



Plan Estratégico Nacional para la
Seguridad Vial
de la República Dominicana

(PENSV) 2021-2030



OPS



INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV) 2021-2030.

Citar: Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Gobierno de la República Dominicana

Coordinación Técnica: Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (IN-TRANT)

Apoyo Técnico: Organización Panamericana de la Salud (OPS)

Revisión técnica: Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ISBN: 978-9945-9250-3-6

Diseño y Diagramación: Valmore Castillo

Impresión: Perspectiva Grupo Creativo

Primera Edición: 150 ejemplares

Impreso en la República Dominicana: Noviembre 2021.

Plan Estratégico Nacional para la **Seguridad Vial** de la República Dominicana

2021-2030





Tabla de Contenidos

AGRADECIMIENTOS | 7

SIGLAS Y ACRÓNIMOS | 10

PRÓLOGO | 11

RESUMEN EJECUTIVO | 12

INTRODUCCIÓN | 14

1. ANTECEDENTES | 16

- 1.1. Informaciones Mundiales | 17
- 1.2. Informaciones Nacionales | 21

2. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA | 28

- 2.1. Contexto Sociodemográfico y Económico de la Población de la República Dominicana | 30
- 2.2. Caracterización de la Red Vial Nacional | 34
- 2.3. Caracterización del Parque Vehicular de la República Dominicana | 35
- 2.4. Accidentalidad Vial y Víctimas en el Tránsito | 41
- 2.5. Mortalidad Asociada al Tránsito | 43
- 2.6. Morbilidad Asociada al Tránsito | 54
- 2.7. Factores de Riesgo y Controles de la Seguridad Vial | 56
- 2.8. Licencias de Conducir | 60
- 2.9. Infracciones de Tránsito | 64

3. EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL, 2017-2020 | 67

- 3.1. Metodología de Evaluación | 68
- 3.2. Resultados de la Evaluación por Ejes Estratégicos | 68
- 3.3. Resultados de los indicadores de Desempeño del PENSIV 2017-2020 | 69

4. PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA 2021-2030 | 72

- 4.1. Propósito | 73
- 4.2. Metodología | 73
- 4.3. Colaboración Técnica de Expertos | 76
- 4.4. Ejes Estratégicos y Objetivos Generales | 77
- 4.5. Ejes Estratégicos y Objetivos Específicos | 79
- 4.6. Matriz PENSIV 2021-2030 | 88
- 4.7. Alineación del PENSIV 2021-2030 con la Estrategia de Desarrollo Nacional y el Plan Nacional Plurianual del Sector Público | 93
- 4.8. Sistemas de Monitoreo y Evaluación | 94
- 4.9. Fichas Descriptivas de los Indicadores de Desempeño del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2021-2030 | 91

5. BIBLIOGRAFÍA | 101



Índice de Gráficos

- Gráfica 1.** Principales Tasas Estimadas de Mortalidad Causada por el Tránsito en el Mundo, 2016 | 29
- Gráfica 2.** Tasa Estimada de Mortalidad Causada por el Tránsito (por 100,000 habitantes) por País, Región de las Américas, 2016 | 30
- Gráfica 3.** Evolución de la Población de la República Dominicana, Periodo 2016-2020 | 31
- Gráfica 4.** Población de la República Dominicana por Provincia, Año 2020 | 32
- Gráfica 5.** Población por Año Según Sexo, periodo 2016-2020 | 32
- Gráfica 6.** Población por Año Según Edad, periodo 2016-2020 | 33
- Gráfica 7.** Población por Año Según Zona de Residencia, Periodo 2016-2020 | 33
- Gráfica 8.** Evolución Anual del Parque Vehicular, Periodo 2016-2020 | 36
- Gráfica 9.** Participación Porcentual del Parque Vehicular por Año según Tipo de Vehículo, Periodo 2016-2020 | 38
- Gráfica 10.** Porcentaje de Crecimiento del Parque Vehicular por Año Según Tipo Vehículo, Respecto al año 2016, Periodo 2017-2020 | 38
- Gráfica 11.** Proporción del Parque Vehicular por Sexo del Propietario, Año 2020 | 39
- Gráfica 12.** Parque Vehicular por Tipo Según Año de Fabricación al 31 de Diciembre de 2020 | 40
- Gráfica 13.** Accidentes de Tránsito por Mes, Año 2019 | 44
- Gráfica 14.** Muertes a Causa del Tránsito a Nivel Nacional por Año, Periodo 2016-2020 | 44
- Gráfica 15.** Tasa de Mortalidad a Causa del Tránsito por 100 Mil Habitantes por Año, Periodo 2016-2020 | 45
- Gráfica 16.** Muertes a Causa del Tránsito por Año Según Sexo, Periodo 2016-2020 | 46
- Gráfica 17.** Muertes a Causa del Tránsito por Año Según Grupo Etario, Periodo 2016-2020 | 46
- Gráfica 18.** No. Muertes a Causa del Tránsito/ Puesto de la Causa, por Grupo de Edad, Año 2017 | 47
- Gráfica 19.** Porcentaje de Mortalidad para las 10 Primeras Causas, Año 2017 | 47
- Gráfica 20.** Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Accidente, Periodo 2016-2020 | 48
- Gráfica 21.** Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo, Periodo 2016-2020 | 50
- Gráfica 22.** Muertes a Causa del Tránsito por Zona de Ocurrencia, Periodo 2016-2020 | 51
- Gráfica 23.** Muertes a Causa del Tránsito por Mes de Ocurrencia, Periodo 2016-2020 | 51
- Gráfica 24.** Muertes a Causa del Tránsito por Día de Semana, Periodo 2016-2020 | 53
- Gráfica 25.** Muertes a Causa del Tránsito por Rango Horario, Periodo 2016-2020 | 53
- Gráfica 26.** Tasa de Muertes por 100,000 Habitantes por Provincia, año 2019 | 54
- Gráfica 27.** Lesionados en Accidentes de Tránsito a Nivel Nacional, Periodo 2016-2020 | 55
- Gráfica 28.** Lesionados en Accidentes de Tránsito según Sexo, Periodo 2016-2020 | 61
- Gráfica 29.** Proporción de Licencias Vencidas y Activas Según Categoría, Año 2020 | 61
- Gráfica 30.** Proporción de Licencias de Conducir por Sexo | 62
- Gráfica 31.** Licencias de Conducir Activas por Edad | 63
- Gráfica 32.** Licencias de Conducir Activas por Edad Según Sexo | 64
- Gráfica 33.** Infracciones a los Cinco Factores de Riesgo de la Seguridad Vial, Periodo 2018-2020 | 65
- Gráfica 34.** Tasa de Infracciones de Tránsito por 10,000 Vehículos, Periodo 2018-2020 | 66
- Gráfica 35.** Resultados PENSIV 2017-2020 por Eje Estratégico | 69
- Gráfica 36.** Cumplimiento General del PENSIV 2017-2020 | 69



Índice de Tablas

Tabla 1. Parque Vehicular por Provincia, Año 2020 | 36

Tabla 2. Parque Vehicular por Año Según Tipo de Vehículo, Periodo 2016-2020 | 37

Tabla 3. Parque Vehicular Según Año de Fabricación al 31 de Diciembre de 2020 | 39

Tabla 4. Accidentes de Tránsito por Tipo, Período 2019-2020 | 42

Tabla 5. Accidentes de Tránsito por Tipo Según Participación de Motocicletas, Período 2019-2020 | 43

Tabla 6. Muertes a Causa del Tránsito por Sexo y Año Según Modo de Transporte, Período 2016-2020 | 45

Tabla 7. Muertes a Causa del Tránsito por Provincia | 49

Tabla 8. Muertes a causa del tránsito por tipo de vía, periodo 2016-2020 | 50

Tabla 9. Lesionados en Accidentes de Tránsito por Grupo Etario, Periodo 2016-2020 | 55

Tabla 10. Lesionados en Accidentes de Tránsito por Provincia, Periodo 2016-2020 | 56

Tabla 11. Licencias de Conducir Activas por Categoría | 62

Tabla 12. Licencias de Conducir Activas por Sexo Según Categoría | 63

Tabla 13. Infracciones de Tránsito por Año Según Tipo de Infracción | 65

Tabla 14. Indicadores PENSV 2017-2020 | 70

★ Agradecimientos

Los esfuerzos realizados para lograr un Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV), son el producto de la dedicación y compromiso del Gobierno Dominicano. Este es un Plan Sectorial que involucra el trabajo de múltiples actores y por tal razón es importante destacar la participación y entrega de muchas personas, instituciones, organismos internacionales, ONGs y sociedad en general.

Agradecemos de una manera muy especial a todas las instituciones públicas responsables en la ejecución de este Plan que han venido trabajando coordinadamente y con la disposición y empeño en su elaboración. De igual forma, es importante destacar la colaboración de otras instituciones que, si bien no tienen responsabilidad técnica en el Plan, nos han apoyado en cada paso. La coordinación institucional ha sido el pilar más importante en la elaboración de este Documento, así como también lo será su implementación.

Resaltar el trabajo arduo que ha llevado a cabo el equipo técnico del INTRANT, un equipo comprometido y profesional, que ha liderado este proyecto con pasión y responsabilidad, a la vez, agradecer las áreas administrativas, que han trabajado de la mano con el proyecto y aliados a la visión de este Plan.

Dentro de este proceso hemos contado con el apoyo técnico de organismos internacionales como la Organización Panamericana de la Salud (OPS), órgano regional de la Organización Mundial de la Salud (OMS), por lo que agradecemos especialmente al Doctor Olivier Ronveaux, Representante OPS/OMS en el país y a Rosa Urania Abreu, Consultora Nacional en Seguridad Vial; también agradecer al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con su representación local a cargo de Miguel Coronado Hunter y Manuel Rodríguez Porcel, Especialista de Transporte, no solo por su gran apoyo, sino también su atención, disposición y por estar siempre presentes para recordarnos y alentarnos a trabajar por esta causa.

En el mismo sentido, reconocer el empoderamiento de la sociedad en general, como resultado de la socialización pública del Plan, ya que todos los aportes enviados a través del portal de INTRANT contribuyeron a imprimirle mayor legitimidad, a fin de que sea más sólido e integral.

Al final la gratificación que tendremos todos, es haber logrado con su ejecución, el objetivo de este PENSV 2021-2030, que se resume en reducir significativamente las muertes por siniestros viales.

Reconocimiento a los integrantes del equipo técnico para la formulación del PENSV 2021-2030.



Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)

Deligne Ascención- Ministro.

Luis Herrera- Analista de Proyectos.

Magdalena Duran Paredes- Analista de Proyectos.

Melissa Yépez de León- Analista de Proyectos.



Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP)

Dr. Daniel Rivera Reyes- Ministro.

Sarah Acosta- Coordinadora Técnica del Programa de Reducción de Morbilidad por Accidentes de Tránsito (PREMAT).



Ministerio de Interior y Policía (MIP)

Jesús Vásquez Martínez- Ministro.



Ministerio de Educación (MINERD)

Roberto Fulcar- Ministro.

Roberto Hernando- Director de Transportación.

Wilma Sarahi Baez- Asistente de Dirección de Transportación.

Thais Hidalgo- Coordinadora Administrativa de la Dirección de Planes, Programas y Proyectos.



Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD)

Miguel Ceara Hatton- Ministro.

Luis Madera- Director de la Dirección General de Desarrollo Económico y Social.

Nelson Chávez- Encargado de la División de Desarrollo Productivo.

Emil Alvarado- Analista Sectorial de la Dirección General de Desarrollo Económico y Social.



Procuraduría General de la República (PGR)

Miriam Germán Brito- Procuradora General de la República.

Magistrada Katuska Viviano- Encargada Unidad de Tránsito del Ministerio Público.



Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)

General de Brigada Ramón Antonio Guzmán Peralta, P.N- Director General.

Coronel Rafael Tejeda Baldera, P.N- Encargado de la División de Accidentes de Tránsito.

Teniente Coronel Robinson Contreras Contreras, P.N- Director de Planificación y Desarrollo.



Dirección General de Impuestos Internos (DGII)

Luis Valdez Veras- Director General.

Tania Mercedes- Sub Encargada del Depto. Vehículo de Motor.

Lenin Ramírez- Encargado Sección de Servicios, Soportes a Personalizados y Estafetas.



Servicio Nacional de Salud (SNS)

Dr. Mario Lama- Director Ejecutivo.

Dr. Josué Hernández- Encargado del Depto. Emergencias en Centros de Salud.

Diomel Garcia- Supervisor de Desarrollo de los Servicios de Emergencias Médicas.



Sistema de Atención a Emergencias 9-1-1 (911)

Coronel Piloto Randolpho Rijo - Director Ejecutivo del Sistema de Atención 9-1-1.



Liga Municipal Dominicana (LMD)

Victor D´Aza- Secretario General.

Jose Joaquin Joga- Encargado de Seguridad.

Beykel Custodio- Analista de Proyectos.

Juan Leoner Brito- Analista del Observatorio Municipal.

Pedro Hernández- Sub-secretario de Planificación.



Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU)

Kelvin Cruz- Presidente.

Andres Amaury Bello- Encargado de Diplomacia Local y Seguridad.

Wanda Alfau- Encargado de Relaciones Interinstitucionales.



Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)

Rafael Arias- Director Ejecutivo.

Melido Agramonte- Director de Seguridad Vial.

Nelson Ramírez- Director de Planificación y Desarrollo.

Mateo Terrero- Director del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.

Kendra Montilla- Encargada de Gestión de la Seguridad Vial.

Karen González- Analista de Proyectos de Seguridad Vial.

Juan Soler- Técnico de Seguridad Vial.

Rosangel Comas- Encargada de Cooperación Internacional.

Cristina Matos- Encargada de Calidad en la Gestión.

Ana Berigüete- Analista de Cooperación Internacional.

Ángel Mejía- Encargado de Estadística y Registros de datos del OPSEVI.

Doraliz Tejada- Analista de Estadística y Registros de datos del OPSEVI.

Joanny Martínez- Analista de Estadística y Registros de datos del OPSEVI.

Edgar Santana- Encargado de Planes de Movilidad.



Organización Panamericana de Salud (OPS)

Oliver Ronveaux- Representante.

Rosa Urania Abreu- Consultora Seguridad Vial.



Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Miguel Coronado Hunter- Representante.

Manuel Rodríguez Porcel- Especialista en Transporte.

Claudia Díaz- Consultora.

Eduardo Café- Consultor.



Siglas & Acrónimos

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

COMIPOL: Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

CSPV: Comisión Presidencial para la Seguridad Vial

DGII: Dirección General de Impuestos Internos de la República Dominicana.

DIGESETT: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre

ENSC: Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana de la República Dominicana

FEDOMU: Federación Dominicana de Municipios, Inc., de la República Dominicana

INTRANT: Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

LMD: Liga Municipal Dominicana

MAP: Ministerio de Administración Pública de la República Dominicana

MEPYD: Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana

MIDE: Ministerio de Defensa de la República Dominicana

MINERD: Ministerio de Educación de la República Dominicana

MINPRE: Ministerio de La Presidencia

MOPC: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de la República Dominicana

MSP: Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social

ODM: Objetivos de Desarrollo del Milenio

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

OMS: Organización Mundial de la Salud

ONG: Organización No Gubernamental

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OPS: Organización Panamericana de la Salud

PENSIV: Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana

PGR: Procuraduría General de La República

PNSC: Plan Nacional de Seguridad Ciudadana

PNUD: Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo

SNS: Servicio Nacional de Salud

SRI: Sistemas de Retención Infantil

TIC: Tecnología de la Información y la Comunicación

Prólogo

A partir de los importantes avances logrados en los últimos años en materia de seguridad vial en el país, como la aprobación y aplicación de una ley integrada a las normativas internacionales, la corrección de multiplicidad de funciones, creando al INTRANT como órgano rector y el establecimiento de un observatorio que recolecte y gestione la información de forma oportuna, objetiva y confiable para la evaluación de las causas de los accidentes de tránsito. Los tiempos nos exigen nuevo impulso en la política de seguridad vial que tome en cuenta la multiplicidad de factores que contribuyen a los accidentes de tránsito, por lo que se debe plantear con una visión sistémica e integral y que incluya a todos los actores comprometidos con este tema, tanto los gubernamentales y de la sociedad en sentido general.

Como bien ha declarado la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito continúan siendo un problema global de salud pública y los costos sociales que estos suponen, requieren el planteamiento de políticas activas bajo el principio del derecho de los ciudadanos a trasladarse por los distintos tipos de vías públicas, con las condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible, en el que todos, tanto los ciudadanos como los agentes implicados, tienen su responsabilidad.

En ese contexto y dado el vencimiento del periodo del “Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2017-2020”, es el momento de reiniciar el proceso de planificar las acciones que llevarán a materializar los cambios esperados, a través de la correcta integración de quienes juegan un papel relevante en la materia.

Si bien es preciso continuar potenciando los ámbitos de trabajo de la seguridad vial planteados en el antiguo Plan y que no se cumplieron, además se hace necesario lograr generar las sinergias en los distintos niveles, también es el escenario perfecto para evaluar el camino recorrido y tomar en cuenta las lecciones aprendidas.

Este nuevo Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2021-2030, será el marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los sectores políticos, económicos y sociales a nivel nacional, y su consecución de su objetivo constituyen un gran desafío para el país.



Lic. Rafael Arias

Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)



RESUMEN EJECUTIVO



Los accidentes de tránsito no solo causan un enorme e incuantificable dolor para las víctimas, sus familiares y amigos, sino también un desafío para los gobiernos. Su impacto económico es enorme y su abordaje requiere del trabajo multisectorial e integral para poder definir los criterios y mecanismos que sirvan en el diseño de las políticas y el establecimiento de la ejecutorias de acciones concretas para reducir la probabilidad de ocurrencia de los mismos.

Esta es una problemática predecible y prevenible, que ha movilizó entidades públicas y privadas, organismos no gubernamentales, personalidades y organismos internacionales, que tienen como mandato -en medio del período de la Década de Acción de las Naciones Unidas- diseñar y financiar un conjunto de acciones que reduzcan los accidentes de tránsito en todo el mundo.

Siendo la República Dominicana miembro de las Naciones Unidas y acogiendo a las orientaciones enmarcadas por este Organismo en materia de seguridad vial, desde el 2016 el tema fue incorporado como un aspecto fundamental de los planes de gobierno, a través de la creación de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial y su impulso se enmarcó en un plan de trabajo integral y multisectorial para la mejora de esta problemática.

A partir de ese momento se formuló el primer Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV), 2017-2020, priorizando las acciones que, en ese momento se esperaba, de acuerdo a la experiencia internacional, tendrían mayor impacto y mejores resultados en los objetivos trazados.

Sin embargo, a pesar de que no se logró el propósito general del PENSV 2017-2020 de reducir las muertes al 30 % para 2020, se destacan los avances significativos en los ejes de institucionalidad e información, cimentando con ello las bases normativas y de datos para una correcta gestión de la seguridad vial.

Este nuevo y reformulado Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2021-2030, es en su conjunto, una propuesta de estrategia nacional, alineada al Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública, para abordar la seguridad vial a través de la construcción de una iniciativa integral y cuyo objetivo es servir como herramienta de planificación en la coordinación e implementación de políticas de prevención y de reducción de riesgos de los accidentes de tránsito.

El mismo, recoge todos los antecedentes nacionales e internacionales y la situación de la accidentalidad vial de los últimos 4 años, así como la evaluación y el nivel de cumplimiento del primer plan. Igualmente, desarrolla la metodología de trabajo utilizada, describiendo el propósito de dicha estrategia, los ejes estratégicos, los objetivos generales y específicos, las líneas de acción con sus iniciativas, los actores e instituciones responsables de implementar las líneas de acción, los plazos de ejecución y los indicadores de medición.

El PENSV 2021-2030 tiene como propósito general reducir al 2030 un 50% de las muertes ocasionadas por el tránsito. Se estructura en 6 ejes estratégicos: institucionalidad, movilidad, educación, fiscalización, atención e información. Además 6 objetivos generales, 20 objetivos específicos, 45 líneas de acción y 128 iniciativas. De igual manera se incluyen, de forma participativa, a todos los actores y sectores que de una forma u otra intervienen en las acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesiones de las personas en sus desplazamientos, motorizados o no motorizados.



INTRODUCCIÓN

El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial se concibe como un conjunto de esfuerzos continuos y consistentes, basados en el diagnóstico de la accidentalidad, funcionamiento y operación de los sistemas de seguridad vial del país, determinando objetivos y acciones de forma que concluyan en una acción multisectorial, encaminados a reducir los fallecidos y lesionados por los accidentes de tránsito a corto, mediano y largo plazo.

Visto desde otra perspectiva, es el instrumento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en la República Dominicana. Dichas operaciones están encaminadas a garantizar una movilidad segura, donde no es aceptable las muertes y lesiones a causa de los siniestros viales.

La finalidad de este nuevo Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial en la República Dominicana 2021-2030 (PENSV), es definir los objetivos, acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los siniestros, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

El mismo se estructura en 6 ejes estratégicos, en los que se sugiere concentrar los esfuerzos y acciones, enmarcados bajo los cinco pilares propuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y que guían el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2020-2030 y que los gobiernos deben de tomar en cuenta para el diseño y ejecución de políticas públicas en materia de seguridad vial.

Con este Documento se busca en particular, apoyar los esfuerzos del Estado Dominicano de reducir la tasa de mortalidad y morbilidad asociada al tránsito, con la participación activa de todos los actores involucrados, cada uno cumpliendo con su rol y asumiendo su cuota de responsabilidad.



Avenida Winston Churchill, Santo Domingo.



1. ANTECEDENTES

Para enmarcar el desarrollo de este nuevo Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2021-2030, es importante hacer referencia de los principales instrumentos y acciones nacionales e internacionales, los cuales forman parte fundamental para delimitar el marco conceptual en materia de seguridad vial.

1.1 Informaciones Mundiales

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020:

El 28 de octubre de 2021, fue lanzado oficialmente por las Naciones Unidas el nuevo Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, el cual tiene por objetivo la reducción al menos en 50% las muertes y lesiones producto de los accidentes de tránsito.

Con este Plan Mundial se describen las medidas necesarias para alcanzar la meta señalada anteriormente y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un Enfoque de Sistema Seguro. Aquí se establecen las medidas generales que sirvan para catalizar una mayor atención en la mejora de los resultados para mejorar las condiciones de la seguridad vial a nivel mundial; se alienta a los gobiernos a implementar políticas y programas que logren estas reducciones siempre contando con el apoyo de socios, en los que incluyen agencias nacionales e internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones, academia y sector privado.

El propósito de este Nuevo Plan, que como ya se dijo está fundamentado en el Plan Mundial de la última década de acción, busca:

- Hacer un llamado a todos los países a que actúen, destacar la urgencia de actuar y hacer hincapié en que la acción es posible.
- Inspirar y guiar a los países en el desarrollo e implementación de planes adaptados a cada contexto local.

Esta nueva propuesta orienta a prestar más atención a la gobernanza eficaz, de manera transversal a todos pilares, como un aspecto central de la implementación de un sistema seguro.

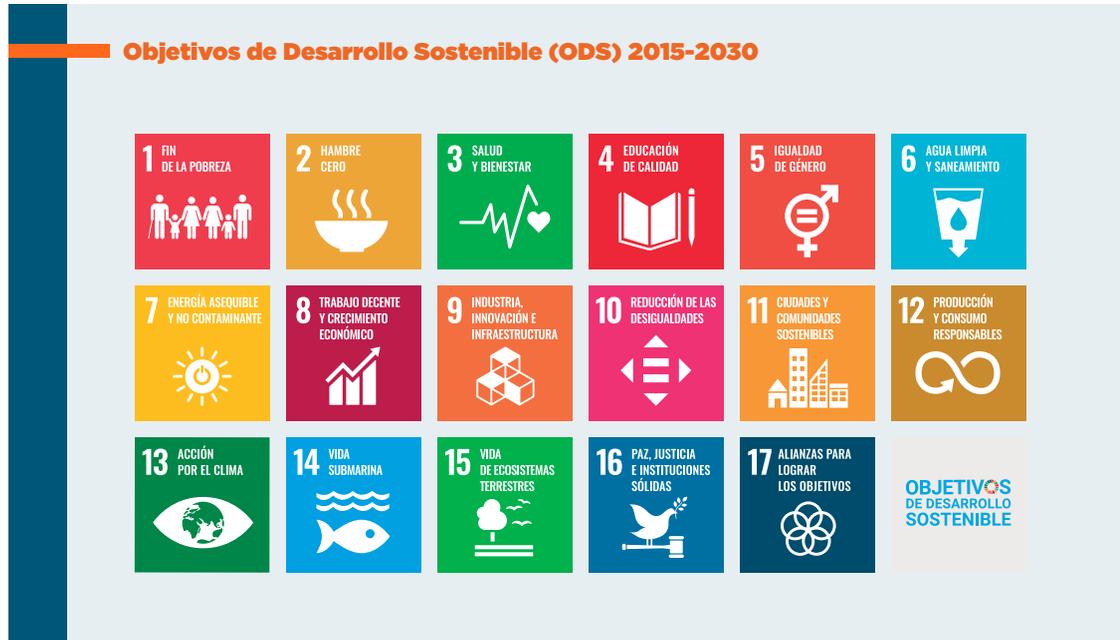
Este documento servirá de guía para que los países y otros actores desarrollen, implementen y evalúen, de forma iterativa, acciones que se adapten y se personalicen según sus contextos específicos, para mejorar de manera sistemática y metódica la seguridad de los sistemas de transporte por carretera durante la próxima década.



Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2015-2030:

El 25 de septiembre del 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos, como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Se adoptaron 17 objetivos, cada uno de ellos contiene metas específicas y dentro de ellos se contempla la mejora de las condiciones de movilidad y seguridad vial en general.

El objetivo número 3 sobre Salud y Bienestar, busca garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos, en todas las edades y comprende una meta relacionada directamente con la seguridad vial:



- **Meta 3.6.** Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Asimismo, el objetivo número 11 sobre Ciudades y Comunidades Sostenibles busca lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. El mismo incluye una meta para garantizar los accesos de los sistemas de transporte y mejora de la seguridad vial:



- **Meta 11.2.** De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Esta Agenda 2030, fue desarrollada conjuntamente con la Segunda Conferencia Mundial de Seguridad Vial de Brasil, por lo cual este tema influyó de manera importante en esta Conferencia y su correspondiente Declaración.

