan su normal desarrollo. Es alentador ver una disminución en los indicadores, lo cual refleja que el trabajo que se viene desarrollando en materia de seguridad vial va rindiendo frutos, ingresando en la conciencia de la gente, y haciendo que el cumplimiento de las normas sean parte de la rutina diaria. Aún así, es mucho el trabajo que se tiene por delante, considerando que 234 personas han fallecido este trimestre, lo cual representa en promedio **la pérdida de una vida cada 9 horas**.

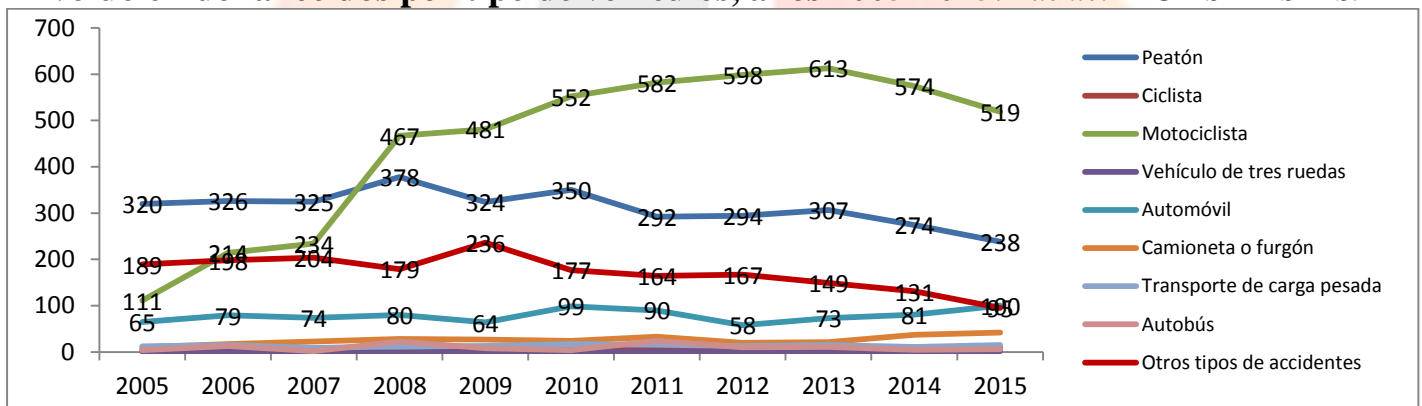
OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS
BOLETÍN INFORMATIVO TRIMESTRAL

1° | enero – febrero – marzo | 2016

MOTOCICLETAS

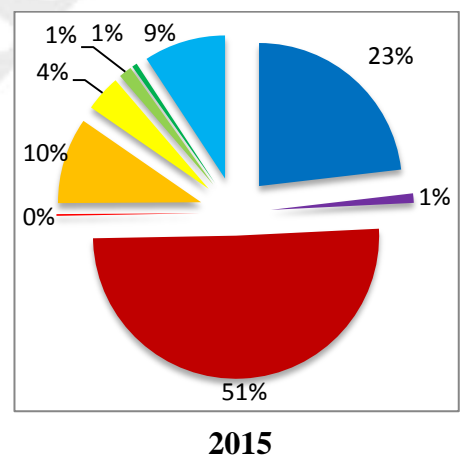
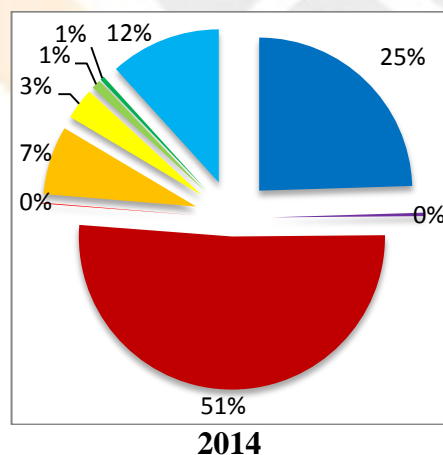
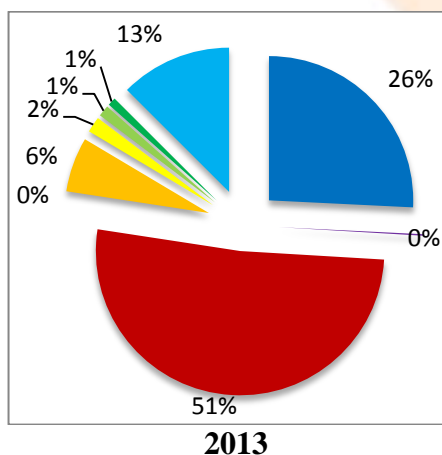
Este tipo de vehículo merece un apartado especial en nuestro informe, pues se ha constituido en los últimos años, en el medio de transporte particular de mayor crecimiento. Este fenómeno se inicia por la necesidad del tipo de transporte que brinda este medio, sobre todo en los centros urbanos, lo cual dio paso a la apertura de plantas ensambladoras en el país, instalándose la primera en el año 2002, y llegando a cinco en la actualidad. En el año 2008 se da el pico de producción nacional, con 215.544 unidades. Ese mismo año, los eventos de motocicletas pasaron a ocupar el primer puesto en cuanto a víctimas fallecidas y lesionadas, número que fue creciendo alarmantemente año tras año hasta el 2014, cuando se da la primera reducción. Este fenómeno coincide con la promulgación de la Ley 5016/2014 de Tránsito, la creación de la ANTSV, y las campañas de prevención que se iniciaban por aquel tiempo. Desde el año 2012 los accidentes que involucran a motocicletas vienen representando alrededor del 50% del total de víctimas fatales.