El documento de la Agenda 2030 entró en vigor el 1 de enero del 2016 y, a pesar de que los ODS no son jurídicamente obligatorios, se espera que los gobiernos los adopten como propios y establezcan marcos nacionales para el logro de los mismos.

En la República Dominicana, mediante el Decreto No. 23-16 del 23 de febrero del 2016 se creó la Comisión Interinstitucional de Alto Nivel para el Desarrollo Sostenible, bajo la coordinación del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), encargada de trazar la ruta para la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en consonancia con la Estrategia Nacional de Desarrollo (END).

Declaración de Estocolmo:

El 19 y 20 de febrero del 2020, se celebró en Estocolmo la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: “Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030”, destacando en ella las conexiones entre la seguridad vial y el logro de otros objetivos contenidos en los ODS.

En ésta conferencia se incorporaron aproximadamente 1.500 delegados, entre ellos ministros de Transporte, de la Salud, así como altos funcionarios de Naciones Unidas, representantes de la sociedad civil, de la academia y del sector privado, todos provenientes de más de 140 países, de los cuales 12 países representaron la Región de las Américas, incluido la República Dominicana.

La Conferencia fue una iniciativa de la Asamblea de Naciones Unidas, patrocinada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el gobierno de Suecia, y su objetivo principal fue discutir los temas y tomar las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global del año 2021 al 2030.

Igualmente la Conferencia Ministerial abordó una variedad de temas, desde desarrollar un liderazgo efectivo para la seguridad vial hasta promover ciudades y comunidades sostenibles, mitigar el cambio climático a través de la seguridad vial y garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas. La reunión fue fundamental para revisar el progreso en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y definir formas de acelerar la acción sobre estrategias comprobadas para salvar vidas.

Este evento culminó con la “Declaración de Estocolmo”, que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en un 50 % para 2030, todo para lograr la “Visión Cero” para 2050. Esta Visión Cero se basa en el llamado Enfoque de Sistema Seguro, el cual es una premisa de que el ser humano comete errores por lo que se propone que el suministro de todos los componentes del sistema vial sea realizado bajo la óptica de evitar el error humano y de buscar que el sistema sea indulgente para que, en caso de que el error se produzca, el accidente asociado no resulte en muertes y lesiones severas.

Además, se invita a fortalecer los esfuerzos de las actividades en los cinco pilares del Plan Global para el Decenio de Acción, a saber:

- Mejor gestión de la seguridad vial.
- Vías más seguras.
- Vehículos más seguros.
- Usuarios de las vías más seguros.
- Mejora de la atención a los lesionados.

Asimismo, se solicita acelerar el cambio a modos de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles como caminar, andar en bicicleta y el transporte público. También se le pide a la OMS que continúe produciendo la serie de informes de estado global, como un medio de monitorear el progreso hacia el logro de los 12 Objetivos de Desempeño de Seguridad Vial Global.

Resolución de la Asamblea General de la ONU para Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo:

En la Asamblea General de las Naciones Unidas del 31 de agosto del 2020, quedó aprobada la Resolución A/RES/74/299 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, observando que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito son prevenibles y que, a pesar de algunas mejoras en muchos países, en particular en los países en desarrollo, siguen siendo un importante problema que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En vista de que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial concluía en 2020, se requería definir una nueva agenda para reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito. En ese sentido, la ONU respalda La Declaración de Estocolmo aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y mediante esta resolución se asume, entre otros puntos:

- Proclamar el **período 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.**
- Establecer un nuevo objetivo de **reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % entre el período 2021 a 2030**, y a este respecto exhorta a los Estados miembros a que sigan adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de los ODS relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6.
- Una petición a la colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSC por siglas en inglés), la OMS y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas para preparar un plan de acción.
- La invitación a los Estados miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración en el país, la región y a nivel internacional, con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
- Alienta a los Estados miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda.
- Promueve atención especial a los usuarios vulnerables de las carreteras, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad avanzada y las personas con discapacidad y mujeres emba-razadas.
- Invita a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial.



1.2 Informaciones Nacionales

Estrategia Nacional de Desarrollo 2030:

La República Dominicana, en procura de garantizar una correcta planificación de sus recursos para la consecución de las metas y objetivos que le permitan lograr niveles de desarrollo adecuados y sostenibles, crea la Estrategia Nacional de Desarrollo 2010- 2030 (END), que viene a ser el instrumento de planificación que “definirá la imagen objetivo del país a largo plazo y los principales compromisos que asumen los poderes del Estado y los actores políticos, económicos y sociales del país, tomando en cuenta su viabilidad social, económica y política.”

La END contiene 4 ejes estratégicos, los cuales se dividen en 19 objetivos generales, 58 objetivos específicos y 460 líneas estratégicas de acción. Dentro de los ejes 1, 3 y 4 se encuentran las líneas de acción relacionadas a la seguridad vial.

Líneas de Acción de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 vinculadas a la Seguridad Vial:

EJE 1	
Un Estado social y democrático de derecho, con instituciones que actúan con ética, transparencia y eficacia al servicio de una sociedad responsable y participativa, que garantiza la seguridad y promueve la equidad, la gobernabilidad, la convivencia pacífica y el desarrollo nacional y local.	
OBJETIVO GENERAL 1.2: Imperio de la ley y seguridad ciudadana	
Objetivos Específicos	Líneas de Acción
<p>1.2.2 Construir un clima de seguridad ciudadana basado en el combate a las múltiples causas que originan la delincuencia, el crimen organizado y la violencia en la convivencia social, incluyendo la violencia contra la mujer, niños, niñas y adolescentes, mediante la articulación eficiente de las políticas de prevención, persecución y sanción.</p>	<p>1.2.2.2 Asegurar la debida coordinación y articulación entre las instituciones especializadas, organismos comunitarios y población en general, en el diseño y ejecución de las políticas de prevención, vigilancia y persecución del delito, el crimen y la violencia ciudadana, incluyendo la violencia de género y contra niños, niñas y adolescentes, con el propósito de lograr la construcción de comunidades seguras.</p>

EJE 3	
Una economía territorial y sectorialmente integrada, innovadora, diversificada, plural, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible, que crea y desconcentra la riqueza, genera crecimiento alto y sostenido con equidad y empleo digno, y que aprovecha y potencia las oportunidades del mercado local y se inserta de forma competitiva en la economía global.	
OBJETIVO GENERAL 3.3: Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y responsabilidad social	
Objetivos Específicos	Líneas de Acción
<p>3.3.6: Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientándolos a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales.</p>	<p>3.3.6.2 Garantizar la calidad de las obras de infraestructura mediante una estricta aplicación de la normativa, en particular, la relativa a la vulnerabilidad a fenómenos naturales.</p> <p>3.3.6.3 Desarrollar un sistema eficiente y financieramente sostenible de mantenimiento de infraestructura de transporte y logística, incluyendo la adecuada señalización.</p> <p>3.3.6.5 Desarrollar las capacidades para promover y gestionar la participación público-privada en proyectos de infraestructura y en la provisión de servicios de transporte y logística, asegurando una adecuada protección de los intereses nacionales y la seguridad jurídica de los inversores.</p> <p>3.3.6.6 Establecer un marco legal e institucional que delimite las competencias en materia de diseño y ejecución de políticas y normas de ordenamiento del transporte y garantice su efectiva fiscalización.</p> <p>3.3.6.7 Desarrollar e implementar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia, con libertad de participación y contratación, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales.</p> <p>3.3.6.8 Fortalecer la educación vial de la ciudadanía y el respeto a las leyes de tránsito, en consonancia con una nueva institucionalidad y regulación sectorial.</p>

EJE 4	
Una sociedad con cultura de producción y consumo sostenibles, que gestiona con equidad y eficacia los riesgos y la protección del medio ambiente y los recursos naturales y promueve una adecuada adaptación al cambio climático.	
OBJETIVO GENERAL 4.2: Eficaz gestión de riesgo para minimizar pérdidas humanas, económicas y ambientales	
Objetivos Específicos	Líneas de Acción
<p>4.2.1 Desarrollar un eficaz sistema nacional de gestión integral de riesgos, con activa participación de las comunidades y gobiernos locales, que minimice los daños y posibilite la recuperación rápida y sostenible de las áreas y poblaciones afectadas.</p>	<p>4.2.1.2 Diseñar e implementar un Plan Nacional de Gestión de Riesgos como principal herramienta para la promoción de la cultura de la prevención en la República Dominicana.</p> <p>4.2.1.8 Descentralizar la gestión de riesgos a nivel regional, provincial y municipal y fortalecer su coordinación con el nivel nacional.</p>

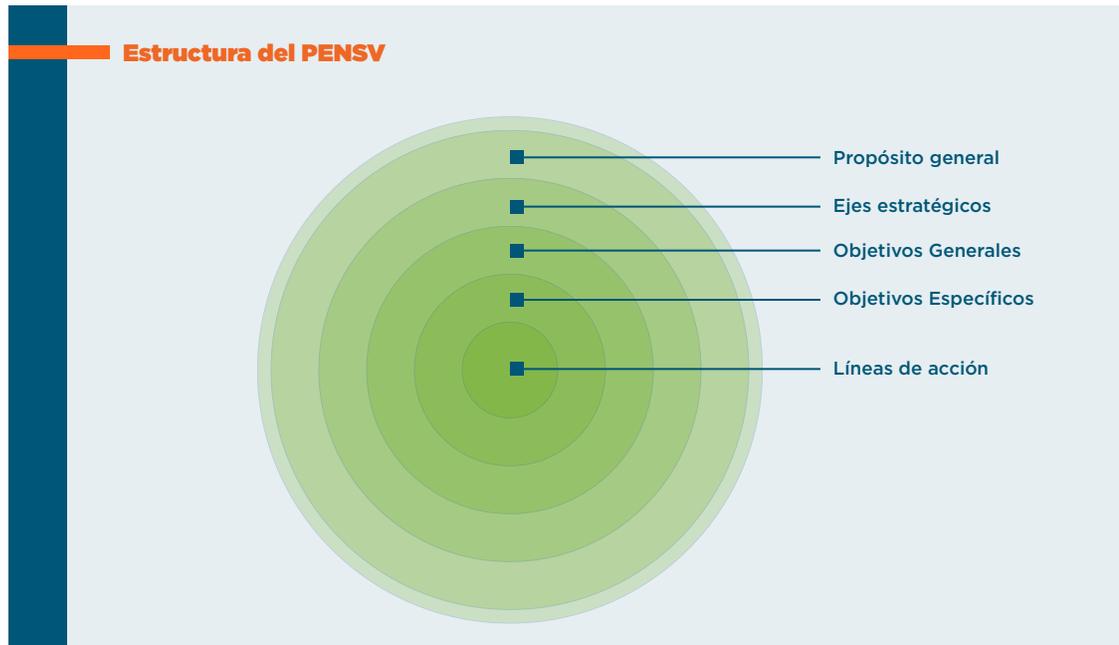
Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial para la República Dominicana 2017-2020.

Son evidentes los grandes avances alcanzados en el país en materia de gestión de la seguridad vial y son muchos los esfuerzos que se han realizado en los últimos años a fin de generar soluciones tangibles en dicha problemática. Un resultado de ello es el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial en República Dominicana 2017-2020, que se constituye como la primera estrategia nacional para abordar el tema de forma integral, planteando atender a todos los factores y actores que tienen responsabilidad en el ámbito del tránsito y la seguridad vial nacional.

El PENSV fue coordinado y elaborado por la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, establecida mediante el Decreto 263-16 del 19 de septiembre del 2016 y se procuró intervenir los principales ejes que contribuyan a mejorar la seguridad vial en el país, planteando propuestas a corto, mediano y largo plazo. Igualmente, esta Comisión se encargó de formar una mesa técnica de trabajo conformada por instituciones que tienen que ver con la seguridad vial y otras instituciones afines, para dar seguimiento a la implementación y ejecución de ese Plan.

Conformación Mesa Técnica de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial	
MIEMBROS	INSTITUCIONES INVITADAS
1. El/la Ministro (a) de Obras Públicas y Comunicaciones, Presidente-Secretario	1. Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD)
2. El/la Ministro (a) de Salud Pública y Asistencia Social	2. Oficina Nacional de Estadísticas (ONE)
3. El/la Ministro (a) de Interior y Policía	3. Sistema Nacional de Emergencias y Seguridad (911)
4. El/la Ministro (a) de Educación	4. Centro de Operaciones de Emergencia (COE)
5. El/la Procurador (a) General de la República	5. Defensa Civil
6. El/la Director (a) de la Dirección General de Tránsito y Transporte Terrestre	6. Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF)
7. El/la Director (a) General de la Policía Nacional, representado por la Autoridad Metropolitana de Transporte	
8. El/la Director (a) de la Dirección General de Impuestos Internos	
9. El/la Secretario (a) General de la Liga Municipal Dominicana	
10. Un representante de alto nivel de la Federación Dominicana de Municipios	

El Plan se concibió con un propósito general de reducir, al 2020, en un 30 % las muertes ocasionadas por el tránsito. Para lograr este propósito, el mismo se estructuró bajo seis ejes estratégicos, anclados en los pilares asumidos por la OMS, cada uno con su objetivo general y desde donde se desprendían 21 objetivos específicos y 136 líneas de acción:



Relación de los Ejes Estratégicos del PENSV 2017-2020 y Los Pilares Mundiales para la Seguridad Vial de la OMS.

Ejes Estratégicos \ Pilares	1. Gestión de la Seguridad Vial	2. Vías de Tránsito y Movilidad más Seguras	3. Vehículos más seguros	4. Usuarios de Vías de Tránsito más seguros	5. Respuesta tras los accidentes
Institucionalidad					
Movilidad					
Educación					
Fiscalización					
Atención					
Información					

Este Plan fue evaluado durante el período 2019-2021 (ver acápite 3), mostrando que aún no se alcanzó el propósito planteado, a pesar de los importantes avances, y a su vez se identificaron los principales desafíos que se requieren enfrentar para abordar efectivamente la problemática de la seguridad vial en el país.

Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Esta Ley fue promulgada en fecha 24 de febrero del 2017 con el objeto de regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar dichas actividades, con su puesta en vigencia se deroga la Ley Núm. 241-67 de Tránsito de Vehículos .

La Ley 63-17 regula todos los medios y modalidades de transporte terrestre nacionales e internacionales, sus propietarios, los operadores, pasajeros y cargas, la circulación de los vehículos y de animales en las vías y cualquier otra actividad vinculada a la movilidad, el tránsito, la seguridad vial, tanto en el ámbito urbano como interurbano.

La misma, crea y da las atribuciones al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como órgano rector, nacional y sectorial, para coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial.

El INTRANT es el responsable de diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, con ajuste a los principios, objetivos, directrices y disposiciones establecidas en la ley y, en consecuencia, ejercer la función de planificación sectorial.

Asimismo, la ley da origen al Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) que tiene como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos y estadísticas relacionados con la seguridad vial. Este, sirve de órgano consultor del Gobierno y de los ayuntamientos, para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial incluido en el Plan Estratégico Nacional, de los Planes Locales de la Seguridad Vial y de los demás instrumentos a desarrollar en las instituciones públicas y privadas con miras a la prevención de los accidentes laborales en el tránsito.

También crea el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT), con potestad para elaborar y someter los reglamentos correspondientes al Poder Ejecutivo para los fines de lugar.

El Artículo 12 de la Ley establece las instituciones que conforman el Consejo, el cual está integrado por:

1. El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, o su representante, quien lo dirigirá.
2. El Ministro de Interior y Policía, o su representante.
3. El Ministro de Salud Pública, o su representante.
4. El Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, o su representante.
5. El Ministro de Educación, o su representante.
6. El Secretario General de la Liga Municipal Dominicana (LMD) en representación del Distrito Nacional y los municipios, o su representante.
7. El Procurador General de la República, o su representante.
8. El Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), con voz, pero sin voto.

El director ejecutivo del INTRANT actuará como Secretario del Consejo Directivo (Párrafo del artículo 12).

Reglamentos y Normativas.

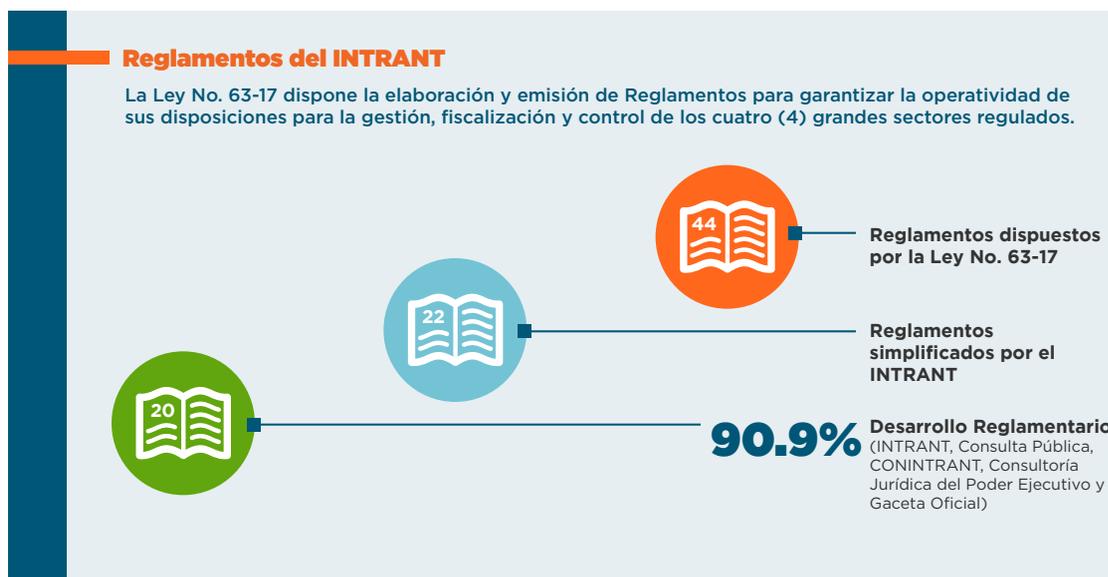
La Ley Núm. 63-17 atribuye al INTRANT la elaboración de más de 40 reglamentos y sus normativas técnicas para su aplicación, los cuales fueron consolidados en 22.

Reglamentos Promulgados:

No.	Reglamentos	Estatus
1	Reglamento Orgánico del INTRANT.	Decreto Núm. 177-18
2	Reglamento Escuela de Conductores.	Decreto Núm. 1-19
3	Reglamento Capacitación, Formación y Educación Vial.	Decreto Núm. 2-19
4	Reglamento Certificado Médico Psicofísico de Conductores.	Decreto Núm. 3-19
5	Reglamento Sistema de Conducir por Puntos.	Decreto Núm. 4-19
6	Reglamento Inspección Técnica Vehicular (ITV).	Decreto Núm. 5-19
7	Reglamento Licencia de Conducir.	Decreto Núm. 6-19
8	Reglamento de Transporte Privado de Trabajadores.	Decreto Núm. 253-20
9	Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial a desarrollar por las Empresas, Administración Pública y otras Organizaciones.	Decreto Núm. 254-20
10	Reglamento Transporte Turístico.	Decreto Núm. 255-20
11	Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.	Decreto Núm. 256-20
12	Reglamento Transporte Escolar.	Decreto Núm. 257-20
13	Reglamento Transporte de Cargas.	Decreto Núm. 258-20
14	Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial a desarrollar por los Municipios.	Decreto Núm. 259-20
15	Reglamento de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbanos.	Decreto Núm. 292-20

Normativas Vigentes:

No.	Reglamentos	Normativas Técnicas	Estatus
1	Inspección Técnica Vehicular (ITV), Dec. 5-19	Normativa Técnica Estaciones de Inspección Técnica Vehicular.	Resolución 001-2019
2		Normativa Técnica Protocolo e Instrumento ITV.	Resolución 002-2019
3	Licencias de Conducir, Dec. 6-19	Normativa Técnica sobre las Pruebas a Realizar para Obtener Licencia y Autorizaciones para Conducir.	Resolución 003-2019
4		Normativa Técnica sobre la enseñanza de la conducción.	Resolución 004-2019
5	Certificado Médico Psicofísico de Conductores y Centros Médicos Autorizados a su emisión, Dec. 3-19	Normativa Técnica sobre las aptitudes psicofísicas para la conducción.	Resolución 005-2019
6		Normativa Técnica sobre los centros médicos de evaluación psicofísica (CEMECO).	Resolución 006-2019
7		Normativa Técnica del Protocolo y los Instrumentos para realizar la Exploración Evaluación de las Aptitudes Psicofísica De Los Conductores.	Resolución 007-2019
8	Orgánico del INTRANT, Dec. 177-18	Normativa de Términos y Conceptos, Primera Edición.	Resolución 008-2019



Estrategia Integral de Seguridad Ciudadana, Mi País Seguro.

El Gobierno de la República ha elaborado en 2021, una Estrategia Integral de Seguridad Ciudadana que prioriza la atención a la inseguridad ciudadana y a la delincuencia. El proceso de formulación de esta estrategia tiene su inicio en las 158 Mesas Locales de Seguridad, Ciudadanía y Género que operan en diferentes municipios del país, impulsadas por el Ministerio de Interior y Policía (MIP) y desde las cuales se ha integrado una Sub Mesa de Seguridad Vial, a través de la cual se articulan las acciones en materia de seguridad vial local.

La Estrategia de Seguridad Ciudadana de la República Dominicana persigue tres objetivos fundamentales: reducción de la incidencia de un número de delitos seleccionados y de la impunidad asociada a ellos; el fortalecimiento de las capacidades institucionales en la operación coordinada para la disminución de incidencia delictiva y la impunidad y el fortalecimiento de la legitimidad del Estado y, finalmente, reducción de la percepción de inseguridad en las demarcaciones geográficas seleccionadas para su intervención. Estos objetivos se desarrollan a través de 4 líneas de acción:

1. Transformación integral de la Policía Nacional.
2. Creación del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.
3. Intervenciones estratégicas en zonas de impacto.
4. Proyectos especiales.

Dentro del punto 4, para Proyectos Especiales, se incluye el “Plan de Uso de Chalecos”, el cual busca la protección de la integridad física de los usuarios de motocicletas en las vías públicas. El Plan establece el uso de chalecos retroreflectivos y cascos debidamente identificados con un número único, y un código QR, que se encuentra en la cédula de identidad y electoral de cada ciudadano que será colocado en la parte trasera de los chalecos y los cascos. El objetivo es reducir la cantidad de asaltos y demás hechos delictivos que son cometidos utilizando la motocicleta, así como los accidentes de tránsito que involucran a este tipo de vehículo.

La Ley 63-17 contiene, en sus artículos del 75 al 79, todo lo relativo al transporte a bordo de motocicletas y obliga al uso de chalecos y cascos, así como un registro municipal de las motocicletas en los ayuntamientos y de igual forma en su artículo 351 sobre la regulación de las motocicletas. La primera fase iniciaría en los 6 municipios priorizados en la Estrategia integral de seguridad, simultáneamente, a partir del día 1º de junio hasta al 31 de diciembre del 2021.



2. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

El presente Capítulo, sobre el Estado de Situación Nacional de Seguridad Vial, ha sido estructurado en los 5 apartados que se describen a continuación:

- En el primer apartado se realiza un análisis descriptivo de las más importantes informaciones sociodemográficas de la población de la República Dominicana.
- En el segundo apartado se incluye la descripción y análisis sobre la caracterización de la red vial del país, así como la regulación vigente en esta materia.
- En el tercero se caracteriza el factor vehículos, en el cual se describe y analiza el parque vehicular del país en los últimos cinco años (2016-2020).
- El cuarto apartado se centra en un análisis minucioso de la siniestralidad vial registrada en el país, accidentes de tránsito, puntos críticos o de alta concentración de accidentes, atención pre hospitalaria o más respuestas tras los accidentes, mortalidad y morbilidad.
- Por último, el quinto apartado se desarrolla a partir de lo establecido en la Ley No. 63-17 que está relacionado con los principales factores de riesgo en la seguridad vial. De igual modo se caracteriza la población acreditada para conducir vehículos de motor y las infracciones impuestas a los conductores en las vías.

República Dominicana a Nivel Internacional.

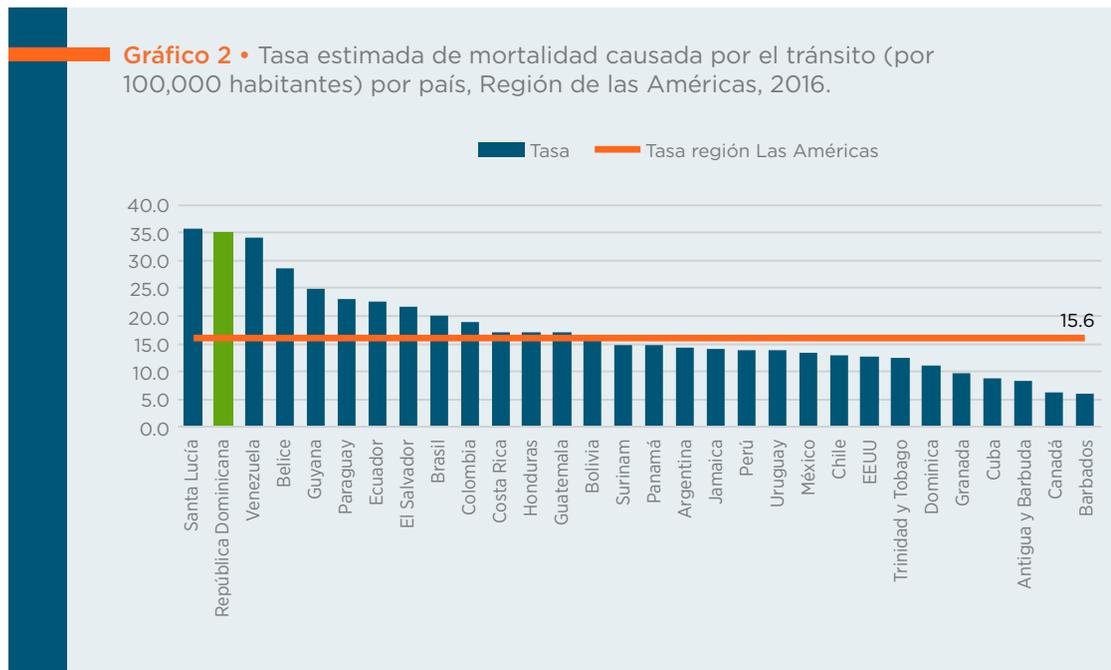
La seguridad vial y los accidentes de tránsito constituyen factores de relevante importancia para la salud pública y el desarrollo de los países en el mundo, donde anualmente alrededor de 1.35 millones de personas pierden la vida como consecuencia de los traumatismos que generan los accidentes de tránsito (OMS, Global Status Report on Road Safety, 2018). Según el Informe de la Situación Global sobre la Seguridad Vial 2018, elaborado y publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), los usuarios de las vías que más se ven afectados son los ciclistas, peatones y motociclistas, los cuales en conjunto representan el 54 % de las muertes en el mundo.

En la República Dominicana, cada año aproximadamente 3,000 personas pierden la vida a causa del tránsito, lo que sitúa al país en el quinto lugar en el mundo con esta problemática y en el segundo en la Región de Las Américas, con las tasas más altas de mortalidad a causa del tránsito. Tomando como base el último informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado por Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018) en el país ocurren 34.6 muertes por cada 100 mil habitantes.

Gráfico 1 • Principales tasas estimadas de mortalidad causada por el tránsito (por 100.000 habitantes) en el mundo, 2016



Según el último informe mundial sobre el estado de situación de la seguridad vial en el mundo, la República Dominicana tiene a una tasa de 34.6 muertes a causa del tránsito por cada 100 mil habitantes; este número es 1.9 veces mayor que la tasa mundial de 18.2 que ha sido registrada.



En cuanto a la Región de Las Américas, la República Dominicana se sitúa como el segundo país con la más alta tasa de mortalidad a causa del tránsito, solo detrás de Saint Lucia. El país es registra una tasa 2.2 veces mayor a la tasa promedio de 15.6 muertes por 100 mil habitantes registrada para Las Américas.

2.1 Contexto Sociodemográfico y Económico de la Población de la República Dominicana.

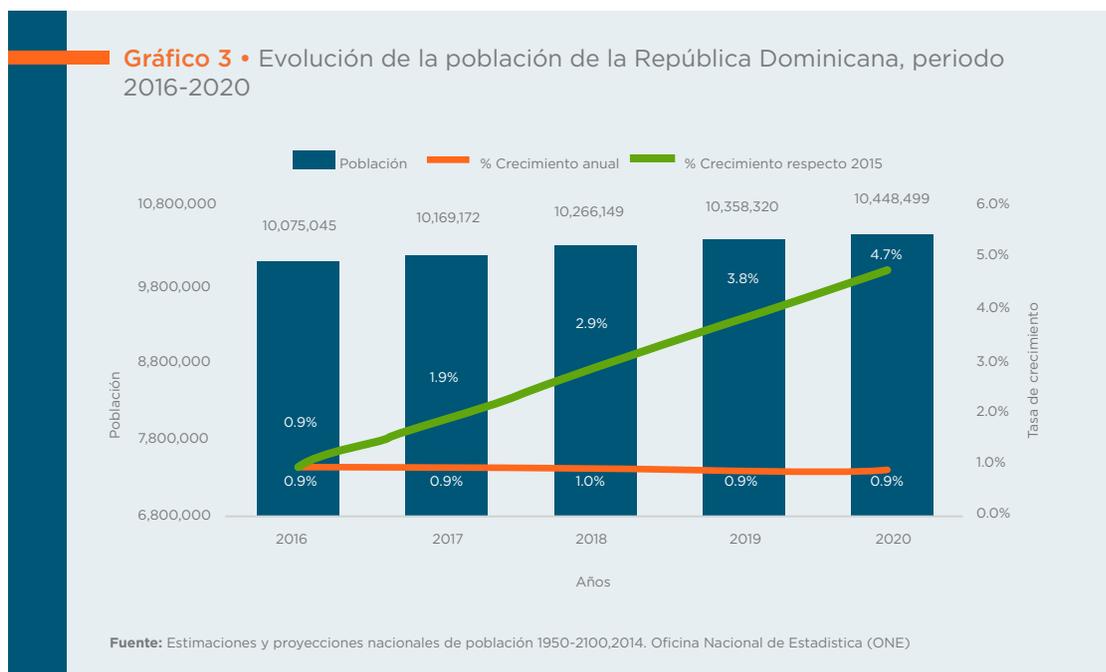
La República Dominicana, localizada en la denominada Cuenca del Caribe forma parte de la isla La Española, con una extensión territorial de 48,310.97 km² sin el territorio marítimo. El país se encuentra dividido en tres macro regiones, que a su vez se subdividen en diez regiones administrativas. Y en cuanto a la Política-Administrativa administrativa está conformado por un (1) Distrito Nacional, 31 provincias, 157 Municipios y 235 Distritos Municipales.

Según las proyecciones de población de la Oficina Nacional de Estadística (ONE), para el año 2020 la República Dominicana supera la cifra de 10.4 millones de habitantes.

2.1.1 Evolución de la Población por Año.

Basado en las estimaciones y proyecciones nacionales de población de la Oficina Nacional de Estadística (ONE), podemos observar que la población de la República Dominicana ha crecido aproximadamente un 4.7 % respecto al año 2015.

Además, debido en gran medida a las técnicas de proyección empleadas por la ONE, se puede percibir un crecimiento constante de 0.9 % anual, con una ligera inflexión en el año 2018, cuando creció un 1 % respecto al año anterior, volviendo a su ritmo de crecimiento promedio a partir del 2019.



2.1.2 Población por provincias

A continuación, mostramos la distribución de la población de la República Dominicana por provincias, evidenciándose que alrededor del 64.4 % de la población, reside en las siguientes siete provincias:

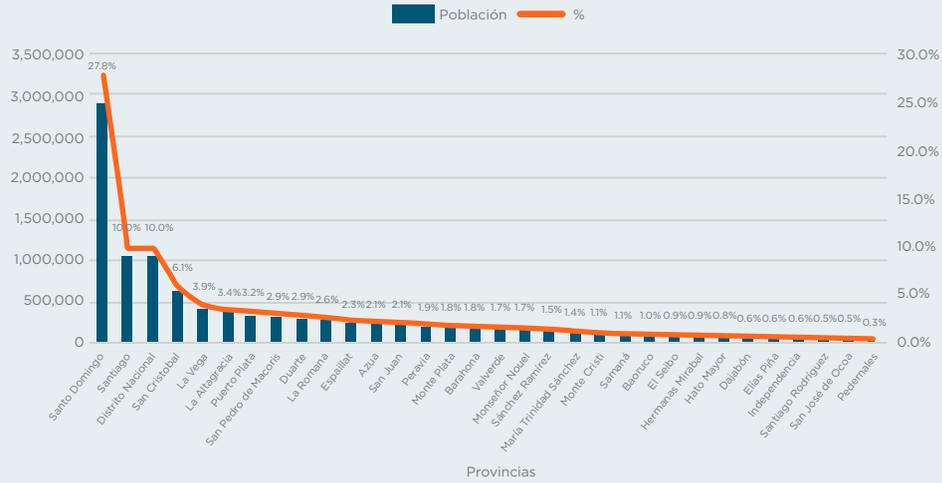
1. Santo Domingo (**27.8 %**)
2. Santiago (**10.0 %**)
3. Distrito Nacional (**10.0 %**)
4. San Cristóbal (**6.1 %**)
5. La Vega (**3.9 %**)
6. La Altagracia (**3.4 %**)
7. Puerto Plata (**3.2 %**)

Mientras que el 35.6 % restante se distribuye en las demás 25 provincias.



Circulación en carretera, República Dominicana.

Gráfico 4 • Población de la República Dominicana por provincia, año 2020.

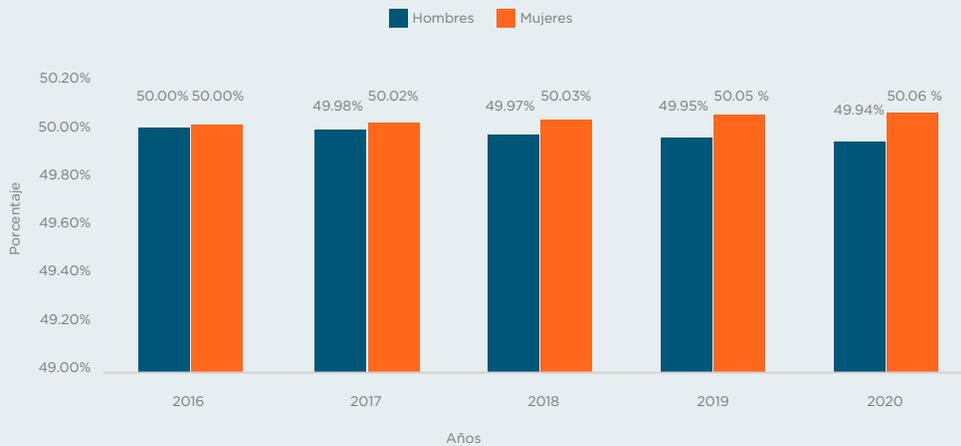


Fuente: Estimaciones y Proyecciones Nacionales de Población 1950-2100, 2014. Oficina Nacional de Estadística (ONE).

2.1.3 Población por año según sexo.

La población de la República Dominicana según el sexo está distribuida relativamente en porcentajes iguales, esta relación de equilibrio de la población se ha mantenido constante en todas las mediciones de población (Censos Nacionales) que se han realizado en el país.

Gráfico 5 • Población por año según sexo, periodo 2016-2020.

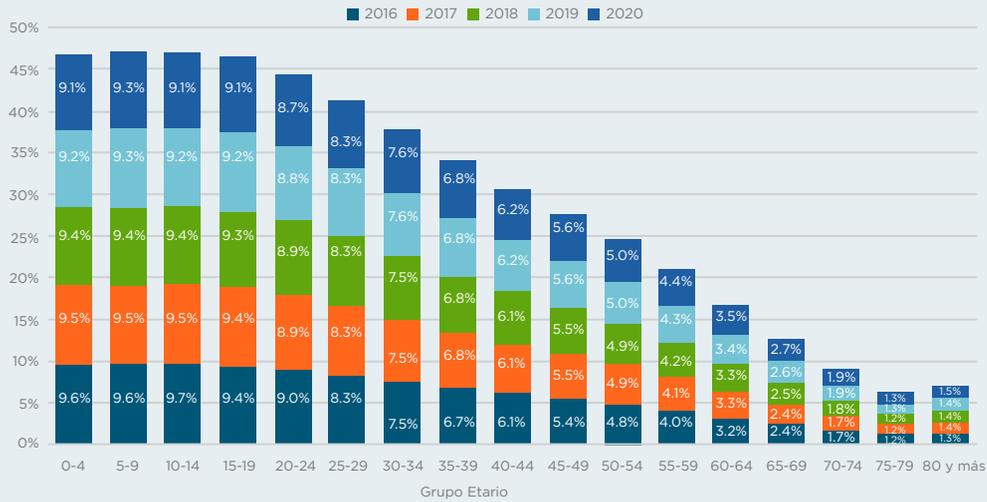


Fuente: Estimaciones y Proyecciones Nacionales de Población 1950-2100, 2014. Oficina Nacional de Estadística (ONE).

2.1.4 Población por año por grupo etario.

Según la composición de la población por edades para el año 2020, se puede afirmar que la República Dominicana es una población eminentemente joven, donde alrededor del 61.2 % tiene menos de 35 años de edad, el 31.5 % se encuentra entre los 35 y 64 y el restante 7.3 % corresponde a la población de 65 años o más.

Gráfico 6 • Población por año según edad, periodo 2016-2020.

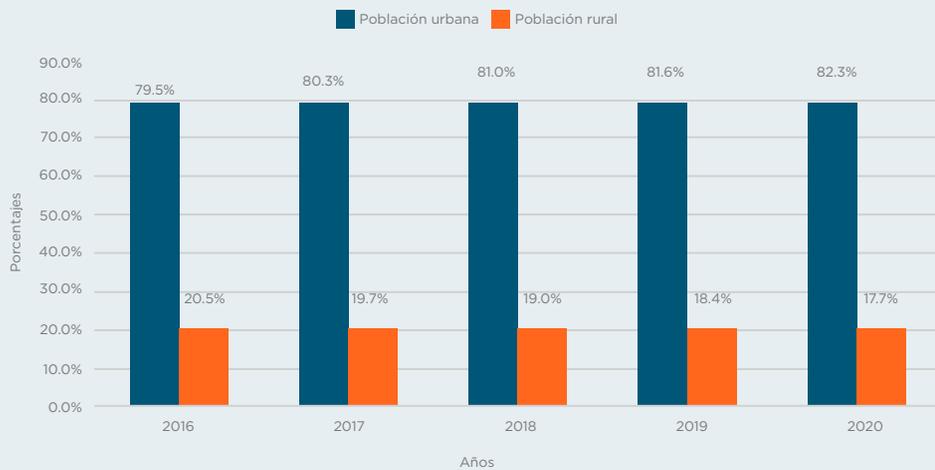


Fuente: Estimaciones y Proyecciones Nacionales de Población 1950-2100, 2014. Oficina Nacional de Estadística (ONE).

2.1.5 Población por año según zona de residencia

En los últimos cinco años, en el país se advierte una tendencia al aumento de la proporción de la población que reside en las zonas urbanas, pasando de 79.5 % en el año 2016 al 82.3 % en el año 2020.

Gráfico 7 • Población por Año Según Zona de Residencia, Periodo 2016-2020



Fuente: Estimaciones y Proyecciones Nacionales de Población 1950-2100, 2014. Oficina Nacional de Estadística (ONE).

2.2 Caracterización de la Red Vial Nacional

La República Dominicana, conforme a información colocada en el Geoportal del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), cuenta con 1,395 km de carreteras troncales, 2,412 km de carreteras secundarias, 1,620 km de carreteras terciarias y más de 60,000 km de caminos vecinales, trochas y veredas.

2.2.1 Tipos de Vías



Red Principal o Sistema Troncal

Esta red está integrada por carreteras con un elevado nivel de movilidad y diseñadas para grandes volúmenes de tráfico. Su función principal es atender el tránsito de larga distancia y conectar las principales ciudades o centros generadores de actividad. Para la red troncal se han escogido los números del 1 al 9, los cuales están inscritos dentro de la forma de un escudo dominicano con los colores rojo, blanco y azul y las leyendas en blanco.



Red Regional o Sistema Secundario

Sistema formado por carreteras caracterizadas para atender las demandas del tránsito entre ciudades o centros de menor actividad no servidos por la red troncal o sistema primario. Asimismo, sus carreteras actúan como alimentadoras del sistema primario. Para la numeración de la red regional se usan los números del 10 al 199 inscritos en negro dentro de un círculo blanco centralizado en una placa cuadrada.



Red Local o Sistema Terciario

La red local está formada por carreteras o caminos que en general son de pequeña extensión, destinadas principalmente a dar acceso al tráfico intermunicipal, sirviendo de nexo entre las pequeñas localidades o poblados con el sistema secundario. Para la red local se asignan los números del 200 al 999, inscribiendo dichos números en una placa diseñada con iguales dimensiones y características que las que identifican la red regional, utilizando un cuadrado en lugar de un círculo para alojar el número. Este sistema lo constituye la red de caminos vecinales en sus dos categorías de primer y segundo orden.

La numeración de las carreteras locales se establece por región de la forma siguiente:

- Del 200 al 499 para las localizadas en la Región Norte.
- Del 500 al 799 para las localizadas en la Región Sur.
- Del 800 al 999 para las localizadas en la Región Este.

Mapa 1 • Clasificación de la Red de Carreteras de la República Dominicana

- / Red Principal o Sistema Troncal
- / Red Regional o Sistema Secundario
- / Red local o Sistema Terciario

Fuente: Geo portal del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, MOPC.

2.2.2 Regulación

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), reglamenta el uso de las vías y le corresponde tomar en consideración las necesidades de seguridad pública, el buen orden en el tránsito, las características y uso de las vías públicas, los lugares, las características y uso de los diferentes vehículos que transiten por las vías públicas. En las vías urbanas, el INTRANT junto a los ayuntamientos regulan o especializan mediante las señales correspondientes y definen las clases de vehículos que pueden transitar por las mismas. Para los cambios del uso de las vías, que afecten el desenvolvimiento del tránsito, ambas instituciones coordinan con la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) su autorización, estableciendo la señalización adecuada para garantizar la seguridad vial.

El INTRANT, también se coordina con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), para el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y a la seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y el transporte terrestre.

De acuerdo a los estándares del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito y Señalización, las señalizaciones en las vías públicas de la República Dominicana, son establecidas por el INTRANT; para tal fin, se elaboró la Resolución No. 005-2020 del 6 de julio del 2020.

2.3 Caracterización del Parque Vehicular de la República Dominicana

El registro del parque vehicular en el país se basa en por las transacciones de vehículos de motor que llevan a cabo los ciudadanos en calidad de contribuyentes.

Según los datos publicados por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), para el año 2020 el parque vehicular de la República Dominicana alcanzó la cifra de 4,842,367 unidades. La tasa de motorización para este mismo año se sitúa en 463.5 vehículos por mil habitantes.

2.3.1 Parque Vehicular por Año

Entre los años 2016 y 2020, el parque vehicular en República Dominicana incrementó en un 25.6 %, con un crecimiento promedio anual de 6.04 % durante el mismo período. La tasa de aumento anual del parque vehicular se mantuvo por encima del 6 % durante los años 2016-2019; sin embargo,

para el año 2020 se produce una disminución de la tasa en un 2 % respecto al año anterior, cuando se situó en 4.5 %.

Al analizar la distribución del parque vehicular por provincias para el año 2020, se observa que aproximadamente el 55.7 % se encuentra en el Distrito Nacional (32.1 %), Santo Domingo (15.9 %) y Santiago (7.6%).

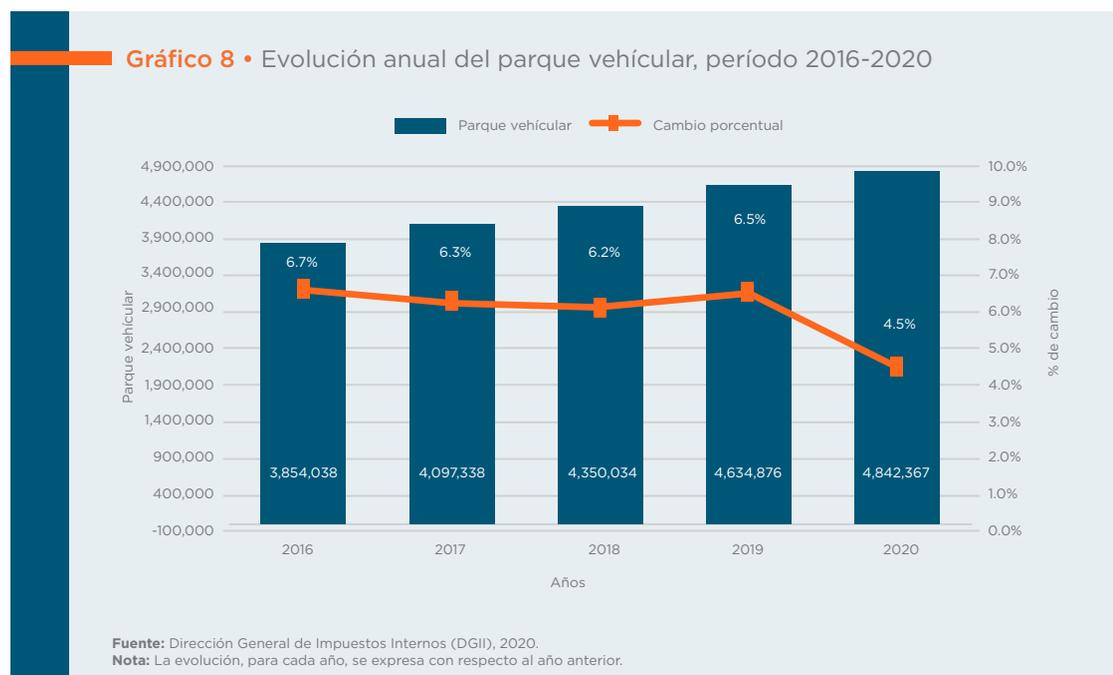


Tabla 1. PParque Vehicular por Provincias, Año 2020.

Provincias	Tipo de Vehículo								Total
	Auto-móviles	Autobuses	Jeep	Carga	Motocicletas	Volteo	Máquinas Pesadas	Otros	
Azua	9,179	679	3,584	5,276	40,219	268	99	95	59,399
Bahoruco	2,726	165	885	806	8,127	82	16	20	12,827
Barahona	7,111	584	3,559	3,203	35,295	212	61	135	50,160
Dajabón	1,607	212	1,614	1,849	13,745	88	100	39	19,253
Distrito Nacional	393,943	47,180	183,939	191,840	679,487	8,348	11,478	10,417	1,526,631
Duarte	15,956	2,264	9,887	11,286	101,643	382	1,157	193	142,770
El Seibo	2,256	208	1,558	1,724	16,907	99	80	25	22,857
Elías Piña	1,350	89	462	394	3,439	33	26	5	5,798
Españillat	13,786	1,879	11,783	10,920	63,334	425	228	176	102,530
Hato Mayor	3,017	201	1,445	1,739	17,650	99	158	37	24,346
Hermanas Mirabal	6,256	754	4,778	4,135	40,789	172	179	66	57,130
Independencia	1,590	85	472	486	2,783	35	14	4	5,469
La Altagracia	40,194	1,925	14,112	11,234	100,399	692	397	304	169,257
La Romana	23,546	1,672	9,327	7,052	106,505	369	429	226	149,126
La Vega	20,495	2,974	17,957	16,932	188,142	881	1,203	355	248,938
María Trinidad Sánchez	6,350	852	3,978	4,512	57,438	288	449	46	73,914

Tabla 1. PParque Vehicular por Provincias, Año 2020.

Provincias	Tipo de Vehículo								Total
	Auto-móviles	Autobuses	Jeep	Carga	Motocicletas	Volteo	Máquinas Pesadas	Otros	
Monseñor Nouel	10,880	1,026	6,589	4,819	65,908	334	220	144	89,920
Monte Cristi	3,068	479	3,390	4,190	112,776	180	587	92	124,763
Monte Plata	4,119	326	1,951	1,975	18,427	115	64	22	26,999
Pedernales	556	46	299	394	2,246	20	9	16	3,586
Peravia	12,478	967	6,176	5,797	47,069	391	154	234	73,267
Puerto Plata	22,905	1,999	16,719	10,409	75,392	636	291	351	128,701
Samaná	6,128	317	2,992	1,948	26,660	275	62	26	38,409
San Cristóbal	29,819	3,075	16,159	13,118	148,927	850	400	727	213,075
San José de Ocoa	1,444	146	1,252	1,353	10,574	81	27	18	14,895
San Juan	11,316	1,098	5,092	4,964	44,262	384	423	83	67,622
San Pedro de Macorís	17,623	1,498	8,318	5,691	83,610	245	273	324	117,582
Sánchez Ramírez	6,316	875	3,589	4,313	32,843	167	404	67	48,573
Santiago	65,586	11,037	63,008	42,306	149,283	2,312	1,734	1,416	336,682
Santiago Rodríguez	2,436	196	1,912	2,679	11,346	85	53	124	18,831
Santo Domingo	242,772	26,097	104,130	74,070	318,800	2,874	3,088	3,270	775,102
Valverde	7,495	986	5,995	7,349	71,432	266	339	94	93,955
Total	994,301	111,891	516,913	458,762	2,695,456	21,690	24,204	19,150	4,842,367

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.

1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

2.3.2 Parque Vehicular por Año Según Tipo de Vehículo.

La composición del parque vehicular de la República Dominicana por años según los tipos de vehículos, se presenta en la Tabla 2, donde se puede observar que al cierre del año 2020 la cantidad de motocicletas ascendió a más de 2.6 millones de unidades, seguido por los automóviles con poco menos del millón de unidades.

Entre los años 2016-2019 se produjo un incremento en el número de vehículos de aproximadamente 988,329 unidades. De este aumento, el 60.6 % fue aportado por las motocicletas, es decir, que, en los últimos cinco años, 6 de cada 10 vehículos registrados en el país fueron motocicletas.

Tabla 2. Parque Vehicular por Año Según Tipo de Vehículo, Periodo 2016-2020.

Tipo de Vehículo	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Autobuses	92,144	96,473	101,149	107,147	111,891
Automóviles^{1/}	816,470	865,186	909,420	956,994	994,301
Carga^{2/}	405,292	418,573	431,109	446,833	458,762
Jeep	386,706	419,442	449,918	487,157	516,913
Máquinas pesadas	21,411	22,254	23,013	23,680	24,204
Motocicletas	2,096,196	2,238,671	2,398,511	2,573,494	2,695,456
Volteo	19,974	20,293	20,746	21,213	21,690
Otros^{3/}	15,845	16,446	17,018	18,358	19,150
Total	3,854,038	4,097,338	4,350,884	4,634,876	4,842,367

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.