Evolución de fallecidos por tipo de vehículos, años 2005-2015. Fuente: DIGIES – MSPBS.-



Porcentaje de fallecidos por tipo de vehículos, años 2013-2015. Fuente: DIGIES – MSPBS.-

- Peatón
- Motociclista
- Automóvil
- Transp. de carga
- Otros
- Ciclista
- Vehíc. 3 ruedas
- Camioneta o furgón
- Autobús



LO DICE LA LEY

Las motocicletas de dos (2) ruedas no deben transportar más de UN (1) acompañante, el cual debe ubicarse siempre detrás del conductor, ni carga superior a los cien kilogramos (100 kg). Queda prohibido transportar niños menores de 12 años. Las bicicletas, ciclomotores, motocicletas, triciclones, cuatriciclones y motocargas, deberán circular permanentemente con las luces encendidas. Estos vehículos no circularán entre carriles ni entre filas de vehículos, debiendo conservar la respectiva fila. Es obligatorio el uso de casco y chaleco reflectivo.-



OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS
BOLETÍN INFORMATIVO TRIMESTRAL

1° | enero – febrero – marzo | 2016

A continuación se presentan los números comparativos del primer trimestre de los últimos cinco años en cuanto a accidentes que involucran a motocicletas, proveídos por la Policía Nacional.

FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE MOTOCICLETA. Fuente: Policía Nacional.-

MES/AÑO	2012	2013	2014	2015	2016
ENERO	54	53	53	37	33
%	-	-1,85	0,00	-30,19	-10,81
FEBRERO	61	60	45	50	41
%	-	-1,64	-25,00	11,11	-18,00
MARZO	61	58	52	60	45
%	-	-4,92	-10,34	15,38	-25,00
TOTAL	176	171	150	147	119
%	-	-2,84	-12,28	-2,00	-19,05

La fatalidad en accidentes de motocicleta se ha reducido para este trimestre en un **19%** con relación al año pasado. En cada mes del mismo se dieron la menor cantidad de accidentes de los últimos cinco años, con 33 en enero, 41 víctimas en febrero, y 45 en el mes de marzo.-

LESIONADOS EN ACCIDENTES DE MOTOCICLETA. Fuente: Policía Nacional.-

MES/AÑO	2012	2013	2014	2015	2016
ENERO	230	223	240	180	170
%	-	-3,04	7,62	-25,00	-5,56
FEBRERO	224	209	226	184	177
%	-	-6,70	8,13	-18,58	-3,80
MARZO	236	272	242	233	205
%	-	15,25	-11,03	-3,72	-12,02
TOTAL	690	704	708	597	552
%	-	2,03	0,57	-15,68	-7,54

Estas cifras para lesionados son proveídas por la Policía Nacional, y representan un registro parcial del universo de morbilidad existente. Aun así son importantes a la hora de compararlos con los registros anteriores para determinar el comportamiento de este factor. El desarrollo de este análisis nos muestra una disminución del 7,5% en lesionados este primer trimestre de 2016.-