Notas:

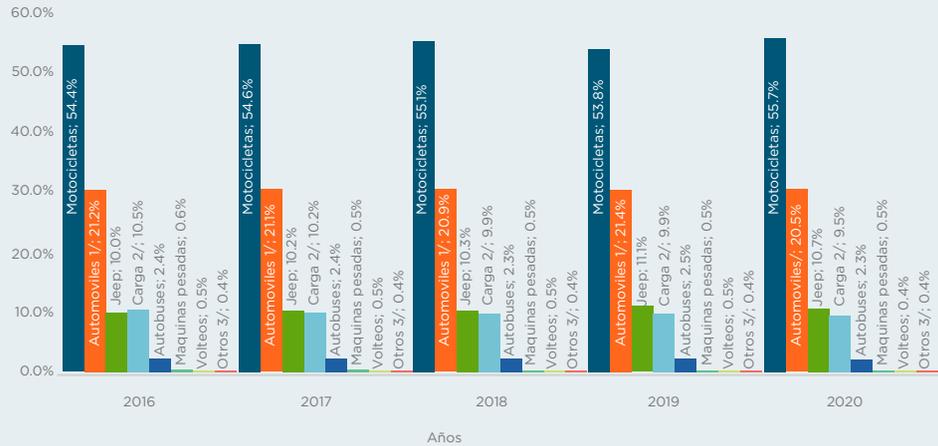
1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

La participación de las motocicletas dentro de la composición del parque vehicular, presenta un comportamiento similar para cada año, con una proporción en el año 2020 de más del 55 % del total de vehículos registrados, seguido por los automóviles con un 20.5 %; estos dos tipos de vehículos representan aproximadamente el 76 % del parque vehicular.

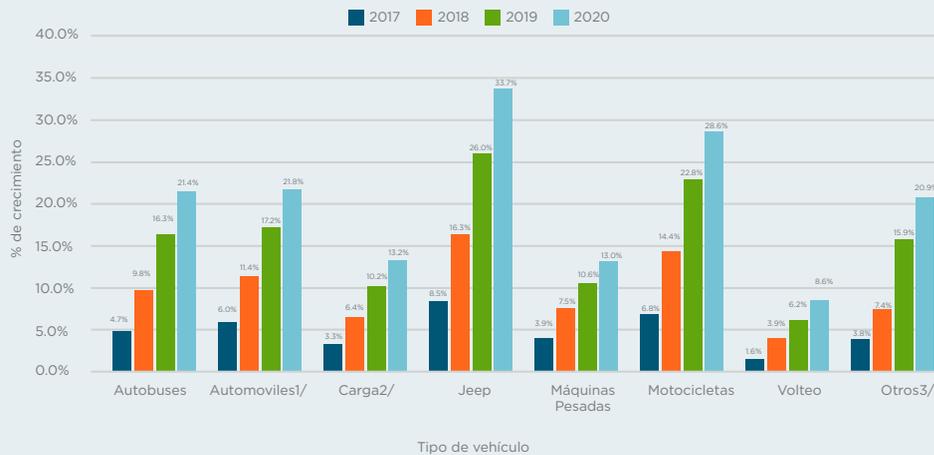
Gráfico 9 • Participación porcentual del parque vehicular por año según tipo vehículo, periodo 2016-2020.



Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.
Nota: 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.
 2/ Incluye Camiones y Camionetas.
 3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

En sentido general durante los últimos cinco años, el parque vehicular se ha incrementado en aproximadamente un 25.6 %, siendo las jeepetas y las motocicletas los tipos de vehículo que proporcionalmente han crecido más en el periodo 2016-2020.

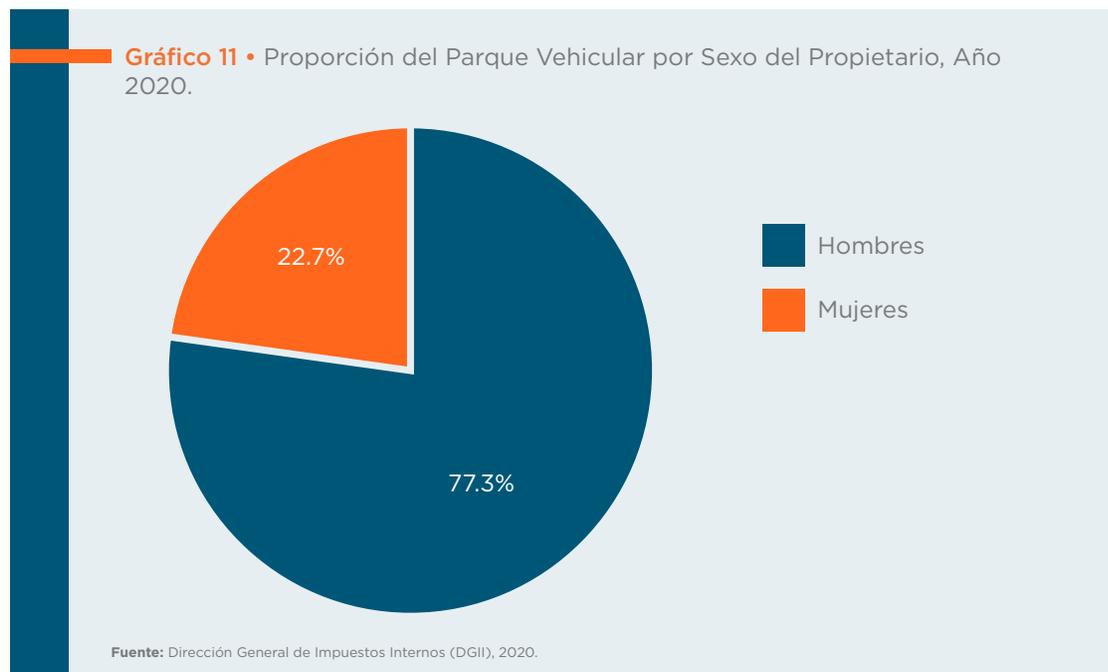
Gráfico 10 • Porcentaje de Crecimiento del Parque Vehicular por Año Según tipo Vehículo, Respecto al año 2016, Periodo 2017-2020.



Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.
Nota: 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.
 2/ Incluye Camiones y Camionetas.
 3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

2.3.3 Parque vehicular por sexo del propietario

Al analizar la distribución porcentual según el sexo de los propietarios de vehículos, para el año 2020, se evidencia que aproximadamente 2 de cada 10 propietarios de vehículos son mujeres. Sin embargo, al desagregar por tipo de vehículo se identifica que en los automóviles y las jeepetas, la proporción es de aproximadamente 3 de cada 10.



2.3.4 Parque vehicular por tipo según año de fabricación

La composición del parque vehicular según año de fabricación, muestra que aproximadamente el 42.7 % tienen más de 20 años de antigüedad, de estos los de mayores porcentajes son los siguientes: el 52.5 % son motocicletas, el 26.2 % automóviles y los vehículos de carga con un 12.1 %.

Tabla 3. Parque Vehicular Según Año de Fabricación al 31 de Diciembre del 2020.

Año de Fabricación	Tipo de vehículo								Total	Porcentaje
	Motocicletas	Automóviles	Jeeps	Carga	Autobuses	Máquinas Pesadas	Volteo	Otros		
2000a/	1,087,112	542,910	92,855	250,910	54,515	14,025	13,360	13,374	2,069,061	42.70%
2001	20,659	25,726	28,668	15,073	3,156	796	739	468	95,285	2.00%
2002	28,084	21,851	29,684	14,937	5,053	750	879	473	101,711	2.10%
2003	25,748	18,388	19,057	11,531	4,119	351	784	341	80,319	1.70%
2004	21,557	10,593	16,789	6,837	1,898	287	97	223	58,281	1.20%
2005	72,004	17,723	20,077	12,750	2,529	644	657	312	126,696	2.60%
2006	147,498	20,715	21,199	15,369	2,808	782	492	364	209,227	4.30%
2007	121,833	23,796	23,918	16,621	2,736	825	1,194	340	191,263	3.90%
2008	94,675	22,928	23,888	11,519	2,714	817	893	341	157,775	3.30%
2009	43,820	23,984	11,825	6,841	1,791	260	275	215	89,011	1.80%
2010	66,691	37,778	18,073	6,839	2,431	452	110	246	132,620	2.70%
2011	62,378	37,654	31,542	10,201	4,821	388	112	323	147,419	3.00%
2012	86,850	43,932	23,809	9,039	4,319	317	85	364	168,715	3.50%

Tabla 3. Parque Vehicular Según Año de Fabricación al 31 de Diciembre del 2020.

Año de Fabricación	Tipo de vehículo								Total	Porcentaje
	Motocicletas	Automóviles	Jeeps	Carga	Autobuses	Máquinas Pesadas	Volteo	Otros		
2013	70,100	49,137	29,597	9,723	4,821	492	63	195	164,128	3.40%
2014	108,142	47,131	32,779	7,982	4,579	332	152	171	201,268	4.20%
2015	135,352	24,594	23,084	8,806	3,123	432	175	268	195,834	4.00%
2016	121,009	11,691	19,290	9,698	1,886	536	188	264	164,562	3.40%
2017	113,456	6,596	17,270	8,520	1,357	719	344	249	148,511	3.10%
2018	99,477	4,040	12,373	8,547	1,419	617	433	296	127,202	2.60%
2019	120,150	1,296	10,680	9,306	1,166	259	197	220	143,274	3.00%
2020	44,028	1,252	9,600	6,965	642	118	375	95	63,075	1.30%
2021	4,834	586	855	748	8	5	86	8	7,130	0.10%
Total	2,695,457	994,301	516,912	458,762	111,891	24,204	21,690	19,150	4,842,367	100.00%

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.

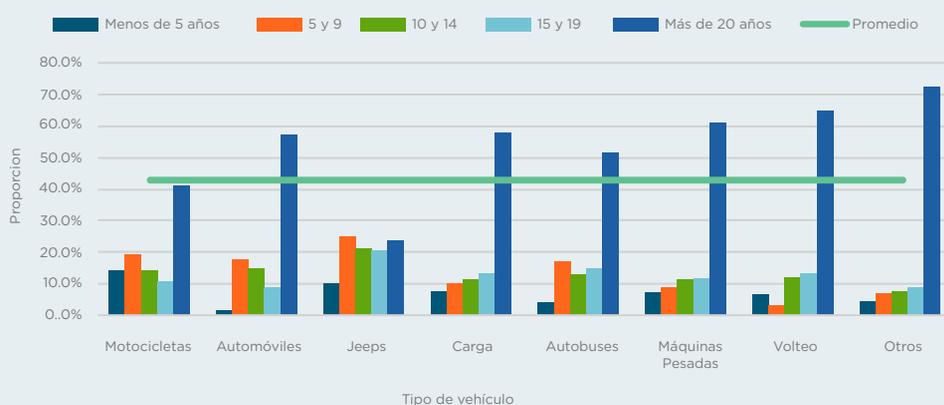
Notas: 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

Según el tipo de vehículo, los que presentan proporciones importantes en función a la antigüedad o año de fabricación son los automóviles y los vehículos de carga, tipos en los cuales el 57.2 % y 58 % respectivamente tienen más de 20 años de fabricación.

Gráfico 12 • Parque Vehicular por Tipo Según Año de Fabricación al 31 de Diciembre del 2020.



Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.

Nota: 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

La modernización del parque vehicular en uno de los grandes desafíos que tiene el país, y a pesar de que se han dado pasos importantes en este tema aún queda un buen trecho por recorrer.

A fin de garantizar la seguridad de los vehículos, la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, atribuye al INTRANT la elaboración del Reglamento y las Normativas Técnicas para la adecuada implementación de la Inspección técnica vehicular. En ese sentido, en el año 2019 mediante el Decreto Núm. 5-19, fue promulgado el Reglamento de Inspección Técnica Vehicular que tiene por objeto establecer las reglas técnicas para comprobar el correcto funcionamiento de los vehículos de motor que transiten por las vías públicas de la República Dominicana.

Para la aplicación de este Reglamento es preciso contar con todas sus normativas técnicas aprobadas, de las cuales dos se encuentran listas (Estaciones de Inspección Técnica-Vehicular y Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica Vehicular Resolución) y una tercera que aún está pendiente de su validación (Condiciones Vehiculares Requeridas para la Circulación).

En adición a lo antes expuesto y como se evidenció en la elaboración del anterior Plan Estratégico de Seguridad Vial (PENSV 2017-2020), se sigue enfrentando la existencia de subregistros de motocicletas, que se refleja en las siguientes situaciones:

- Motocicletas con documentación incompleta (propietarios y no propietarios), como producto de ventas no formalizadas, retención de documentos de registro como garantía de financiamiento, compañías inactivas o informales, entre otros.
- Motocicletas que no están registradas en la Dirección General de Aduanas (DGA) y/o en la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), como fruto de importaciones sin documentación ni pago de impuestos aduanales, o motocicletas que pagaron sus impuestos de importación, pero que no han pagado su primera placa y no cuentan con documentación de registro.

Para la solución a esta problemática se inició en el mes de junio del año 2021 con la puesta en marcha el Plan Nacional de Registro de Motocicletas, coordinado por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). Por lo cual es de suma importancia para la República Dominicana seguir fortaleciendo este proceso.

2.4 Accidentalidad Vial y Víctimas en el Tránsito

Ante la grave situación de la seguridad vial en la República Dominicana, el impacto negativo que tienen para los familiares de las víctimas, el Estado, y la sociedad en sentido general las muertes y lesiones causadas por el tránsito, de los cuales aproximadamente dos tercios de las víctimas son usuarios de motocicletas, en su mayoría hombres con edades entre los 15 y 29 años, los costos económicos que representan para el Estado (aproximadamente 2.21 % del PIB) y la pobreza que generan estas fatalidades, se distinguen las siguientes categorías:

1. Los costos de reparación directos (indemnizaciones, reparación de daños físicos, gastos médicos, y otros), que pueden ser medidos por el precio anual agregado del seguro de accidentes personales o del tránsito vigente en el país;
2. Los costos generados por el lucro cesante de las personas lesionadas y el subsidio que reemplaza las remuneraciones, mientras estas se encuentran en tratamiento médico y terapia de rehabilitación;
3. Los costos humanos e indemnizaciones por muertes y discapacidades; y, finalmente,

4. Otras consecuencias para los accidentados que no se pueden cuantificar fácilmente.

Sumado a lo anterior, un indicador útil para dimensionar este problema es el “Valor estadístico de una vida” o VSL, estimado por Viscusi y Masterman (2017) para los costos humanos de fatalidades estimados para 189 países, entre ellos la República Dominicana. El valor establecido para el país es de USD 1.074 millones por cada vida que se pierde. Esto significa que para las 3,204 muertes registradas en el 2019 alcanzó el valor aproximado de USD 3,441 millones y expresado en pesos dominicanos a una tasa del 52.23 al primero de enero 2020, representó RD\$179,723,430,000.

En materia de información, en República Dominicana se utilizan múltiples fuentes y registros de datos en las diferentes instituciones asociadas con el tema, por lo que para la obtención de las cifras oficiales se realizan una serie de acciones, entre las que se encuentran la depuración, cruce y validación de los datos con los que se producen estas estadísticas, logrando de esta manera que el país disponga de información confiable.

A pesar de los avances en materia de calidad de la información para la seguridad vial como por ejemplo la creación de la Mesa Gestora del Dato, la República Dominicana tiene por delante grandes desafíos, entre los que se pueden mencionar la importancia de contar y mantener el apoyo de las máximas autoridades de las distintas instituciones llamadas a conformar la ya mencionada Mesa Gestora del Dato.

2.4.1 Tipos de Accidentes, Período 2019-2020.

En este apartado, se analiza la accidentalidad vial en la República Dominicana para el período 2019-2020, a partir de los registros policiales de DIGESETT, precisando que estos se generan en gran medida en función de las denuncias y querellas que realizan los ciudadanos en las distintas dotaciones de la DIGESETT distribuidas a nivel nacional. Además de ajustarse a la definición de accidentes de tránsito aceptada internacionalmente.

Según el *Glossary for Transport Statistics*, se define los accidentes de tránsito como “Cualquier accidente con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada o fallecida”.

Dentro de los tipos de accidentes de tránsito, las colisiones entre vehículos representan en promedio el 77 % de los registrados, mientras que los deslizamientos con un 11.3 % son los segundos tipos más frecuentes y los atropellamientos el 9 %, aproximadamente.

Tabla 4. Accidentes de Tránsito por Tipo, Período 2019-2020.				
Tipo de accidente	2019	%	2020	%
Colisión	10,789	76.6%	9,521	77.2%
Deslizamiento	1,366	9.7%	1,388	11.3%
Atropello	1,511	10.7%	1,080	8.8%
Estrellamiento	329	2.3%	248	2.0%
Volcadura	56	0.4%	49	0.4%
Caída de vehículo	34	0.2%	37	0.3%
s/d	8	0.1%	2	0.0%
Total	14,093	100%	12,325	100%

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

Cuando se analiza la presencia de las motocicletas en los accidentes de tránsito durante el período 2019-2020, se reconoce que este tipo de vehículo estuvo involucrado en aproximadamente el 70 % de los casos.

Tabla 5. Accidentes de Tránsito por Tipo Según Participación de Motocicletas, Período 2019-2020.

Tipo de accidente	2019	% Motocicletas involucradas	2020	% Motocicletas involucradas
Colisión	10,789	75.7%	9,521	78.5%
Deslizamiento	1,366	60.6%	1,388	61.3%
Atropello	1,511	35.5%	1,080	37.4%
Estrellamiento	329	21.9%	248	25.4%
Volcadura	56	0.0%	49	4.1%
Caída de vehículo	34	35.3%	37	29.7%
s/d	8	62.5%	2	100.0%
Total	14,093	68.3%	12,325	71.4%

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

2.5 Mortalidad Asociada al Tránsito

Cada año en la República Dominicana aproximadamente 3,000 personas pierden la vida a causa del tránsito, lo que sitúa al país entre los primeros cinco lugares en el mundo con las tasas más altas de mortalidad por cada 100 mil habitantes, lo anterior se basa en el último informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, publicado por Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).

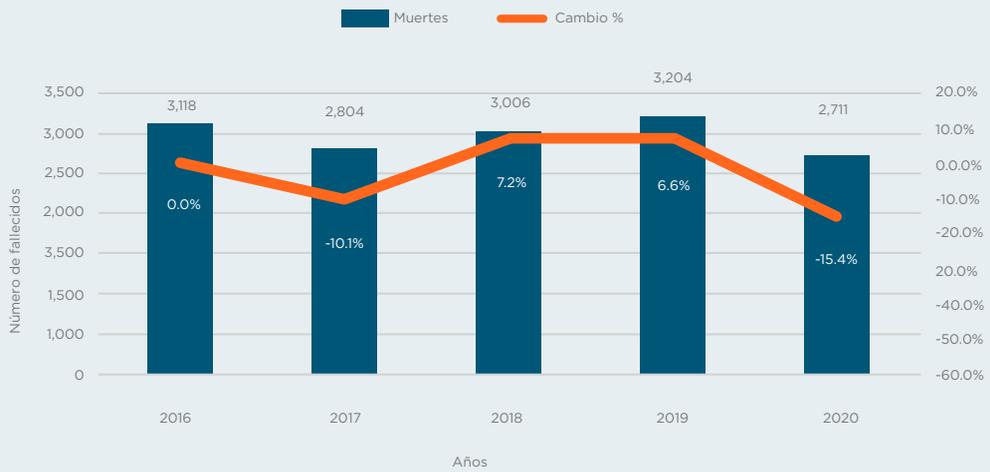
Cabe precisar que las cifras de mortalidad utilizadas en los siguientes análisis fueron obtenidas a través del uso de una metodología de combinación entre las diferentes fuentes de datos de siniestralidad vial disponibles en el país, las cuales se enlistan a continuación:

1. Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).
2. Ministerio de Salud Pública (MSP).
3. Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF).
4. Comisión Militar y Policial (COMIPOL).
5. Centro Asistencial del Automovilista (CAA).
6. Casa del Conductor (CMA).
7. Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL).
8. Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL).

2.5.1 Muertes a Causa del Tránsito a Nivel Nacional, Período 2016-2020.

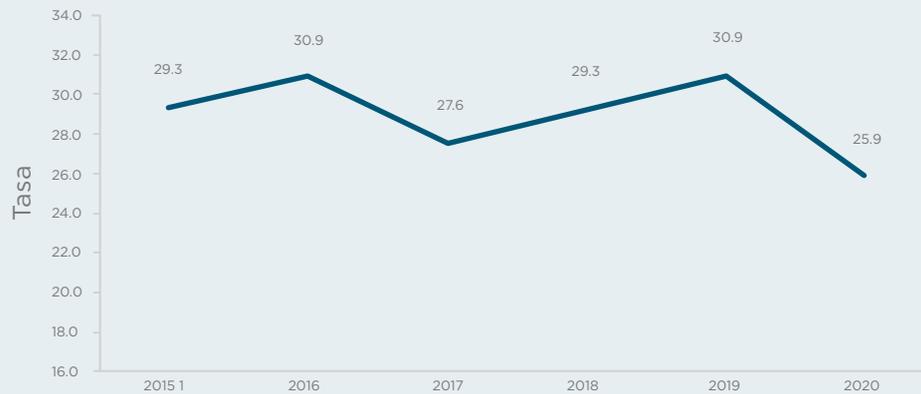
Entre los años 2016 y 2020 en la República Dominicana se registraron, un total de 14,873 muertes a causa del tránsito. Durante el periodo de análisis la tasa promedio de mortalidad fue de aproximadamente 29 fallecidos por cada 100 mil habitantes.

Gráfico 13 • Muertes a Causa del Tránsito a Nivel Nacional por Año, Periodo 2016-2020.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfico 14 • Tasa de Mortalidad a Causa del Tránsito por 100 mil Habitantes por Año, Periodo 2016-2020.

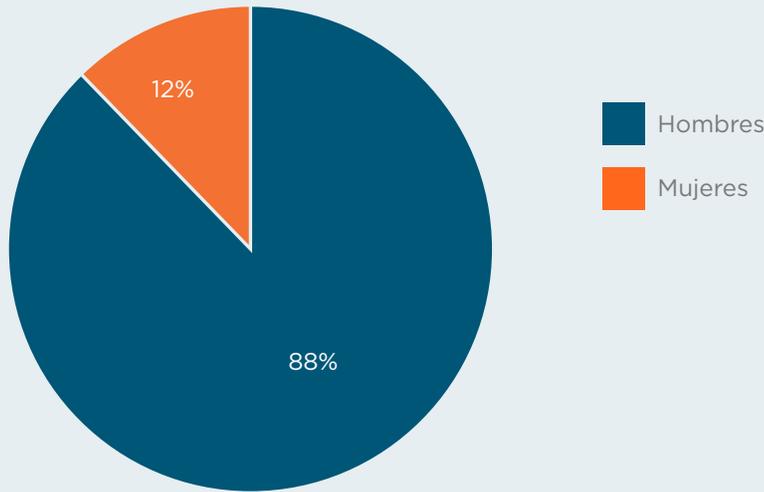


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

2.5.2 Muertes a Causa del Tránsito por Sexo.

Cuando se analiza las muertes en función al sexo de la víctima en los últimos cinco años, se evidencia que en República Dominicana los hombres representan la mayor proporción de fallecidos en el tránsito con un 88 %, mientras que las mujeres representan aproximadamente el 12 % de decesos.

Gráfico 15 • Muertes a Causa del Tránsito por Año Según Sexo, Periodo 2016-2020.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Cuando se analizan las muertes en función al sexo y los roles en las vías o modo de transporte de la víctima, se observa que el 95 % de los conductores fallecidos son hombres, en el rol de pasajeros la cifra aproxima a 62 % hombres y el restante 38 % mujeres. En el caso de cuando la víctima sea peatón aproximadamente el 80 % de las muertes se producen en los hombres mientras que en las mujeres ocurre el restante 20 %.

Tabla 6. Muertes a Causa del Tránsito por Sexo y Año Según Modo de Transporte, Periodo 2016-2020.

Sexo	Años	Modo de Transporte		
		Conductor	Pasajero	Peatón
Hombre	2016	18.8%	13.0%	16.6%
	2017	16.1%	7.7%	16.9%
	2018	19.6%	15.0%	19.4%
	2019	23.0%	15.3%	16.5%
	2020	17.6%	10.7%	10.5%
Total Hombre		95.1%	61.7%	79.9%
Mujer	2016	0.6%	7.9%	4.0%
	2017	0.9%	5.0%	3.4%
	2018	1.6%	5.9%	4.2%
	2019	0.9%	10.2%	4.6%
	2020	1.0%	9.3%	3.8%
Total Mujer		4.9%	38.3%	20.1%

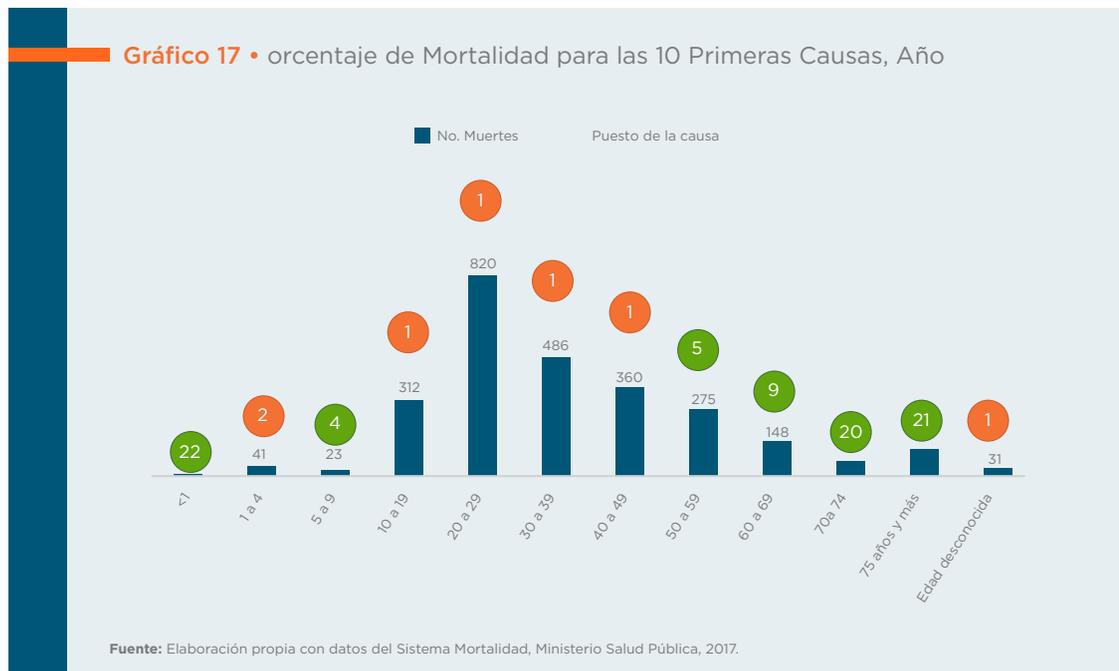
Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

2.4.3 MMuertes a Causa del Tránsito por Grupo Etario, Periodo 2016-2020.

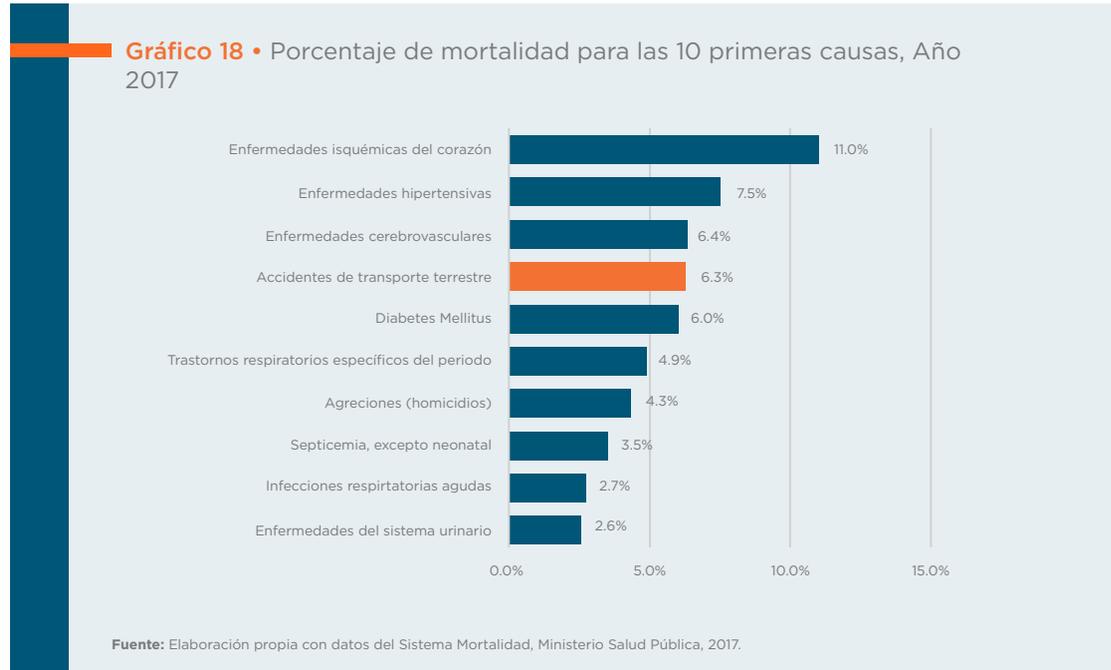
Al analizar las muertes causadas por los traumatismos en el tránsito por grupos de edad, se ratifica cómo los grupos de mayor riesgo en la siniestralidad vial son las personas entre las edades de los 15 y 39 años, grupos en los que se concentra el 60.4 % de las víctimas mortales.



La siguiente gráfica corresponde a la posición que ocupan las muertes causadas por el tránsito según los distintos grupos de edades en función a todas las demás causas de mortalidad registradas por el Ministerio de Salud Pública (MSP).

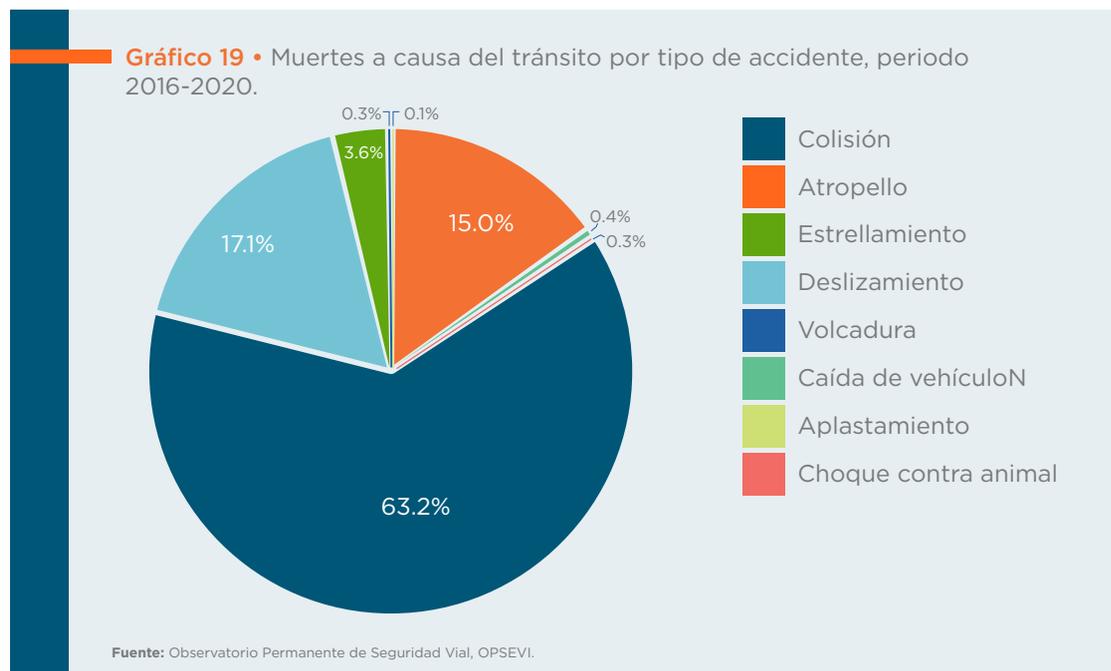


Las muertes ocasionadas por el tránsito representan la cuarta causa de mortalidad general en la República Dominicana, solo superada por las enfermedades isquémicas del corazón (1ra), enfermedades hipertensivas (2da) y las enfermedades cerebrovasculares (3ra).



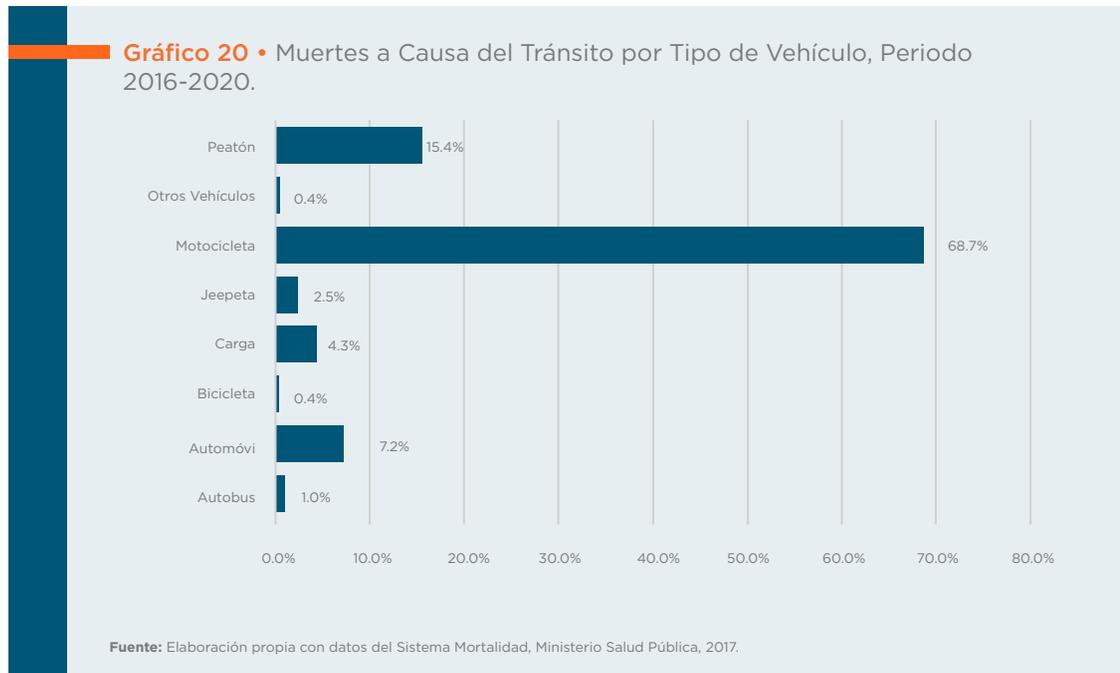
2.5.4 Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Accidente.

Durante el periodo de análisis, de las muertes registradas en accidentes de tránsito en función al tipo de accidente, el primer lugar lo ocupan las colisiones entre dos o más vehículos, estas se produjeron el 63.2 % de los fallecidos, en segundo lugar, los deslizamientos con un 17.1 % y los atropellos con 15 % de víctimas mortales como los tres principales tipos de accidentes con resultados fatales.



2.5.5 Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo.

Al analizar las muertes causadas por el tránsito en función al medio de transporte utilizado por la víctima al momento del accidente para el periodo 2016-2020, se observa que en el año 2020, de manera consistente, siguen siendo los usuarios de motocicletas los que representan el mayor porcentaje de las fatalidades con un 73.1 %, seguido por los peatones con un 12.2 %, siendo estos dos grupos los de mayor riesgo en las vías, luego los usuarios de automóviles con un 6.8 % del total de muertes aproximadamente. En estos tres tipos de usuarios se concentra más del 92 % de las víctimas mortales en accidentes de tránsito en el país.



2.5.6 Muertes a Causa del Tránsito por Provincia.

Con relación a la distribución de las muertes ocasionadas por el tránsito según la provincia de ocurrencia, se evidencia que la mayor concentración de las mismas se produce en las siguientes siete provincias: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, La Altagracia, Distrito Nacional y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha producido aproximadamente el 60 % de las fatalidades.

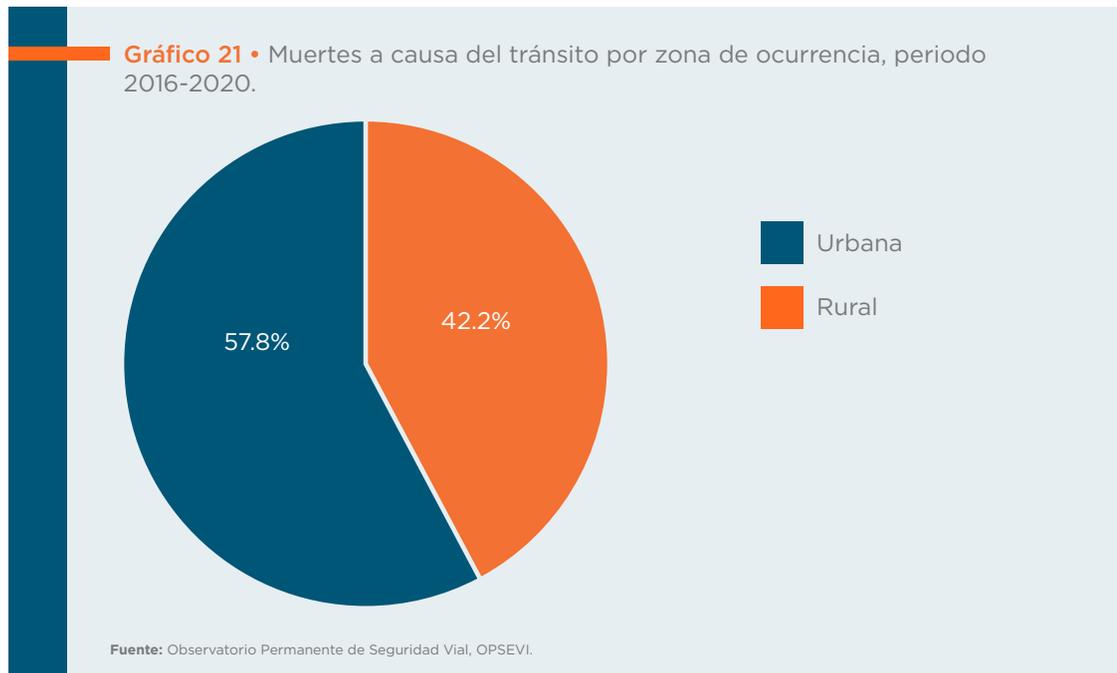
Tabla 7. Muertes a Causa del Tránsito por Provincia, Periodo 2016-2020.

Provincia	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Santo Domingo	553	603	564	666	388
Santiago	340	323	368	375	251
San Cristóbal	207	216	243	236	271
La Vega	208	213	209	288	215
La Altagracia	180	108	174	183	134
Distrito Nacional	178	135	200	138	120
Puerto Plata	118	78	110	137	98
Duarte	131	82	62	85	76
San Pedro de Macorís	102	94	100	94	99
Monte Plata	60	45	63	54	76
Españat	87	86	75	88	78
Azua	86	80	80	82	83
Monseñor Nouel	86	78	104	87	76
Samaná	55	44	44	37	53
Peravia	106	72	72	72	85
Valverde	59	48	66	69	61
La Romana	63	64	54	49	57
Monte Cristi	38	32	41	30	72
Sánchez Ramírez	54	39	36	47	42
San Juan	88	73	101	75	50
Bahoruco	28	25	25	22	34
Dajabón	22	9	6	21	51
Hermanas Mirabal	32	54	21	31	29
María Trinidad Sánchez	63	45	34	64	43
Barahona	45	40	44	49	24
Santiago Rodríguez	18	22	8	29	31
Hato Mayor	26	18	18	15	26
San José de Ocoa	18	17	20	22	40
Elías Piña	13	14	10	10	18
El Seibo	26	20	39	29	14
Independencia	21	9	8	12	10
Pedernales	7	8	7	8	6
Sin dato	0	10	0	0	0
Total	3,118	2,804	3,006	3,204	2,711

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

2.5.7 Muertes a causa del tránsito por zona de ocurrencia.

Siendo la República Dominicana un país en el cual el 82.3 % de su población reside en las zonas urbanas, explica en gran medida el hecho de que aproximadamente el 66 % de las muertes ocurran en ciudades o áreas urbanas. Cabe destacar que este crecimiento de las zonas urbanas es debido, además de las migraciones internas, a la elevación o cambio de categorías de localidades en función a las características de las mismas.



2.5.8 Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vía.

El análisis de la distribución de las muertes ocasionadas por el tránsito según el tipo de vía, arroja que aproximadamente el 42 % de estos hechos ocurren en las carreteras y autopistas, siendo en estos dos tipos de vías donde se permite la circulación a un límite de velocidad de hasta 100 km/h.

Tabla 8. Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Vía, Periodo 2016-2020.

Tipo de Vía	Año				
	2016	2017	2018	2019	2020
Carretera	913	790	634	886	980
Calle	422	487	340	368	508
Autopista	371	431	478	389	363
Avenida	282	470	377	458	347
Boulevard	33	26	14	28	21
Camino vecinal	1			1	
Sin datos	1096	600	1163	1074	492
Total	3,118	2,804	3,006	3,204	2,711

2.5.9 Muertes a causa del Tránsito por Mes de Ocurrencia.

Con relación al momento en el cual se producen las muertes ocasionadas por el tránsito, la siguiente grafica permite registrar los meses con los picos más altos; estos son enero, marzo, julio y diciembre; en comparación con abril y septiembre, que son en los que registran las menores cifras de fallecidos.

Gráfico 22 • Muertes a Causa del Tránsito por Mes de Ocurrencia, Periodo 2016-2020.

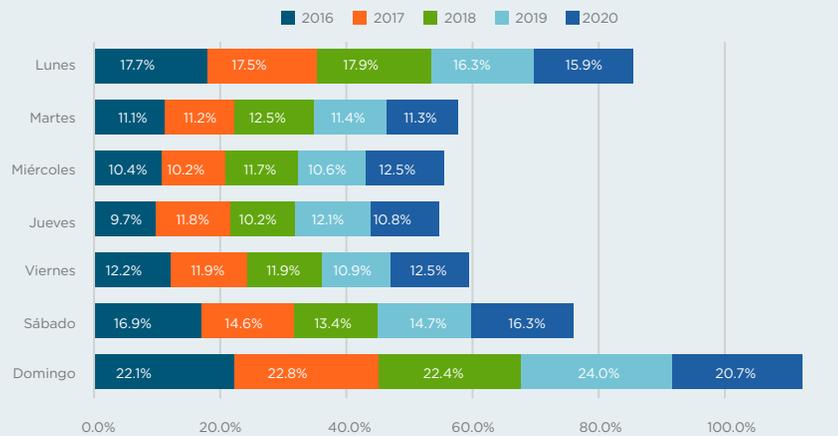


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

2.5.10 Muertes a Causa del Tránsito por Día de Semana.

Los días con mayor número de ocurrencias de muertes a causa del tránsito son los sábados, domingos y lunes, días en los cuales durante el periodo 2016-2020, se registraron el 54.6 % de las víctimas mortales.

Gráfico 23 • Muertes a Causa del Tránsito por Día de Semana, Periodo 2016-2020.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

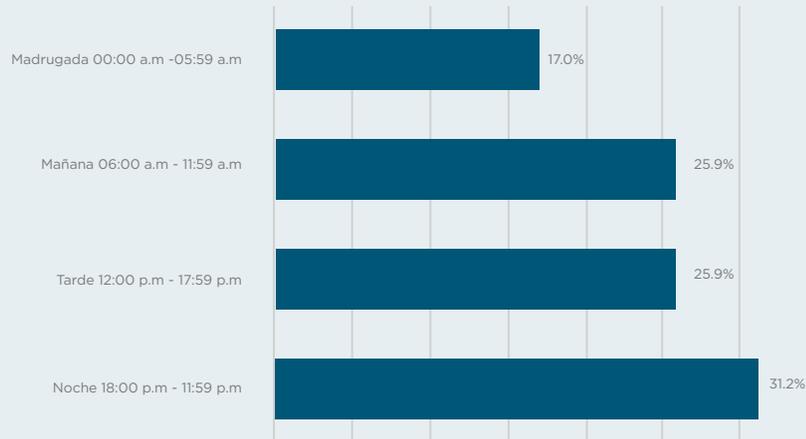
La siguiente tabla permite identificar los días y horas en las cuales se produce la mayor cantidad de muertes ocasionadas por el tránsito.

Muertes a Causa del Tránsito por Día de la Semana Según Hora de Ocurrencia.								
Hora	Día de la semana							Total
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	
00	22	8	8	7	13	18	25	101
01	16	7	4	11	10	11	31	90
02	21	4	4	10	3	5	30	77
03	23	4	6	10	4	10	23	80
04	10	7	5	9	4	12	22	69
05	17	6	9	5	6	7	16	66
06	18	8	6	15	9	12	22	90
07	15	11	9	5	14	10	17	81
08	12	8	7	13	13	9	20	82
09	13	14	8	14	16	18	21	104
10	21	14	14	16	17	10	26	118
11	21	17	14	15	14	20	23	124
12	14	9	13	15	16	14	17	98
13	16	11	6	12	15	19	18	97
14	19	11	9	13	10	9	17	88
15	14	16	16	5	10	13	21	95
16	26	11	16	8	10	13	22	106
17	12	11	14	10	11	22	37	117
18	23	21	15	8	9	16	36	128
19	11	18	8	15	13	25	42	132
20	18	14	19	16	12	24	37	140
21	31	17	11	33	24	34	49	199
22	11	8	11	12	9	15	27	93
23	8	10	11	16	5	25	32	107
s/d	110	99	98	94	83	99	139	722
Total	522	364	341	387	350	470	770	3,204

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Respecto a la hora, en el rango horario nocturno ocurre la mayor cantidad de accidentes fatales, específicamente entre las 6:00 p.m. y las 11:59 p.m. se produce el 31.2 % de las muertes.

Gráfico 24 • Muertes a causa del tránsito por rango horario, periodo 2016-2020.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfico 25 • Tasa de Muertes por 100,000 Habitantes por Provincia, año 2019.

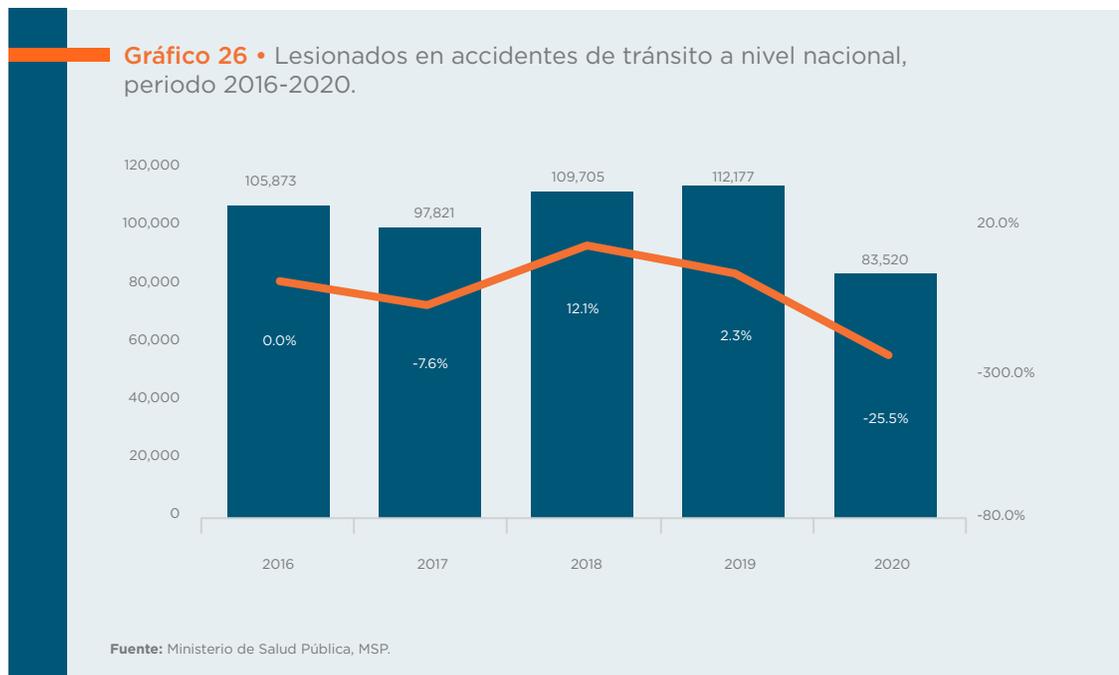


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

2.6 Morbilidad asociada al tránsito.

Entre el 2016 y 2020, en el país se registraron en promedio más de 100 mil personas lesionadas a causa de accidentes de tránsito cada año. Las lesiones causadas por el tránsito están contenidas en la lista de eventos no transmisibles de notificación obligatoria, a partir del número de urgencias atendidas en los diferentes centros de salud de segundo y tercer nivel en todo el territorio nacional, a través del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) que coordina la Dirección General de Epidemiología (DIGEPI) del Ministerio de Salud Pública (MSP).

Es importante destacar que en los últimos cuatro años ha aumentado y mejorado considerablemente la cobertura a nivel nacional, en la que cada vez más se incluyen nuevos centros de salud al sistema de vigilancia.



2.6.1 Proporción de lesionados en accidentes de tránsito según sexo.

La proporción de lesionados a causa del tránsito según el sexo se muestra relativamente constante desde el año 2016, donde 3 de cada 4 personas lesionadas son hombres.



Motociclista con casco registrado en la calle



2.6.2 Número de Lesionados en Accidentes de Tránsito por Grupo Etario.

Cuando se analiza los datos de las víctimas del tránsito que resultaron con lesiones no mortales en función a la edad, se evidencia que la población con edades entre 20 y 39 años representa la mayor proporción (52.5 % en promedio) de estos traumatismos.

Tabla 9. Lesionados en Accidentes de Tránsito por Grupo Etario, Periodo 2016-2020.

Grupo Etario	Año				
	2016	2017	2018	2019	2020
0-4	2,401	1,689	1,892	1,911	1,592
5-9	3,300	2,502	2,955	3,020	1,957
10-19	19,303	16,428	18,835	19,385	13,564
20-29	34,947	32,887	34,459	35,691	27,582
30-39	20,628	19,617	21,889	22,282	16,954
40-49	12,585	12,324	14,759	14,416	10,772
50-59	7,465	7,256	8,917	9,329	6,571
60 o más	5,235	5,118	5,999	6,128	4,528
Total	105,873	97,821	109,705	112,177	83,520

Fuente: Ministerio de Salud Pública, MSP.

2.6.3 Número de Lesionados en Accidentes de Tránsito por Provincia.

En la siguiente tabla se registra la distribución de los lesionados según la provincia de ubicación del centro de salud que notifica la atención médica, donde se evidencia que la mayor concentración de estas se registra en las ocho provincias mencionadas a continuación: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, María Trinidad Sánchez, Distrito Nacional, Espaillat y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha registrado aproximadamente el 73 % de las lesiones.

Tabla 10. Lesionados en Accidentes de Tránsito por Provincia, Periodo 2016-2020.

Provincia	Año				
	2016	2017	2018	2019	2020
Santo Domingo	38,822	36,306	39,793	36,765	27,378
Santiago	15,546	16,677	14,194	13,441	9,386
San Cristóbal	6,984	7,806	10,756	7,492	4,519
La Vega	6,306	5,265	7,459	1,406	4,382
La Altagracia	2,652	523	896	189	3,843
Española	2,801	2,262	2,193	3,975	3,477
San Juan	686	1,359	2,721	3,280	2,858
Puerto Plata	2,490	2,334	3,183	3,708	2,772
María Trinidad Sánchez	2,398	2,617	2,591	6,357	2,683
Monseñor Nouel	1,790	1,243	2,495	3,008	2,173
Samaná	2,370	1,853	1,902	1,822	1,896
Valverde	1,905	1,552	2,279	2,196	1,666
Barahona	1,132	1,339	1,596	1,615	1,662
Distrito Nacional	5,451	2,881	2,401	2,796	1,657
Duarte	1,652	1,812	1,719	2,344	1,604
Monte Plata	2,095	2,213	537	1,765	1,570
La Romana	490	1,198	1,695	5,553	1,215
San Pedro de Macorís	1,088	1,019	1,472	1,510	1,132
Bahoruco	234	308	355	579	1,075
Azua	84	124	370	1,200	771
Monte Cristi	856	592	2,119	3,338	682
Santiago Rodríguez	578	118	296	514	647
Hermanas Mirabal	3,183	2,038	1,249	976	624
San José de Ocoa	863	882	773	782	616
Sánchez Ramírez	1,004	874	1,442	1,418	605
Peravia	795	1,176	1,424	1,010	589
Elías Piña	570	269	611	860	575
El Seibo	236	345	356	530	550
Hato Mayor	454	453	449	364	429
Dajabón	178	178	203	245	243
Independencia	173	168	162	222	147
Pedernales	7	37	14	917	94
Total	105,873	97,821	109,705	112,177	83,520

Fuente: Ministerio de Salud Pública, MSP.