Histórico de fallecidos en accidentes de motocicleta. Fuentes: DIGIES-MSPBS y DNRA.-

AÑO	2013	2014	2015
Fallecidos	613	574	519
Parque motocicletas	347.329	414.100	570.602
1 fall. cada X motos	567	721	1099
Fall. cada 10.000 motos	17,6	13,9	9,1
en % cada 10.000 motos	-	-21,5	-34,4

A pesar del vertiginoso crecimiento del parque de motocicletas, el número de fallecidos fue decreciendo en los últimos tres años. Es así que en el 2013, de cada 567 motociclistas en las calles, uno resultaba muerto; mientras que en el 2015 tuvimos un fallecido por cada 1099 motociclistas. En otros términos, podemos decir que por cada 10.000 motocicletas teníamos 17 fallecidos en el 2013, cifra que para el 2015 se redujo casi a la mitad, con 9 fallecidos por cada 10.000 motocicletas.-



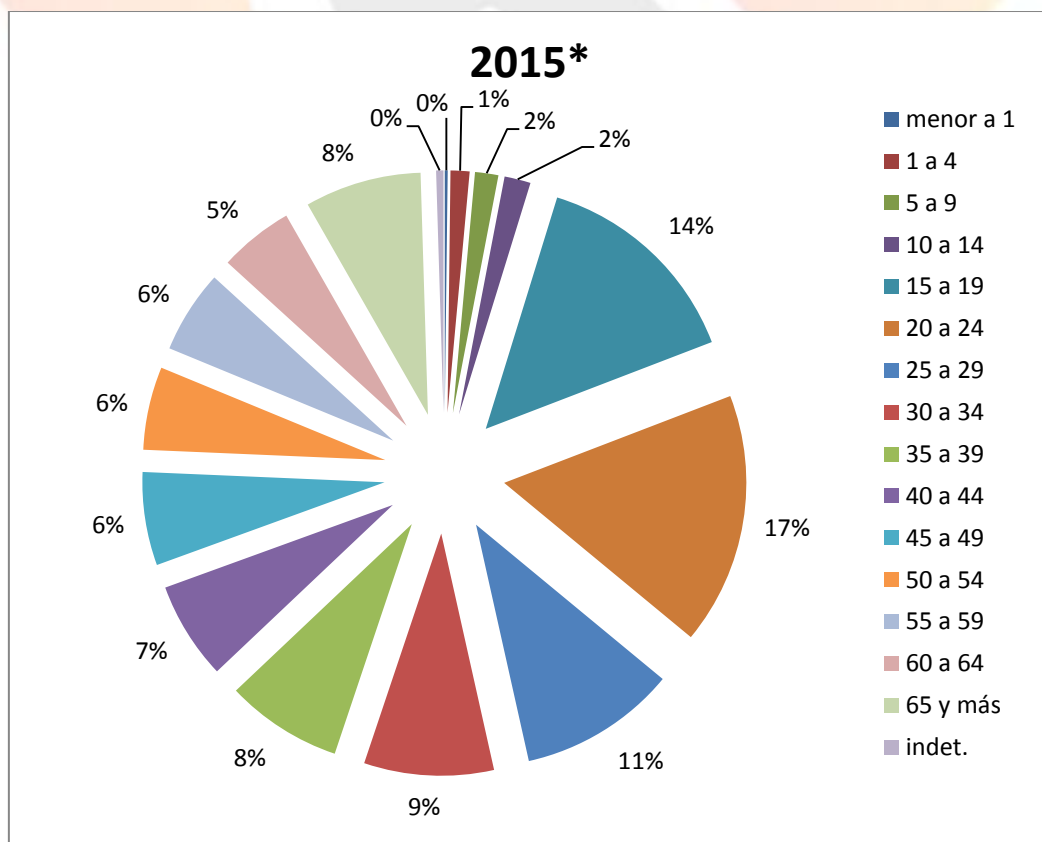
OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS
BOLETÍN INFORMATIVO TRIMESTRAL

1° | enero – febrero – marzo | 2016

Histórico de fallecidos según grupo etario. Años 2010 a 2015. Fuente: DIGIES – MSPBS.-

EDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	TOTAL
menor a 1	4	4	4	3	3	2	45
1 a 4	25	15	16	18	17	13	168
5 a 9	18	12	14	11	15	16	200
10 a 14	35	38	20	20	24	18	292
15 a 19	166	174	171	166	163	148	1587
20 a 24	207	215	207	219	175	173	2015
25 a 29	162	157	143	131	129	108	1412
30 a 34	106	92	114	114	115	89	1044
35 a 39	100	90	86	78	82	80	925
40 a 44	68	87	72	76	67	67	763
45 a 49	78	62	61	98	69	64	723
50 a 54	54	49	59	75	70	57	622
55 a 59	65	66	55	67	67	57	567
60 a 64	32	41	39	33	28	51	392
65 y más	93	105	99	89	85	80	884
indet.	14	4	5	10	9	5	128

Los fallecidos según grupos de edad en el Paraguay dan cuenta de que la porción más afectada corresponde al grupo de gente en plena juventud y productividad, siendo la franja de 20 a 24 años la principal. Preocupa también la fatalidad incidente en menores de edad, donde los adolescentes de entre 15 y 19 años ocupan el segundo lugar. El gráfico a continuación muestra la distribución porcentual de fallecidos por edades del pasado año 2015. En el mismo los jóvenes de entre 15 y 34 años ocupan el 51% de muertes.-





**Agencia Nacional de
Tránsito y Seguridad Vial**



OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS

BOLETÍN INFORMATIVO TRIMESTRAL

1° | enero – febrero – marzo | 2016

Los niños son uno de los grupos más vulnerables, pues por lo general resultan sujetos pasivos en casos de accidentes. Su seguridad depende de que los responsables de estos tomen las medidas necesarias para garantizar su seguro transporte. **Durante el primer trimestre de este 2016, la Policía Nacional reporta un total de 11 menores de 13 años fallecidos en siniestros viales.** Por esto, desde la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, alentamos al uso de las sillas de retención infantil, recordando la obligatoriedad establecida en la normativa vigente:

LEY N° 5016/2014 – DE TRÁNSITO

Artículo 58.- Requisitos para circular. Para poder circular con automotor, es indispensable:

- g) 1.- El número de ocupantes se establecerá conforme la relación estipulada en el inciso j) del presente Artículo;
- 2.- Los menores de diez (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el cinturón correspondiente y los menores de cinco (5) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

DECRETO 3427/2015 – REGLAMENTARIO DE LA LEY 5016/2014

Las sillas o dispositivos de retención infantil se dividen en:

Grupo 0: (para recién nacidos hasta los 10 kilos)

Las sillas que corresponden a este grupo se instalaran tras el asiento del copiloto, mirando en dirección contraria a la del auto, en una posición inclinada (45°). Esto porque el cuello del lactante es aún muy débil para sostener la cabeza. Están equipadas con un arnés de seguridad, de 5 puntas, que sujeta al menor.

Grupo 1: (para niños entre 9 y 18 kilos)

Estas sillas se instalan en el asiento trasero, mirando hacia adelante y en posición erguida. Al igual que las sillas del grupo 0, poseen un arnés de seguridad con elementos ajustables para la correcta posición de sus correas, cuyo lugar de salida se regula según el tamaño del niño. Estas sillas se sujetan al asiento del vehículo a través del cinturón de seguridad.

Grupo 2: (para niños entre 15 y 24 kilos)

Grupo 3: (para niños entre 25 y 36 kilos)

Estas sillas o dispositivos similares, se instalan en el asiento trasero, mirando hacia adelante y deberán incorporar un arnés de seguridad para fijar al niño, hasta cuando tiene una altura de 1,10, metros aproximadamente. Se orientaran el cinturón de seguridad del vehículo hacia el hombro y las caderas del menor, que son las zonas donde su sujeción es realmente efectiva en caso de accidente. Sobrepasando esa altura, el niño debe ir sentado utilizando el cinturón de seguridad del vehículo directamente.

Si por situaciones de urgencias él bebe debe ir en brazos de adulto acompañante, éste deberá sentarse en el asiento trasero del vehículo, nunca pueden ir sobre las rodillas del conductor o de otro pasajero en el asiento delantero, no se podrá compartir un mismo cinturón de seguridad con otra persona.-

AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
DIRECCIÓN DEL OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS
ABG. ALBERTO DIDIER GONZÁLEZ
ASUNCIÓN - PARAGUAY
2016