2.7 Factores de Riesgo y Controles de la Seguridad Vial

En este apartado se realiza un análisis sobre en contexto nacional relacionado con los principales factores de riesgo en seguridad vial, el marco regulatorio para fiscalizarlos y los niveles de controles evidenciados en el país, fundamentalmente basados en infracciones de tránsito.

2.7.1 Regulación del Uso de Cinturón de Seguridad.

El uso del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros en un 45 - 50 %, y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25 % (World Health Organization, 2020).

En la República Dominicana el uso de cinturón de seguridad está regulado por la Ley No. 63-17, CAPÍTULO V de las reglas de Conducción, en su Artículo 231 Numeral 1 sobre las Prohibiciones a los Conductores de Vehículos de Motor, estableciendo que queda prohibido “Conducir un vehículo de motor o transportar pasajeros en un vehículo sin el uso del cinturón de seguridad correspondiente”.

La misma Ley No. 63-17 deja establecido, además, que todos los conductores que violen esta disposición serán castigados con el pago de una multa equivalente a un (1) salario mínimo del que impere en el sector público centralizado.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 162,088 infracciones por el no uso del cinturón de seguridad. Esta cantidad representó el 6.67 % del total de multas.

2.7.2 Regulación del uso del Sistema de Retención Infantil (SRI).

Según la OMS, el uso de sistemas de retención infantil reduce la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 90 % en los lactantes y entre un 54 % y un 80 % en niños de corta edad.

En República Dominicana la Ley No. 63-17, en su Artículo 69, sobre transporte de niños, establece las siguientes especificaciones sobre la ubicación dentro del vehículo:

Asiento en el que pueden viajar	Edad/tamaño uso SRI	Observaciones
Delantero	Hasta 12 años	Solo en los casos en que se trate de vehículos tipo camioneta de una (1) cabina.
Trasero	6 - 12 años	Deberán utilizar un elevador que les permita emplear de manera segura el cinturón de seguridad trasero.
Trasero	Hasta 6 años	Serán transportados en un asiento especial para infantes con posición de rostro hacia el frente.

En ese sentido, el INTRANT establecerá mediante reglamento las especificaciones de estos asientos según la edad, el peso y el tamaño del niño, conforme a las directrices establecidas al respecto por las normas de salud internacionalmente aceptadas.

La violación por el no uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) será sancionada con una multa equivalente de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y la reducción de puntos en la licencia que determine el reglamento.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 5,725 infracciones por el no uso del SRI. Esta cantidad representó el 0.24 % del total de multas.

2.7.3 Regulación del uso de Casco en Motocicletas y Bicicletas.

El uso correcto del casco puede conducir a una reducción del 42 % en el riesgo de lesiones mortales y una reducción del 69 % en el riesgo de lesiones en la cabeza (World Health Organization, 2020).

La regulación sobre el uso de casco protector en motocicletas y bicicletas está definida en los Artículos 157 y 251 de la Ley No. 63.17, donde se establece, primero el deber de los ciclistas y usuarios de motocicletas sobre el uso de casco protector. Por otro lado, define como prohibido transitar sin estar provisto de cascos protectores homologados.

Por tal razón, el INTRANT debe elaborar las normas técnicas de homologación de cascos protectores.

La violación por el no uso de casco protector en ciclistas y usuarios de motocicletas, tiene una sanción de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y los puntos en la licencia de conducir que determine el reglamento correspondiente.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 636,451 infracciones por el no uso de casco protector. Esta cantidad representó el 26.17 % del total de multas.

2.7.4 Regulación de Distracciones en la Conducción.

Las distracciones en la conducción representan un importante factor de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito. Según el informe del 2011 de la OMS titulado “Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor”, señalan que los conductores que utilizan el teléfono celular durante la conducción corren un riesgo aproximadamente cuatro (4) veces mayor de verse involucrados en un accidente.

Las distracciones en la conducción están reguladas por la Ley 63-17, en su Artículo 221.- Distracción durante la conducción, donde se establece que únicamente cuando el conductor manipule dispositivos de manos libres será permitido el uso de teléfonos celulares.

En caso de violar la mencionada disposición, será sancionado con multa de entre uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y la reducción de puntos en la licencia que determine el reglamento.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 78,576 infracciones por el uso de celular mientras se realizaba la conducción vehicular. Esta cantidad representó el 3.23 % del total de multas.

2.7.5 Regulación Sobre la Velocidad.

Un aumento en la velocidad promedio está directamente relacionado tanto con la probabilidad de que ocurra un choque como con la gravedad de las consecuencias del choque. Por ejemplo, cada aumento del 1 % en la velocidad media produce un crecimiento del 4 % en el riesgo de accidente fatal y un incremento del 3 % en el riesgo de accidente grave. El riesgo de muerte para los peatones atropellados por los frentes de los automóviles aumenta rápidamente (4.5 veces de 50 km/h a 65 km/h). En los impactos laterales de un automóvil a otro, el riesgo de muerte para los ocupantes del automóvil es del 85 % a 65 km/h (World Health Organization, 2020).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), un peatón adulto tiene un riesgo de muerte inferior al 20 % si es atropellado por un automóvil que se desplaza a menos de 50 km/h, pero si la velocidad es de 80 km/h el riesgo de muerte es de casi 60 %.

Respecto a los límites de velocidad, La ley No. 63-17, en el Artículo 268, establece lo siguiente:

Zonas	Límite genérico de velocidad	Límites específicos	Tipos de lugares a los que aplican los límites específicos
Zona Urbana	30 km/h	30 km/h	Zona residencial
Zona Urbana	60 km/h	60 km/h	Avenidas
Zona Rural	60 km/h	60 km/h	Zona rural
Zona Escolar	20 km/h	20 km/h	Escuelas, colegios, universidades, otros centros educativos, incluido iglesias y cementerios
Carreteras, autopistas y autovías	120 km/h	120 km/h	Carreteras, autopistas y autovías

La violación de las disposiciones sobre límites de velocidad será sancionada con una multa equivalente entre uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y con la reducción de los puntos en la licencia de conducir que determine el reglamento de puntos correspondiente, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la suspensión y cancelación de licencias de conducir. El Sistema de Licencias por Puntos esta en proceso de implementación.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 77,304 infracciones por el uso de celular en la conducción. Esta cantidad representó el 3.18 % del total de multas.

2.7.6 Regulación Sobre el Alcohol.

Conducir bajo la influencia del alcohol y de cualquier sustancia o droga psicoactiva aumenta el riesgo de un accidente que provoque la muerte o lesiones graves. En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de accidente de tráfico comienza con niveles bajos de concentración de alcohol en sangre (BAC) y aumenta significativamente cuando el BAC del conductor es $\geq 0,04$ g/dl (World Health Organization, 2020).

Las pruebas de alcoholimetría quedan establecidas en el Artículo 259 de la Ley No. 63-17, mismas que serán efectuadas sobre conductores y peatones que deberán espirar sobre el instrumento, con el propósito de detectar la presencia de alcohol en la respiración y determinar el grado consumido. Cuando la prueba del alcoholímetro resulte positiva, el agente de la DIGESETT podrá mantener bajo vigilancia al conductor hasta por cuatro (4) horas. Sin embargo, el conductor podrá marcharse inmediatamente si se presenta un familiar o relacionado que se responsabilice de llevarlo a su destino.

En la siguiente tabla, se presentan los distintos límites de alcohol permitidos en función a los tipos de conductores y/o usuarios de las vías.

Indicador	General todos los conductores	Profesionales	Noveles	Otros
Tasa máxima permitida en g/l en sangre	0,5 g/l Automóviles	0,0 g/l Transporte público de pasajeros en todas sus modalidades y de carga.	0,0 g/l Portador de un permiso de aprendizaje	0,2 g/l Motos

La Ley No. 63-17 en su Artículo 256, prohíbe determinadamente conducir en estado de embriaguez y en caso de violentar esta disposición, la sanción será de cinco (5) a diez (10) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y la reducción de los puntos de la licencia que determine el reglamento, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la suspensión y cancelación de la licencia de conducir.

2.8 Licencias de Conducir

Marco Regulatorio

La Ley número 63-17 atribuye al INTRANT: “Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarios desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física, de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, renovar o cambiar de categorías en las licencias de conducción” (Ley Número 63-17, Art. 9, atribuciones, numeral 33). En ese sentido, el INTRANT ha tenido un avance significativo y a la fecha se han promulgado los siguientes reglamentos:

- Reglamento de Licencias de Conducir (Decreto núm. 6-19).
- Reglamento Certificado Médico Psicofísico de Conductores mediante el Decreto. Núm. 3-19.
- Reglamento de la Escuela de Conductores (Decreto Núm. 1-19).
- Reglamento del Sistema de Conducir por Puntos (Decreto Núm. 4-19).

Los análisis de datos sobre licencias de conducir están basados en los registros administrativos de la Dirección de Licencias de Conducir del INTRANT, en función al último trámite realizado por el ciudadano.

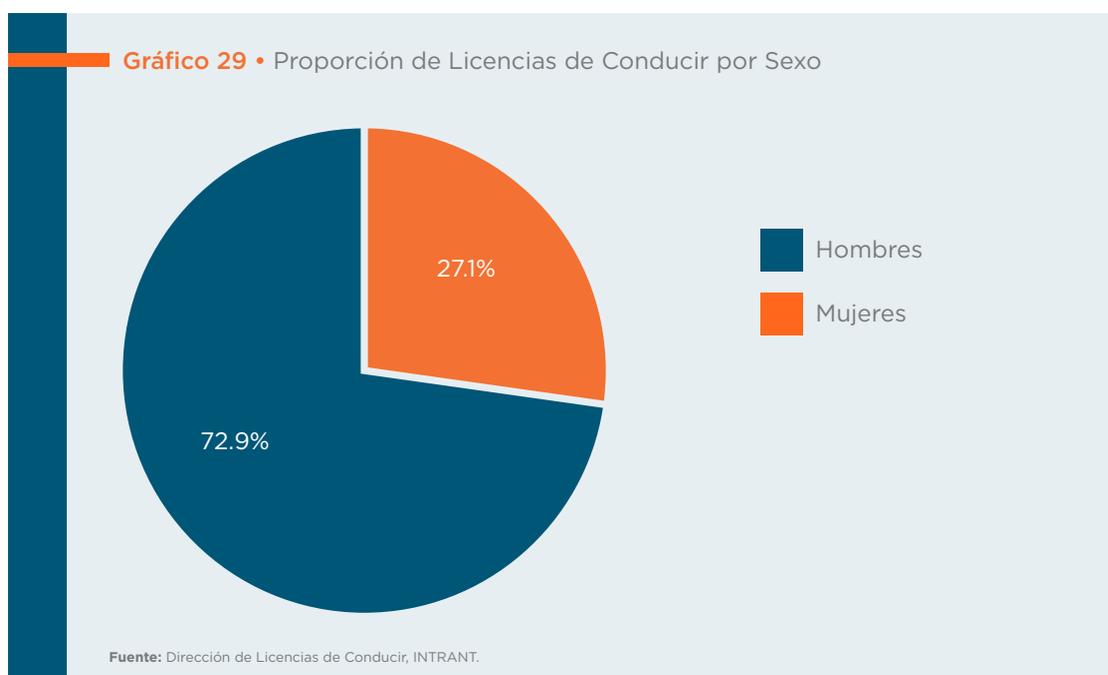
Muchas de las normativas técnicas de estos reglamentos se encuentran aprobadas y actualmente se trabaja en la implementación de estos instrumentos.

A continuación, se muestran una serie de informaciones correspondientes al total de personas que al menos han iniciado el trámite para la obtención de la licencia de conducir hasta el 31 de diciembre del 2020, cifra que asciende a 2,082,522 ciudadanos.



2.8.1 Número de Licencias de Conducir por Sexo.

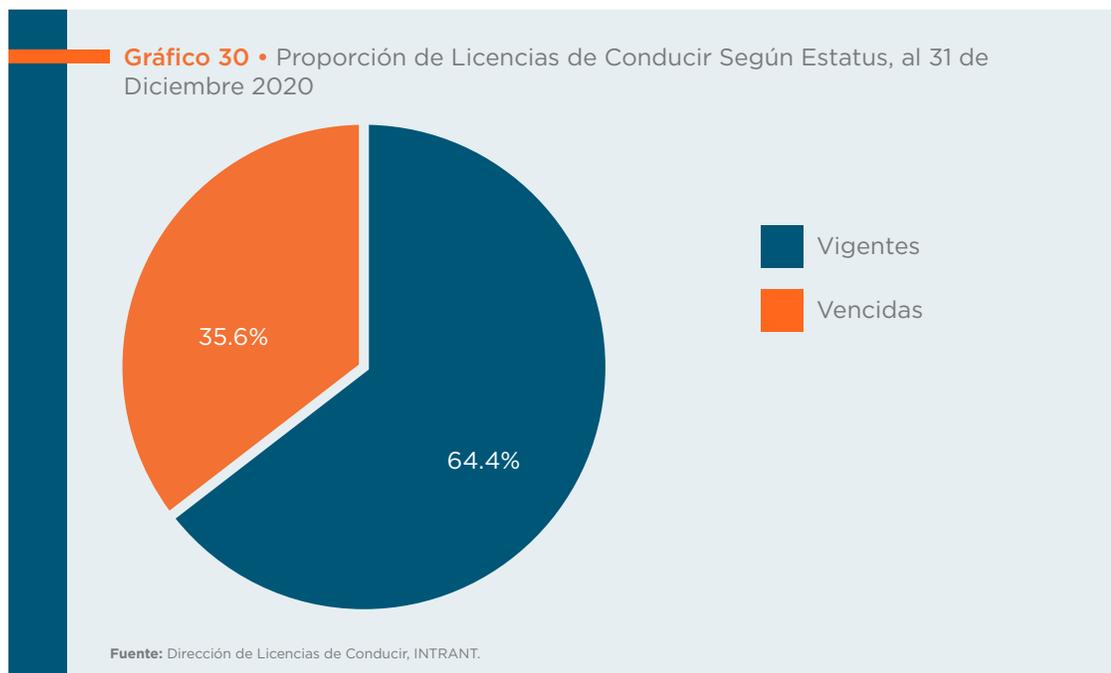
A continuación, se presenta el total de licencias activas según el sexo, donde se observa que 7 de cada 10 portadores de licencias de conducir corresponden a los hombres.



2.8.2 Número de licencias de conducir activas por categoría.

Al finalizar el año 2020, poco más de 1.3 millones de licencias de conducir se mantenían en estatus de vigente, de las cuales 83.7 % corresponden a la Categoría 02, mientras que la Categoría 03 representa el 12 %. En este mismo orden, la Categoría 01 solo figura en un 1.32 % de las licencias vigentes.

Número de Licencias Activas e Inactivas.



Cuando se analiza las licencias de conducir emitidas hasta el 31 de diciembre del año 2020, apreciamos que solo el 64.4 % de ellas se encuentran vigentes para permitir la circulación de los conductores en las vías, mientras que el 35.6 % adicional se registran vencidas.

Las licencias Categoría 02 que habilita a conducir vehículos livianos, representa el 79 % del total de licencias emitidas, de las cuales aproximadamente el 32 % se encuentran vencidas.

Cabe destacar que más de 129 mil ciudadanos no concluyeron el proceso de emisión de la licencia de conducir, abortando el desarrollo de su progreso luego de la obtención del permiso de aprendizaje.

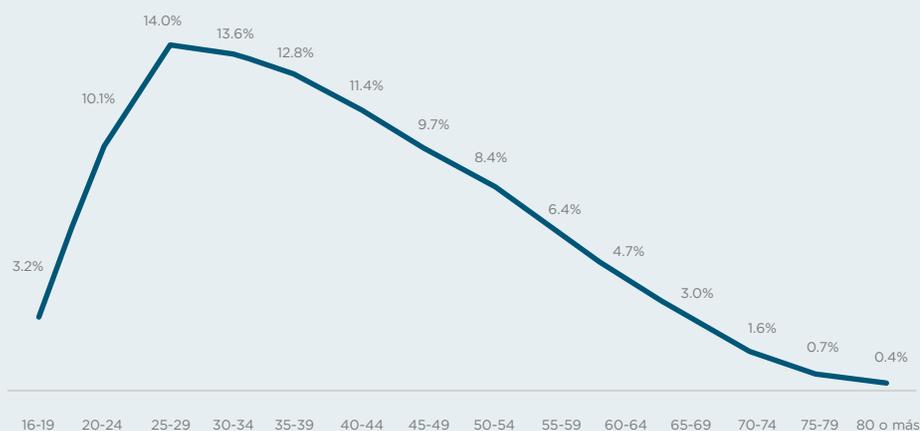
Tabla 12. Licencias de Conducir Activas por Categoría.

Categoría de licencia	Total	Porcentaje
Carnet de Aprendizaje	11,289	0.8 %
Categoría 01	17,683	1.3 %
Categoría 02	1,123,547	83.7 %
Categoría 03	161,088	12.0 %
Categoría 04	24,497	1.8 %
Categoría 05	4,202	0.3 %
Sin Datos	7	0.0 %
Total	1,342,313	100.0 %

Fuente: Dirección de Licencias de Conducir, INTRANT.

2.8.3 Número de Licencias de Conducir Activas por Edad.

Al finalizar el año 2020, aproximadamente el 40 % de las licencias de conducir vigentes pertenecían a personas con menos de 35 años de edad, de manera que, la población joven cuenta con la mayor proporción de los ciudadanos en condición hábil para conducir vehículos de motor.

Gráfico 31 • Licencias de Conducir Activas por Edad.

Fuente: Dirección de Licencias de Conducir, INTRANT.

2.8.4 Número de Licencias de Conducir Activas por Sexo Según Categoría.

Considerando la categoría de licencias activas por sexo al año 2020, se observa que el porcentaje de mujeres que cuentan con licencias habilitadas para conducir motocicletas, vehículos de pesados y especiales, representan en su conjunto únicamente el 4.3 %, de este, la Categoría 01 (para motocicleta) con un 2.8% es la única que supera el 1 % en comparación a la participación de los hombres.

Tabla 13. Licencias de conducir activas por sexo según categoría.

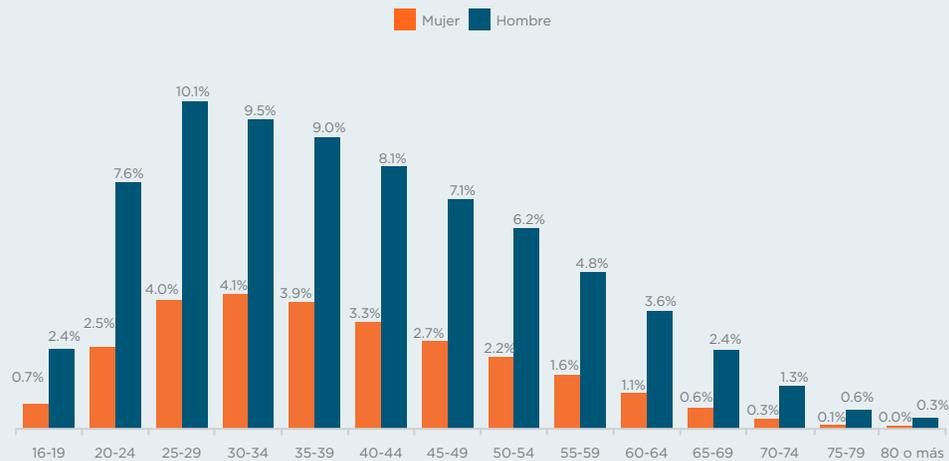
Categoría de licencia	Sexo			Total
	Mujer	Hombre	Sin datos	
Carnet de Aprendizaje	4,962	6,225	102	11,289
Categoría 01	496	17,176	11	17,683
Categoría 02	357,297	765,960	290	1,123,547
Categoría 03	730	160,313	45	161,088
Categoría 04	103	24,390	4	24,497
Categoría 05	28	4,174		4,202
Sin datos		7		7
Total	363,616	978,245	452	1,342,313

Fuente: Dirección de Licencias de Conducir, INTRANT.

2.8.5 Número de Licencias de Conducir Activas por Edad Según Sexo.

Al considerar el total de licencias de conducir activas por edad según sexo, cabe resaltar que el 52 % pertenece a personas con edades entre 25 y 44 años, de las cuales el 36.7 % corresponde a hombres y el 15.3 % a mujeres.

Gráfico 32 • Licencias de Conducir Activas por Edad Según Sexo



Fuente: Dirección de Licencias de Conducir, INTRANT.

2.9 Infracciones de Tránsito

La Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), es el organismo responsable de aplicar controles de fiscalización y registrar las sanciones impuestas por las violaciones a las normas de tránsito establecidas en la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

En el siguiente apartado, se analizan las infracciones registradas por la DIGESETT durante el período 2018-2020, en el cual se impusieron 2,431,590 multas, siendo 2019 el año en el que se registra la mayor cantidad de infracciones, superando más del millón.

2.9.1 Número de Infracciones de Tránsito por año Según Infracción.

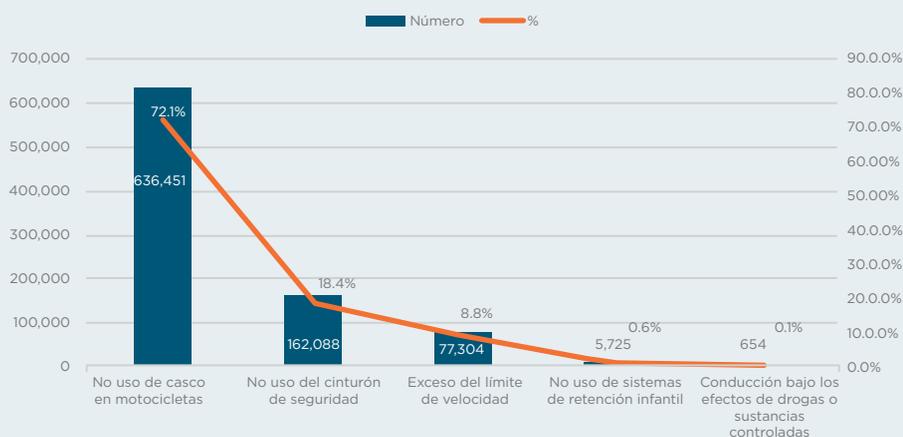
El registro de las sanciones y multas impuestas por la DIGESETT en función de las violaciones a las disposiciones de la Ley No. 63-17 según el tipo de infracción, arroja que durante el periodo 2018-2020 el mayor número de infracciones registradas fue por el no uso del casco protector en usuarios de motocicletas con aproximadamente el 26 %, seguido por estacionarse en lugares prohibidos (8.09 %), transitar sin licencias de conducir o con ella vencida (8 %), violación a la luz roja del semáforo (7.98 %), transitar sin el seguro del vehículo o vencido (7.49 %), así como el no uso del cinturón de seguridad (6.67 %).

Tabla 14. Infracciones de Tránsito por Año Según Tipo de Infracción.

Tipo de infracción	Años			Total
	2018	2019	2020	
No uso de casco en motocicletas	209,670	248,639	178,142	636,451
Estacionarse en lugar prohibido	83,107	68,921	44,682	196,710
Transitar sin licencia o vencida	71,169	87,558	35,822	194,549
Violación a luz roja	61,911	72,103	60,072	194,086
Transitar sin seguro o vencido	47,822	88,028	45,901	181,751
No uso del cinturón de seguridad	72,964	57,569	31,555	162,088
Transitar sin documentación requerida	45,671	52,876	24,976	123,523
Transitar sin luces	17,184	52,240	33,581	103,005
Transitar en vía contraria	33,762	30,046	21,901	85,709
Uso del celular durante la conducción	30,882	31,518	16,156	78,556
Exceso del límite de velocidad	19,366	29,288	28,650	77,304
Giros prohibidos	24,103	28,875	14,730	67,708
Resoluciones del INTRANT	2,171	25,895	12,984	41,050
Tirar desperdicios en la vía pública	15,649	17,718	7,440	40,807
Tomar o dejar pasajeros en zona prohibida	16,096	16,212	6,832	39,140
Pasajero sobre la carga	11,393	11,039	5,513	27,945
No uso de sistemas de retención infantil	2,601	2,583	541	5,725
Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas	439	206	9	654
Otras infracciones	46,970	82,538	45,321	174,829
Total	812,930	1,003,852	614,808	2,431,590

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

Gráfico 33 • Infracciones a los Cinco Factores de Riesgo de la Seguridad Vial, Periodo 2018-2020.

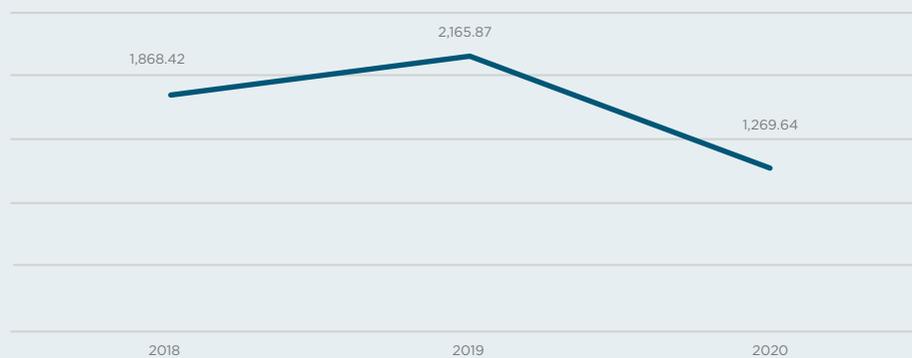


Fuente: Dirección de Licencias de Conducir, INTRANT.

2.9.2 Tasa de Infracciones de Tránsito por 10,000 Vehículos.

Al analizar las infracciones impuestas por la DIGESETT en función al parque vehicular, observamos que entre los años 2018 y 2019 en promedio se fiscalizaron 2 de cada 10 vehículos inscritos, sin embargo, esta relación se reduce en aproximadamente un 50 % en el año 2020, donde básicamente se fiscaliza 1 de cada 10 vehículos.

Gráfico 34 • Tasa de Infracciones de Tránsito por 10,000 Vehículos, Periodo 2018-2020.



Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).



Motociclista, Santo Domingo.



3. EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL, 2017-2020

A continuación, se presenta el resultado de la evaluación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017-2020, la cual fue realizada con el acompañamiento de las distintas instituciones participantes en su elaboración y ejecución, tomando en cuenta los medios de verificación presentados.

Dicha evaluación se elaboró conforme a los ejes, líneas de acción e indicadores definidos en el mismo.

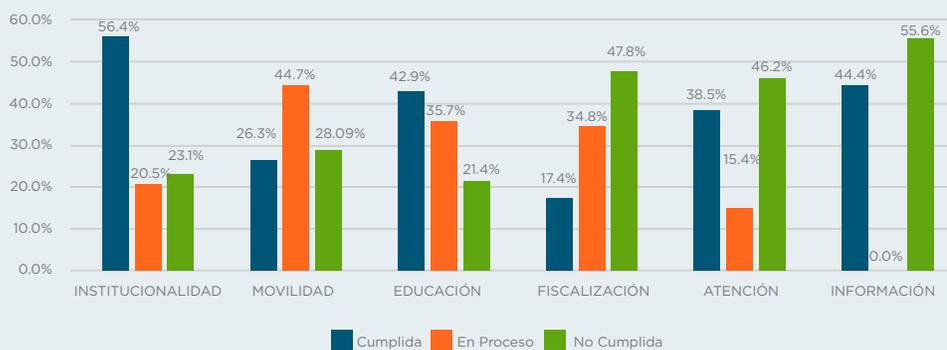
3.1 Metodología de Evaluación:

A continuación, se describen los pasos ejecutados para la evaluación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017-2020:

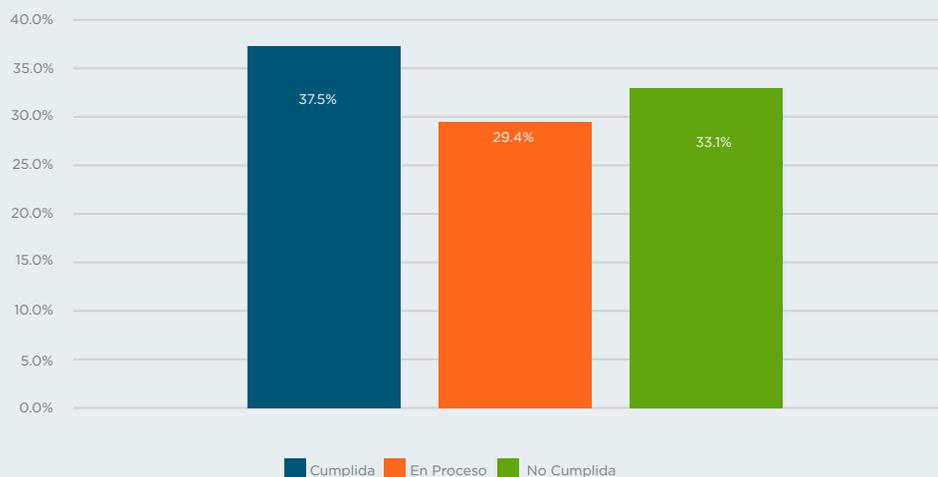
- Se conformó un equipo técnico desde INTRANT, con el compromiso de evaluar todas las líneas de acción del PENSV que eran responsabilidad de la Institución y de la Comisión Presidencial.
- INTRANT llevó a cabo una convocatoria a todas las instituciones con responsabilidades dentro del PENSV, para efectuar una actividad presencial donde se darían formal inicio a los trabajos, con la designación de un personal técnico que acompañara en los trabajos y también se entregaron las líneas de acción para que dichas instituciones dieran respuesta de los avances alcanzados y presentaran evidencia de los mismos.
- Conformado el equipo técnico con el personal de todas las instituciones involucradas, se realizaron sesiones de trabajo particulares de manera virtual y presencial con todas las instituciones, para apoyar y responder dudas de la evaluación de cada una de ellas. Luego se recibieron las informaciones y medios de verificación para la evaluación de las líneas de acción.
- Toda la información obtenida fue consolidada en una matriz, se produjeron sesiones de trabajo para analizar y socializar todas las informaciones a fin de establecer el estatus de cumplimiento de cada línea de acción.
- Se elaboró el informe de evaluación de la implementación del PENSV 2017-2020 y se presentó a todas las instituciones para socializar los resultados.

3.2 Resultados de la Evaluación por Ejes Estratégicos.

A continuación, se presentan los resultados de la evaluación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020 para la República Dominicana 2017-2020, por sus ejes estratégicos y la evaluación del nivel de cumplimiento general de sus líneas de acción.

Gráfico 35 • Resultados PENSV 2017-2020 por Eje Estratégico

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

Gráfico 36 • Cumplimiento General del PENSV 2017-2020

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

3.3 Resultados de los Indicadores de Desempeño del PENSV 2017-2020.

A continuación, se presentan el comportamiento y los resultados de las mediciones en los indicadores de desempeño del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2017-2020.

De los nueve indicadores de desempeño definidos en el PENSV, solo cuatro pudieron ser evaluados, debido en gran medida, a la falta de disponibilidad de datos, siendo esta debilidad uno de los grandes desafíos a superar para el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial para la República Dominicana (PENSV) 2021-2030.

En sentido general y a pesar de los avances en el ámbito institucional, el propósito del PENSIV 2017-2020 de reducir en un 30 % las muertes causadas por el tránsito, no se pudo alcanzar.

Tabla 15. Indicadores PENSIV 2017-2020

Indicadores PENSIV 2017-2020	Años						Meta
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1 Tasa de Mortalidad Nacional por 100 mil habitantes a causa del tránsito	29.3	30.9	27.6	29.3	30.9	25.9	20.5
2 Número de lesionados a causa del tránsito	74,037	105,873	97,821	109,705	112,162	83,520	78,257
3 Cantidad de Accidentes / por 10 mil vehículos	---	---	22.0	30.6	30.4	25.8	19.8
4 Cantidad de Contravenciones / por 10 mil vehículos	1,388.8	770.1	1,281.9	1,868.8	2,165.9	1,269.6	1,666.6
5 % Cobro de Contravenciones		7.0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	77 %
6 % Vehículos matriculados	71.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	95 %
7 % Conductores con Licencia Vigente				80 %			
8 % Vehículos con Inspección Técnica Vehicular	0	0	0	0	0	0	0.0
9 Actitudes de la población hacia la Seguridad Vial	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.



INTRANT en carretera.



Taller de reformulación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2021-2030



Taller de reformulación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2021-2030



4. PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA 2021-2030

4.1 Propósito

El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2021-2030 se ha desarrollado partiendo fundamentalmente de los resultados de la evaluación de la ejecución del PENSV 2017-2020, proceso realizado con la participación de las instituciones vinculadas al mismo y bajo la dirección del INTRANT.

Los resultados obtenidos fueron analizados de cara a la situación actual del país y las lecciones aprendidas a partir de los resultados del Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020, lo evidenciado en la serie de informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, así como tomando en cuenta las áreas principales de acción que contribuyen a un sistema seguro, a saber: la infraestructura vial, la seguridad de vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y la respuesta tras los accidentes.

En ese sentido, se decidió mantener la estructura utilizada en el PENSV 2017-2020, ya que su sombrilla general se fundamenta en los cinco pilares o categorías propuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), a los cuales integran perfectamente las acciones prioritarias para garantizar un sistema seguro, que es la base conceptual para la formulación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en proceso de publicación oficial. Como resultado, este nuevo PENSV 2021-2030 define 6 ejes estratégicos con sus correspondientes objetivos generales y de donde se desprenden 20 objetivos específicos, 45 líneas de acción y 128 iniciativas.

Acorde con todo lo antes mencionado y ratificando la seguridad vial como un tema de prioridad gubernamental, el propósito del PENSV 2021-2030 es:

Lograr al 2030 una reducción del 50 % en las lesiones y muertes por accidentes de tránsito a nivel nacional.

4.2 Metodología

De acuerdo a la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su artículo 9 Numeral 36 “Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial”, que intervenga los principales ejes de la problemática de la seguridad vial en el país, planteando propuestas de corto, mediano y largo alcance.

El INTRANT como órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana, es responsable de la coordinación, evaluación y formulación de este Plan.

A continuación, se describe la metodología utilizada para el proceso de elaboración de este PENSV:

Evaluación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017-2020:

El primer paso para la reformulación de este nuevo PENSV fue la evaluación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017-2020, este proceso se llevó a cabo en cuatro fases.

Fase I: Creación de un equipo técnico dentro del INTRANT, encabezado por el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), esta unidad evaluó todas las líneas de acción por eje que eran responsabilidad del INTRANT y de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial (CPSV). Este equipo técnico trabajó con todas las direcciones del INTRANT que tenían incidencia en las líneas de acción para evaluar el nivel de cumplimiento del Plan con sus respectivos medios de verificación.

Se efectuó una actividad de integración con todas las instituciones que tienen incidencia en esta guía, con el objetivo de dar inicio al proceso de evaluación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020. Estas instituciones son:

- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).
- Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP).
- Ministerio de Interior y Policía (MIP).
- Ministerio de Educación (MINERD).
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD).
- Procuraduría General de la República (PGR).
- Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).
- Dirección General de Impuestos Internos (DGII).
- Servicio Nacional de Salud (SNS).
- Sistema de Atención a Emergencias 9-1-1 (911).
- Liga Municipal Dominicana (LMD).
- Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU).
- Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

Fase II: Por motivos de la pandemia Covid-19, la evaluación con las instituciones que tienen incidencia en el Plan se ejecutó con sesiones virtuales de trabajo por institución, donde se evaluaron las líneas de acción particulares y se le solicitó los medios de verificación. Se realizaron talleres y sesiones de trabajo con las mismas (Ver evaluación del PENSIV 2017-2020. Pag 68).

Fase III: Se realizó una reformulación del pasado Plan y se hicieron propuestas de nuevas líneas de acción agregando en este nuevo plan la metodología de iniciativas, esto mediante sesiones de trabajo virtuales y presenciales con las instituciones responsables del plan.

Taller de reformulación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV) 2021-2030.

División por mesas de trabajo por eje, compuestas por las instituciones que tienen incidencia en el eje. Las mesas de trabajo estaban divididas de la siguiente manera (Ver evaluación del PENSV 2017-2020. Pag 70).

Mesa 1	Instituciones Vinculadas
Eje de Institucionalidad/ Eje de Educación	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
	Servicio Nacional de Salud (SNS)
	Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU)
	Liga Municipal Dominicana (LMD)
	Ministerio de Educación (MINERD)
	Procuraduría General de la República (PGR)
	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
	Ministerio de Salud Pública (MSP)
	Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD)
Ministerio de Obras Públicas y Desarrollo (MOPC)	
Mesa 2	Instituciones Vinculadas
Eje de Movilidad	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
	Ministerio de Obras Públicas y Desarrollo (MOPC)
	Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU)
	Liga Municipal Dominicana (LMD)
	Ministerio de Educación (MINERD)
Mesa 3	Instituciones Vinculadas
Eje de Fiscalización	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
	Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU)
	Procuraduría General de la República (PGR)
	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
	Ministerio de Salud Pública (MSP)
	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Ministerio de Obras Públicas y Desarrollo (MOPC)	
Mesa 4	Instituciones Vinculadas
Eje de Atención/ Eje de Información	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)
	Servicio Nacional de Salud (SNS)
	Sistema de Atención a Emergencias 9-1-1 (911)
	Ministerio de Salud Pública (MSP)

- Evaluación de todas las líneas de acción propuestas para el PENSV 2021-2030.
- Presentación de objetivos generales y específicos.
- Presentación de los indicadores de desempeño del PENSV 2021-2030.
- Presentación del objetivo general del Plan y su plazo de aplicación.
- Presentación de resultados por mesas de trabajo con su respectivo eje.

Luego de analizar toda la información obtenida en las mesas de trabajo, se presentó el primer borrador de la matriz del PENSV 2021-2030, en una reunión virtual con todas las instituciones involucradas.

Fase IV: Socialización con la Sociedad Civil del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2021-2030.

- Se colgó en www.intrant.gob.do la matriz técnica del PENSV 2021-2030 y la guía de apoyo, para que todos los interesados pudieran comentar el contenido del documento.
- Se llevó a cabo un evento virtual con actores claves del sector y la ciudadanía de manera general a participar. El objetivo de esta actividad fue motivar, empoderar y sensibilizar a los mismos en el tema de seguridad vial y su participación en la elaboración del Plan.
- Con las informaciones obtenidas vía la página web de INTRANT se realizó lo siguiente:
 - Se recibieron todos los comentarios y sugerencias realizados a través de www.intrant.gob.do
 - Se seleccionaron los comentarios y sugerencias relativos al PENSV.
 - Se utilizó la herramienta de matriz para tabular las informaciones.
 - Luego de una evaluación técnica se incorporaron los cambios pertinentes en las líneas de acción o iniciativas.

Fase V: Revisión, corrección de estilo, diagramación e impresión del documento.

La divulgación del PENSV de la República Dominicana 2021-2030, iniciará después de su lanzamiento oficial y deberá ejecutarse de inmediato, a fin de que las distintas instituciones gubernamentales y municipales competentes, lideren sus procesos internos de implementación, dentro del marco de los lineamientos de este Plan Estratégico Nacional.

El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2021-2030, se ejecutará con los recursos de las instituciones responsables de su implementación.

4.3 Colaboración Técnica de Expertos

En la elaboración del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2021-2030, se contó con la colaboración técnica y acompañamiento de:

- La Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), organismo del Sistema de las Naciones Unidas a cargo del acompañamiento técnico a los países miembros en el tema de la seguridad vial.
- El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), revisión técnica del documento por parte del área Estratégica de Seguridad Vial de la División de Transporte del banco y a la Representación del Banco en República Dominicana, quien también colaboró con la diagramación.

4.4 Ejes estratégicos y objetivos generales

Tal como se detalló anteriormente, la estructura de este nuevo PENSV se alinea a los pilares de la primera década de acción, y a su vez, a las acciones prioritarias definidas para la segunda década de operación.

Relación entre los Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y 2021-2030.					
"Pilares del Plan de Acción 2011-2020"	1. Gestión de la seguridad vial	2. Vías de tránsito y movilidad más seguras	3. Vehículos más seguros	4. Usuarios de vías de tránsito más seguros	5. Respuestas tras los accidentes
"Pilares del Plan de Acción 2021-2030"		Vía pública segura	Vehículo Seguro	Usuario seguro	Respuesta efectiva después de un accidente
Administración de la seguridad vial					

Los nuevos pilares recomendados por la ONU se fundamentan en el enfoque del Sistema Seguro, los cuales orientan al desarrollo de soluciones para la mejora de la seguridad vial durante los próximos 10 años.

Este sistema reconoce que:

- La seguridad y la preservación de la vida humana son el valor más importante de consideración y que las muertes y lesiones no son un resultado inevitable del transporte por carretera.
- Los seres humanos son falibles y capaces de cometer errores que no se mitigan con la educación, la formación o el cumplimiento.
- Los seres humanos son frágiles y tienen límites a las fuerzas de colisión que pueden soportar, antes de que las lesiones graves o mortales sean inevitables.
- Quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican los vehículos y administran los programas de seguridad comparten la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de las vías de tránsito, de modo que cuando se produce una muerte o una lesión, se buscan soluciones en todo el sistema.

Relación de los Ejes Estratégicos del PENSV 2017-2020 y los Pilares Mundiales para la Seguridad Vial de la OMS.				
Ejes Estratégicos PENSV 2021-2030	Pilares	Administración de la seguridad vial		
	Vía pública segura	Vehículo Seguro	Usuario seguro	Respuesta efectiva después de un accidente
Institucionalidad				
Movilidad				
Educación				
Fiscalización				
Atención				
Información				

A partir del análisis realizado de la situación de la seguridad vial en República Dominicana, se han definido los siguientes ejes estratégicos y objetivos generales para establecer en qué acciones o iniciativas se deben hacer los esfuerzos y así poder alcanzar las metas definidas. Estos son:



4.5 Ejes estratégicos y objetivos específicos

En la gráfica a continuación se presenta cada eje estratégico con sus respectivos objetivos específicos asociados a la correcta implementación de los mismos.

Eje Estratégico	Objetivos Específicos
Eje 1- Institucionalidad	1.1 Fortalecer la institucionalidad y definición de roles de acuerdo a los marcos legales de las instituciones.
	1.2 Integrar y coordinar los esfuerzos institucionales.
	1.3 Modernizar y actualizar el marco jurídico y de las políticas públicas.
	1.4 Promover la Gestión Local.
Eje 2- Movilidad	2.1 Crear infraestructura vial segura y pensada para grupos vulnerables.
	2.2 Garantizar circulación de vehículos con condiciones técnicas y cumplimiento de normas internacionales.
	2.3 Desarrollar un sistema de transporte público ordenado, seguro, eficiente, accesible y no contaminante.
Eje 3- Educación	3.1 Formar conductores con los conocimientos y capacidades requeridas y comportamientos seguros.
	3.2 Integrar la Seguridad Vial en currículum escolar y académica.
	3.3 Formar el personal funcional responsable, vinculado a la gestión, promoción y desarrollo de la Seguridad Vial.
	3.4 Diseñar e implementar campañas masivas y programas novedosos de concientización y sensibilización.
Eje 4- Fiscalización	4.1 Fortalecer el control y matriculación de vehículos.
	4.2 Modernizar los equipos y sistemas de control.
	4.3 Incrementar los agentes, vehículos y materiales de fiscalización.
	4.4 Fortalecer y actualizar de sistema de consecuencia.
Eje 5- Atención	5.1 Incrementar las capacidades de respuestas a emergencias y atención prehospitalaria.
	5.2 Eficientizar la atención en salas de emergencia y en internamientos.
	5.3 Rehabilitar y apoyar a pacientes lesionados y deudos de los fallecidos.
Eje 6- Información	6.1 Gestionar la calidad y la confiabilidad de la información.
	6.2 Difundir y comunicar continuamente los datos y resultados.

4.6 Matriz PENSV 2021-2030 y Cronograma de Implementación

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (2021-2030)															
Eje 1: Institucionalidad															
Objetivo: Garantizar el fortalecimiento de las instituciones vinculadas a la seguridad vial, promoviendo la coordinación entre las mismas a todos los niveles, impulsando el liderazgo y la definición de sus roles basándose de sus marcos legales.															
Objetivos Específicos:															
1.1 Fortalecer la institucionalidad y definición de roles de acuerdo a los marcos legales de las instituciones.															
1.2 Integrar y coordinar los esfuerzos institucionales.															
1.3 Modernizar y/o actualizar el marco jurídico y de las políticas públicas.															
1.4 Promover la Gestión Local.															
Objetivo Específico	Línea de Acción	Iniciativa	Institución	Plazo	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1.1	1.1.1. Articulación de acciones interinstitucional y seguimiento para garantizar la implementación del PENSV.	1.1.1.1. Crear la Mesa Técnica permanente de seguimiento a la implementación de las acciones del PENSV.	INTRANT MEPyD	Corto	■	■	■	■							
		1.1.1.2. Crear las submesas para seguimiento de las acciones del PENSV.	INTRANT MEPyD	Corto	■	■	■	■							
		1.1.1.4. Alinear las iniciativas del PENSV al Plan Operativo Anual (POA), de las instituciones responsables en la ejecución de estas iniciativas.	MEPyD	Corto	■	■	■	■							
		1.1.1.5. Alinear las iniciativas del PENSV al Plan Estratégico Institucional (PEI), de las instituciones responsables en la ejecución de estas iniciativas.	MEPyD	Mediano											
	1.1.2. Fortalecer la estructura de médicos legistas, para ampliar el alcance a nivel nacional.	1.1.2.1. Garantizar la presencia de médicos legistas en cada provincia.	PGR	Mediano					■	■	■	■			
	1.1.3. Incrementar la cantidad de los agentes de tránsito y fortalecer las capacidades para la investigación de accidentes.	1.1.3.1. Desarrollar programas de formación y capacitación en investigación de accidentes de tránsito.	DIGESETT INTRANT	Corto						■	■	■	■		
			DIGESETT	Corto	■	■	■	■							
	1.1.4. Fortalecer los Centros de Retención y Custodia Vehicular.	1.1.4.1. Habilitar nuevos Centros de Retención y Custodia Vehicular.	DIGESETT	Mediano	■	■	■	■							
		1.1.4.2. Acondicionar los Centros de Retención y Custodia Vehicular existentes.	DIGESETT	Mediano					■	■	■	■			
	1.2	1.2.1. Colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de Seguridad Vial, a través de procesos de consultas y participación.	1.2.1.1. Implementar el Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	INTRANT	Corto					■	■	■	■		

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (2021-2030)											
2.1	2.1.2. Fortalecer el programa de diseño y mantenimiento de la red vial nacional, que garantice las especificaciones técnicas requeridas para una infraestructura vial segura.	2.1.2.3. Intervenir los tramos de concentración de accidentes y los puntos críticos dentro de la red vial nacional, atendiendo a los resultados de la evaluación (inspección o auditoría) de la seguridad vial.	MOPC	Corto							
			INTRANT								
			FEDOMU								
			LMD								
		2.1.2.4. Diseñar, construir y mantener infraestructuras urbanas y rurales que garanticen una circulación segura de los usuarios.	MOPC	Mediano							
			INTRANT								
		2.1.2.5. Diseñar programas de señalización en ciudades, carreteras y centros históricos.	INTRANT	Corto							
			FEDOMU								
			LMD								
		2.1.2.6. Implementar programas de señalización en ciudades, carreteras y centros históricos.	MOPC	Mediano							
			FEDOMU								
			LMD								
	INTRANT										
	2.1.3. Construir nuevas vías o tramos carreteros orientados a circunvalar ciudades o poblados de gran concentración.	2.1.3.1. Evaluar y diseñar la integración de nuevas vías o tramos carreteros orientados a circunvalar ciudades.	MOPC	Corto							
		2.1.3.2. Construir nuevas vías o tramos carreteros orientados a circunvalar ciudades o poblados de gran concentración.	MOPC	Corto							
2.1.4. Garantizar a los usuarios de las vías una movilidad segura y accesible.	2.1.4.1. Integrar carriles exclusivos y/o segregación del tráfico en beneficio de los ciclistas.	MOPC	Corto								
		INTRANT									
		FEDOMU									
		LMD									
	2.1.4.2. Habilitar en las principales vías urbanas carriles exclusivos para vehículos de transporte colectivo de pasajeros.	INTRANT	Largo								
		MOPC									
		FEDOMU									
		LMD									
	2.1.4.3. Establecer, construir y/o rescatar cruces peatonales con iluminación, seguridad y rescate del espacio público ocupado dentro de los mismos, así como también la adecuación de los puentes peatonales existentes.	INTRANT	Corto								
		MOPC									
FEDOMU											
LMD											
2.1.4.4. Ejecutar un programa de iluminación en la red vial nacional.	FEDOMU	Corto									
	LMD										
	MOPC										
2.1.4.5. Implementar programas de recuperación de espacios públicos y remoción de equipos y materiales en la red vial nacional.	FEDOMU	Corto									
	LMD										
	MOPC										
2.1.4.6. Implementar sistemas de semaforización y control de tránsito en red vial nacional.	INTRANT	Corto									
	FEDOMU										
	LMD										

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (2021-2030)										
2.1	2.1.4. Garantizar a los usuarios de las vías una movilidad segura y accesible.	2.1.4.7. Realizar las evaluaciones y diseños necesarios de seguridad vial de los centros educativos priorizados por el MINERD.	INTRANT	Corto						
			MINERD							
			FEDOMU							
			LMD							
		2.1.4.8. Implementar las intervenciones necesarias en los centros educativos y sus vías de acceso, tanto existentes como en los proyectos futuros, tomando en cuenta las herramientas disponibles para garantizar un entorno escolar seguro y accesible.	MINERD	Corto						
			MOPC							
			FEDOMU							
			LMD							
			INTRANT							
		2.1.4.9. Garantizar que en los proyectos de construcción se cuente con las condiciones de infraestructura adecuada para la circulación segura y accesible de peatones.	MOPC	Corto						
		FEDOMU								
		LMD								
	INTRANT									
2.1.5. Implementar, conforme los lineamientos del PENSV, planes específicos para motociclistas y peatones.	2.1.5.1. Implementar las acciones contenidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para motocicletas.	INTRANT	Corto							
	2.1.5.2. Implementar las acciones contenidas en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de peatones.	INTRANT	Corto							
	2.1.5.3. Evaluar los planes específicos para motociclistas y peatones, conforme a los lineamientos del PENSV.	INTRANT	Mediano							
2.1.6. Habilitar estaciones de pesaje de vehículos en carreteras.	2.1.6.1. Crear los protocolos para la habilitación y funcionamiento de las estaciones de pesaje de vehículos en carreteras, conforme a los estándares internacionales.	INTRANT	Corto							
	2.1.6.2. Construir y poner en funcionamiento estaciones de pesaje de vehículos en carreteras de acuerdo a los estándares requeridos.	INTRANT	Corto							
2.1.7. Fortalecer la Movilidad y la Seguridad Vial en los pasos a desnivel.	2.1.7.1. Ampliar y fortalecer los Sistemas de Controles de Pasos a Desnivel Soterrados y garantizar la coordinación con las instituciones de seguridad y de emergencia.	MOPC	Corto							
	2.1.7.2. Fortalecer el Programa de Mantenimiento de Pasos a Desnivel Elevados y garantizar la coordinación con las instituciones de seguridad y de emergencia.	MOPC	Mediano							
2.1.8. Evaluar y ejecutar los planes locales de reordenamiento de la circulación vial propuestos por las alcaldías y gestionar su implementación.	2.1.8.1. Evaluar los patrones de circulación de las vías en zonas urbanas y presentar propuestas de reordenamiento.	INTRANT	Corto							
		FEDOMU								
		LMD								
	2.1.8.2. Ejecutar el plan de reordenamiento de circulación vial.	INTRANT	Corto							
	FEDOMU									
	LMD									

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (2021-2030)																				
3.3	3.3.1. Diseñar e implementar programas de capacitación de agentes de tránsito.	3.3.1.1. Fortalecer el programa de capacitación de agentes de tránsito en todos sus niveles.	DIGESETT INTRANT	Corto																
		3.3.1.2. Desarrollar programas de formación básica policial y capacitación vial.	DIGESETT INTRANT	Corto																
		3.3.1.3. Gestionar la cooperación interinstitucional en materia educativa.	DIGESETT	Corto																
	3.3.2. Fortalecer capacidades técnicas de los médicos legistas en levantamientos de víctimas de siniestros viales.	3.3.2.1 Fortalecer capacidades técnicas de los médicos legistas en levantamientos de víctimas de siniestros viales.	PGR	Corto																
	3.3.3. Fortalecer las capacidades técnicas de los fiscales.	3.3.3.1. Fortalecer las capacidades técnicas de los fiscales en materia de tránsito y seguridad vial.	PGR	Corto																
	3.3.4. Implementar programa de formación y certificación de auditores en seguridad vial.	3.3.4.1. Desarrollar programas de formación y certificación para inspectores de seguridad vial a nivel nacional con instituciones de formación técnica y profesional.	INTRANT MOPC	Mediano																
		3.3.4.2. Desarrollar programas de formación y certificación para Auditores de seguridad vial a nivel nacional con instituciones de formación técnica y profesional.	INTRANT MOPC	Mediano																
	3.4	3.4.1. Desarrollar parques de educación vial, fijos o móviles, en distintas zonas del país.	3.4.1.1. Establecer el criterio de priorización para la puesta en funcionamiento de parques de educación vial a nivel nacional.	MINERD INTRANT	Largo															
			3.4.1.2. Gestionar los recursos para la implementación de los parques.	INTRANT MINERD MOPC	Largo															
3.4.1.3 Promover los parques de educación vial por los distintos medios de comunicación.			INTRANT MINERD	Largo																
3.4.2. Crear recursos y materiales didácticos con el fin de educar en materia de Seguridad Vial, a través de los diferentes medios disponibles.		3.4.2.1. Crear videos educativos e interactivos de Seguridad Vial.	INTRANT	Mediano																
		3.4.2.2. Desarrollar herramientas tecnológicas para la mejora del proceso de enseñanza/aprendizaje de los contenidos de Seguridad Vial.	INTRANT	Corto																
		3.4.2.3. Definir y organizar campañas y/o programas de concientización en factores de riesgos, destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la Seguridad Vial.	INTRANT	Corto																
		3.4.2.4. Crear campaña que promueva el rol de los agentes de tránsito en la mejora de la Seguridad Vial	INTRANT DIGESETT	Corto																

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (2021-2030)										
6.1	6.1.1. Fortalecer los sistemas de investigación y monitoreo de la Seguridad Vial.	6.1.1.5. Incorporar estudiantes universitarios en la investigación y formación para generar capacidades locales para el aseguramiento del cumplimiento de todas las metas del PENSIV.	INTRANT	Corto						
	6.1.2. Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional para la gestión de datos y análisis estadísticos sobre Seguridad Vial.	6.1.2.1. Fortalecer el proceso e instrumentos de Registro de Accidentes, Víctimas Mortales y Lesionados de Tránsito, asociado al Registro Único de Antecedentes de Tránsito y Transporte.	INTRANT	Corto						
	6.1.3. Aplicar junto con el Instituto Geográfico Nacional (IGN), el Sistema de Referenciación Geoespacial en Gestión de Tránsito y Reporte de Accidentes.	6.1.3.1. Aplicar junto con el Instituto Geográfico Nacional (IGN), el Sistema de Referenciación Geoespacial en Gestión de Tránsito y Reporte de Accidentes.	INTRANT	Corto						
		6.1.3.2. Crear el GeoPortal Institucional de INTRANT.	INTRANT	Corto						
6.2	6.2.1. Diseñar, implementar y evaluar un plan integral de comunicación que permita dar a conocer de manera estratégica los contenidos relacionados al PENSIV y la Seguridad Vial que esté dirigido a la sociedad.	6.2.1.1. Elaborar y publicar informes anuales para dar a conocer a la sociedad los avances, resultados e indicadores de desempeño del PENSIV de cara a sus objetivos.	INTRANT	Corto						
		6.2.1.2. Habilitar un medio de información dinámico de datos actualizados sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito a nivel nacional.	INTRANT	Corto						
		6.2.1.3. Diseñar e implementar una estrategia de comunicación atractiva y posicionamiento del PENSIV.	INTRANT	Corto						

4.7 Alineación del PENSV 2021-2030 con la Estrategia de Desarrollo Nacional y el Plan Nacional Plurianual del Sector Público.

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (2021-2030)				
PENSV		END		PNPSP
No.	Eje	Eje	Línea de acción	Resultado PNPSP
1	Institucionalidad: Garantizar el fortalecimiento de las instituciones vinculadas a la Seguridad Vial, promoviendo la coordinación entre las mismas a todos los niveles, impulsando el liderazgo y la definición de sus roles basándose en sus marcos legales.	3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social.	3.3.6.1 Desarrollar un sistema de priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística en función de su rentabilidad económica y social y su aporte a una red de comunicaciones que integre el territorio nacional	Aumentado el nivel de seguridad vial/ Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito
2	Movilidad: Promover el desarrollo de vías, vehículos y comportamientos más seguros, así como de acciones y servicios que permitan facilitar y eficientizar el tránsito y transporte de la población dentro de las ciudades, a través de las carreteras y vías de comunicación del país.	3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social.	3.3.6.1 Desarrollar un sistema de priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística en función de su rentabilidad económica y social y su aporte a una red de comunicaciones que integre el territorio nacional.	Aumentado el nivel de seguridad vial/ Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito
3	Educación: Fortalecer los conocimientos de los usuarios en las vías para generar los cambios necesarios en sus comportamientos, así como forjar las capacidades requeridas para gestionar adecuadamente la Seguridad Vial en el país.	3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social.	3.3.6.8 Fortalecer la educación vial de la ciudadanía y el respeto a las leyes de tránsito, en consonancia con una nueva institucionalidad y regulación sectorial.	Aumentado el nivel de seguridad vial/ Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito.
4	Fiscalización: Implementar una fiscalización efectiva que impacte los factores más relevantes de Seguridad Vial, a partir del fortalecimiento y actualización del sistema de consecuencias existente, la provisión de una adecuada dotación de personal y la modernización de los equipos, herramientas y logística dedicada para los fines.	3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social.	3.3.6.1 Desarrollar un sistema de priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística en función de su rentabilidad económica y social y su aporte a una red de comunicaciones que integre el territorio nacional.	Aumentado el nivel de seguridad vial/ Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito.
5	Atención: Lograr una respuesta oportuna y efectiva en los accidentes de tránsito y una atención pre-hospitalaria y hospitalaria que permita la recuperación y rehabilitación de los afectados.	2.2 Salud y seguridad social integral	2.2.1.1 Impulsar el desarrollo de la red pública de salud y de redes privadas, articuladas por niveles de atención, incluyendo la asistencia pre-hospitalaria y traslado sanitario, que brinden atención integral con calidad y calidez, sustentada en una estrategia de atención primaria en salud a nivel nacional, que tome en cuenta las necesidades de los diversos grupos poblacionales.	Reducida la mortalidad y secuelas por accidentes de tránsito.
6	Información: Producir información confiable sobre la Seguridad Vial, a través de la integración de todas las instituciones en una plataforma común que garantice la estandarización, accesibilidad y difusión de la misma, de manera que se convierta en una herramienta efectiva de consulta para la toma de decisiones.	1.1 Administración pública eficiente, transparente y orientada a resultados.	1.1.1.9 Consolidar y fortalecer el Sistema Estadístico Nacional con estándares nacionales únicos, a fin de generar información confiable, necesaria, suficiente, oportuna, desagregada por sexo y de uso colectivo para establecer un correcto diagnóstico de la realidad nacional y de los distintos grupos poblacionales, que permita planificar el desarrollo y ejecutar políticas públicas eficaces y eficientes a todos los niveles.	Políticas de gestión por resultados y fortalecimiento institucional tomadas como base en datos oficiales de calidad./ Políticas transversales y de poblaciones vulnerables caracterizadas con base en estadísticas oficiales del SEN(Instituciones pública y privada, Academias y otros entes del estado)./ Políticas de seguridad y soberanía tomadas con base en evidencias estadísticas de calidad./ Decisiones de salud y seguridad social tomadas y monitoreadas con base en estadísticas oficiales del SEN.

4.8 Sistemas de Monitoreo y Evaluación

Los sistemas de monitoreo y evaluación ayudan a conocer de manera efectiva el nivel de avance de los objetivos planteados y aportan los datos necesarios para realizar los ajustes de manera oportuna y así lograr la consecución de las metas. El éxito del sistema de monitoreo y evaluación va de la mano con la asociación a un propósito concreto, que parte de una comparación con una situación actual o de referencia y se enfoca hacia una meta a ser alcanzada en un determinado momento, acompañándose de un registro y análisis periódico y continuo de las desviaciones.

A fin de lograr una adecuada planificación, evaluación, diseño, prevención, corrección, mantenimiento e implementación de las acciones orientadas al logro de los objetivos definidos, es necesario la correcta y permanente medición de los resultados.

Tomando como punto inicial la experiencia del Plan 2017-2020, donde una de las debilidades evaluadas en la culminación del mismo fue la falta de seguimiento de manera sistemática, y partiendo de que la Seguridad Vial es un tema multifactorial y que son muchas las instituciones involucradas en su gestión, la Ley 63-17 y el reglamento orgánico del INTRANT 177-18, establecen que el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) dará seguimiento y evaluará este Plan, con base a los indicadores definidos y emitirá anualmente un informe con los avances y logros.

Para dicha evaluación, el OPSEVI será responsable de coordinar la Mesa Técnica Permanente de seguimiento a la implementación de las acciones del PENSIV y las sub-mesas por sector que serán definidas.

Los indicadores para la evaluación y seguimiento de los resultados del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial son los siguientes:

1. Tasa de mortalidad nacional por 100 mil habitantes a causa del tránsito.
2. Número de lesionados a causa del tránsito.
3. Tasa de accidentes de tránsito.
4. Tasa de contravenciones impuestas por exposición a principales factores de riesgo.
 - 4.1. Tasa de contravenciones impuestas por el no uso del cinturón de seguridad.
 - 4.2. Tasa de contravenciones impuestas por el no uso del casco en motocicletas.
 - 4.3. Tasa de contravenciones impuestas por exceder los límites de velocidad.
 - 4.4. Tasa de contravenciones impuestas por conducir bajo los efectos del alcohol.
 - 4.5. Tasa de contravenciones impuestas por no uso del Sistema de Retención Infantil (SRI).
 - 4.6. Tasa de contravenciones impuestas por uso de celular en la conducción.
5. Porcentaje de cobros de multas.
6. Porcentaje de vehículos matriculados.
7. Porcentaje de conductores con licencia de conducir.

4.9 Fichas descriptivas de los indicadores de desempeño del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2021-2030.

Fichas Descriptivas de Indicadores del PENSV			
No.	1	Nombre	Tasa de Mortalidad Por Accidente de Tránsito
Eje al que se asocia		Transversal	
Objetivo al que se asocia		Transversal	
Tipo de indicador		De resultado	
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula		Cantidad de víctimas mortales en accidentes de tránsito del periodo	
Segundo Componente de la Fórmula		Población nacional	
Unidad de Medida		Tasa	
Factor de Conversión		100 mil habitantes	
Formula de Cálculo		(Cantidad de victimas mortales de accidente de tránsito / Población Nacional) por 100 mil	
Valores de Referencia / Línea Base		30.9 tasa de muerte por cada 100 mil habitantes (OPSEVI, 2019)	
Meta Prevista		15.5 muertes por cada 100 mil habitantes al 2030 (Reducción de un 50 % de línea base).	
Características			
Fuente: Primer Componente de la Fórmula		Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)	
Fuente: Segundo Elemento de la Fórmula		Estimación de población Oficina Nacional de Estadística (ONE)	
Responsable del Indicador		Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)	
Periodicidad del Indicador		Anual	
Periodicidad de Seguimiento		Semestral	
No	2	Nombre	Tasa de Accidente de Tránsito
Eje al que se asocia		Transversal	
Objetivo al que se asocia		Transversal	
Tipo de indicador		De seguimiento	
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula		Cantidad de accidentes registrados en el período	
Segundo Componente de la Fórmula		Cantidad de vehículos de motor existentes a nivel nacional (Parque Vehicular)	
Unidad de Medida		Tasa	
Factor de Conversión		10 mil Vehículos	
Fórmula de Cálculo		(Cantidad de accidentes registrados en el período/Cantidad de vehículos de motor existente a nivel nacional) x 10,000 vehículos	
Valores de referencia / Línea Base		30.4 Accidentes registrados por 10 mil vehículos (DIGESETT, 2019)	
Meta Prevista		21.3 accidentes por cada 10 mil vehículos al 2030 (Reducción de un 30 % de línea base).	

Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Responsable del Indicador	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Semestral
No 3 Nombre Número de lesionados por Accidentes de Tránsito	
Eje al que se Asocia	Transversal
Objetivo al que se asocia	Transversal
Tipo de indicador	De resultado
Definición Operacional	
Primer Componente de la Fórmula	Cantidad de lesionados por accidentes de tránsito
Segundo Componente de la Fórmula	NA
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	NA
Formula de Cálculo	Cantidad de lesionados por accidentes de tránsito
Valores de Referencia / Línea Base	112,177 lesionados por accidentes de tránsito (MSP, 2019)
Meta Prevista	Reducción al 2030 de un 20 % en relación con la línea base
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Bases de datos Ministerio de Salud Pública (MSP)
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	N/A
Responsable del Indicador	Ministerio de Salud Pública (MSP)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Semestral
No 4 Nombre Tasa de Contravenciones Impuestas por Exposición a Principales Factores de Riesgo	
Eje al que se asocia	Fiscalización
Objetivo al que se asocia	Fortalecimiento del sistema de consecuencia y los modelos de autoridad que deben garantizar el cumplimiento de las leyes de tránsito
Tipo de indicador	De seguimiento
Definición Operacional	
Primer Componente de la Fórmula	Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por exposición a principales factores de riesgo en el período
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de vehículos existentes (para vehicular)
Principales factores de riesgo	No uso de cinturón, No uso de casco, Exceso de velocidad, Conducir bajo los efectos del alcohol, No uso de SRI y Uso de celular
Unidad de Medida	Tasa

Factor de Conversión	10 mil vehículos
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de contravenciones de tránsito impuesta en el periodo / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (parque vehicular) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base	791.9 (DIGESETT, 2019)
Meta Prevista	1,029.4 Incremento de 30 % al 2030
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Responsable del Indicador	Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Semestral
No 4.1 Nombre Tasa de Contravenciones Impuestas por No uso de cinturón de seguridad	
Definición Operacional	
Primer Componente de la Fórmula	Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por No uso de cinturón de seguridad en el período
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de vehículos existentes (para vehicular excluidas las motocicletas)
Unidad de Medida	Tasa
Factor de Conversión	10 mil vehículos
Formula de Cálculo	(Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas en el período / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (parque vehicular excluidas las motocicletas) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base	279.3 (DIGESETT, 2019)
Meta Prevista	363.1 Incremento de 30 % al 2030
No 4.2 Nombre Tasa de Contravenciones Impuestas por No uso de casco en motocicletas	
Definición Operacional	
Primer Componente de la fórmula	Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por No uso de casco en motocicletas en el período
Segundo Componente de la fórmula	Cantidad de vehículos existentes (para vehicular motocicletas)
Unidad de Medida	Tasa
Factor de Conversión	10 mil vehículos
Formula de Cálculo	(Cantidad de contravenciones de tránsito impuesta en el período / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (parque vehicular motocicletas) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base	966.2 (DIGESETT, 2019)
Meta Prevista	1,256 Incremento de 30 % al 2030

No	4.3	Nombre	Tasa de Contravenciones Impuestas por Exceder los límites de velocidad
Definición Operacional			
Primer Componente de la fórmula			Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por Exceder los límites de velocidad en el período
Segundo Componente de la fórmula			Cantidad de vehículos existentes (para vehicular)
Unidad de Medida			Tasa
Factor de Conversión			10 mil vehículos
Formula de Cálculo			(Cantidad de contravenciones de tránsito impuesta en el período / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional(parque vehicular) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base			63.2 (DIGESETT, 2019)
Meta Prevista			82.1 Incremento de 30 % al 2030
No	4.4	Nombre	Tasa de Contravenciones Impuestas por Conducir Bajo los Efectos del Alcohol
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula			Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por Conducir bajo los efectos del alcohol en el período
Segundo Componente de la Fórmula			Cantidad de vehículos existentes (para vehicular)
Unidad de Medida			Tasa
Factor de Conversión			10 mil vehículos
Formula de cálculo			(Cantidad de contravenciones de tránsito impuesta en el periodo / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (parque vehicular) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base			A determinar
Meta Prevista			A determinar
No	4.5	Nombre	Tasa de Contravenciones Impuestas por no uso del Sistema de Retención Infantil (SRI)
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula			Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por no uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) en el período.
Segundo Componente de la Fórmula			Cantidad de vehículos existentes (para vehicular excluidas las motocicletas)
Unidad de Medida			Tasa
Factor de Conversión			10 mil vehículos
Formula de Cálculo			(Cantidad de contravenciones de tránsito impuesta en el periodo / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (parque vehicular excluidas las motocicletas) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base			A determinar
Meta Prevista			A determinar

No	4.6	Nombre	Tasa de Contravenciones Impuestas por Uso de celular en la conducción
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula			Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas por uso de celular en la conducción en el período
Segundo Componente de la Fórmula			Cantidad de vehículos existentes (para vehicular)
Unidad de Medida			Tasa
Factor de Conversión			10 mil vehículos
Formula de Cálculo			(Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas en el periodo / cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (parque vehicular) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base			68 (DIGESETT, 2019)
Meta Prevista			88.4 Incremento de 30 % al 2030
Definición Operacional			
No	5	Nombre	Porcentaje de Cobro de multas
Eje al que se asocia			Fiscalización
Objetivo al que se asocia			Fiscalización
Tipo de indicador			De seguimiento
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula			Cantidad de contravenciones impuestas
Segundo Componente de la Fórmula			Cantidad de contravenciones pagadas
Unidad de Medida			Porcentaje
Factor de Conversión			100
Formula de Cálculo			(cantidad de contravenciones pagadas / cantidad de contravenciones impuestas) x 100
Valores de Referencia / Línea Base			7 % (PGR,2016)
Meta Prevista			77 % al 2030
Características			
Fuente Primer Componente de la Fórmula			Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula			Procuraduría General de la República (PGR)
Responsable del Indicador			Procuraduría General de la República (PGR)
Periodicidad del Indicador			Anual
Periodicidad de Seguimiento			Semestral
Definición Operacional			
No	6	Nombre	Porcentaje de vehículos matriculados
Eje al que se asocia			Fiscalización
Objetivo al que se asocia			Fortalecimiento proceso de control y matriculación de vehículos
Tipo de indicador			De seguimiento
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula			Cantidad de vehículos en circulación (Encuestados)
Segundo Componente de la Fórmula			Cantidad de vehículos matriculados (Encuestados)
Unidad de Medida			Porcentaje
Factor de Conversión			100

Formula de Cálculo	(Cantidad de vehículos matriculados (Encuestados) / Cantidad de vehículos en circulación (Encuestados)) x 100		
Valores de Referencia / Línea Base	71 % estimado general, (2015, DGII), disminuidos a un 55 % en el caso de las motocicletas		
Meta Prevista	95 % al 2030		
Características			
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Encuestas		
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	Encuestas		
Responsable del Indicador	Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)		
Periodicidad del Indicador	Anual		
Periodicidad de Seguimiento	Semestral		
No. 7 Nombre % Conductores con Licencia de Conducir vigente			
Eje al que se asocia	Movilidad		
Objetivo al que se asocia	Conductores con los conocimientos y capacidades requeridos y hábitos y comportamientos seguros		
Tipo de indicador	De seguimiento		
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula	Cantidad de conductores (Encuestados)		
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de conductores con licencias vigente (Encuestados)		
Unidad de Medida	Porcentaje		
Factor de Conversión	100		
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de conductores con licencias vigente (Encuestados)/ Cantidad de conductores (Encuestados)) x 100		
Valores de Referencia / Línea Base	57 % (DGTT, 2016)*		
Meta Prevista	90 %		
Características			
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Encuestas		
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	Encuestas		
Responsable del Indicador	Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)		
Periodicidad del Indicador	Anual		
Periodicidad de Seguimiento	Semestral		
No. 8 Nombre % Vehículos con Inspección Técnica Vehicular			
Eje al que se asocia	Movilidad		
Objetivo al que se asocia	Vehículos con condiciones técnicas y cumplimiento de normas internacionales		
Tipo de indicador	De seguimiento		
Definición Operacional			
Primer Componente de la Fórmula	Cantidad de vehículos matriculados		
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de vehículos con inspección técnica vehicular		

Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	100
Formula de Cálculo	(Cantidad de vehículos con inspección técnica / Cantidad de vehículos matriculados) x 100
Valores de Referencia / Línea Base	46 % sin motocicletas (DGTT,2014)
Meta Prevista	75 % incluyendo motocicletas
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	INTRANT
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	INTRANT
Responsable del Indicador	INTRANT
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Semestral
No. 9 Nombre Medición de Actitudes de la Población hacia la Seguridad Vial	
Eje al que se asocia	Transversal
Objetivo al que se asocia	Transversal
Tipo de indicador	De seguimiento
Definición Operacional	
Primer Componente de la Fórmula	NA
Segundo Componente de la Fórmula	NA
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	NA
Formula de Cálculo	Percepción de riesgo de la población y riesgo asumido declarado (actitudes y comportamientos) medido en escala del 1 al 10 a través de encuesta
Valores de Referencia / Línea Base	A determinar mediante encuesta inicial
Meta Prevista	Incremento porcentual del 8 % anual
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	NA
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	NA
Responsable del Indicador	Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Anual

BIBLIOGRAFÍA

- **Comisión Presidencial para la Seguridad Vial; Organización Panamericana de la Salud; Organización Mundial de la Salud (2017).** Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV) 2017-2020.
- **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre; Organización Panamericana de la Salud; Organización Mundial de la Salud (2018).** Guía Metodológica para Elaborar Planes Locales de Seguridad Vial.
- **INTRANT (2020).** Boletín Informativo núm. 01-2020. Disponible en: <http://opsevi.intrant.gob.do/wp-content/uploads/2020/08/boletin-03-2020-digital.pdf>
- **INTRANT (2020).** Guía para la Evaluación e Implementación de Entornos Escolares Seguros. Disponible en: https://www.intrant.gob.do/index.php/noticias/item/download/125_9e9e-3d02f23b65b0da293bde5f154497
- **INTRANT (2019).** Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana (PENSV-M) 2019-2022. Disponible en: <http://opsevi.intrant.gob.do/wp-content/uploads/2020/04/Plan-Estrat%C3%A9gico-Nacional-de-Seguridad-Vial-de-Motocicletas-para-la-Rep%C3%ABlica-Dominicana-2019-2022.pdf>
- **INTRANT (2020).** Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Peatones para la República Dominicana (PENSV-P), 2020-2023. Disponible en: <http://opsevi.intrant.gob.do/wp-content/uploads/2020/08/Plan-de-peatones-INTRANT-Digital.pdf>
- **Ley 1-12, Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.** Disponible en: <https://mepyd.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/end/marco-legal/ley-estrategia-nacional-de-desarrollo.pdf>
- **Ley núm. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, República Dominicana, 2017.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Leyes/Ley%20143-01.pdf>
- **Naciones Unidas (2020).** Objetivos de Desarrollo Sostenible (2020-2030). Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- **Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores y de Centros Médicos Autorizados a su Expedición, 2019.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%203-19%20Certificado%20Medico%20Psicofisico%20GO.pdf>
- **Reglamento de Escuelas de Conductores, 2019.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%201-19%20Escuelas%20de%20Conductores%20GO.pdf>
- **Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular, 2019.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%205-19%20Inspeccion%20Tecnica%20Vehicular%20GO.pdf>

- **Reglamento de Licencias de Conducir, 2019.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%206-19%20Licencia%20de%20Conducir%20GO.pdf>
- **Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, 2020.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%20254-20%20Planes%20Laborales%20SV%20y%20Movilidad%20GO.pdf>
- **Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir, 2019.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%204-19%20Sistma%20de%20Puntos%20GO.pdf>
- **Reglamento del Transporte de Cargas, 2020.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%20258-20%20Transporte%20de%20Cargas%20GO.pdf>
- **Reglamento de Transporte Escolar, 2020.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%20257-20%20Transporte%20Escolar%20GO.pdf>
- **Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros Vehículos de Movilidad Personal, 2020.** Disponible en: <https://www.intrant.gob.do/transparencia/phocadownload/BaseLegal/Decretos/Decreto%20256-20%20Motocicletas%20Bicicletas%20y%20VMP%20GO.pdf>
- **Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto del 2020, A/RES/74/299.** Disponible en: <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/74/299>
- **World Health Organizations, Decade of Action World Health Organization, 2011-2020.** Disponible en: <https://www.un.org/pga/74/wp-content/uploads/sites/99/2020/08/Draft-Resolution-Road-Safety.pdf>

ISBN 978-9945-9250-3-6



Plan Estratégico Nacional para la **Seguridad Vial** de la República Dominicana

(PENSV) 2021-2030

La finalidad de este nuevo Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial en la República Dominicana 2021-2030 (PENSV), es definir los objetivos, acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los siniestros, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

El mismo se estructura en 6 ejes estratégicos, en los que se sugiere concentrar los esfuerzos y acciones, enmarcados bajo los cinco pilares propuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y que guían el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2020-2030.

