COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

Organización Panamericana de la Salud

Organización Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA (PENSV) 2017-2020

Enero 2017

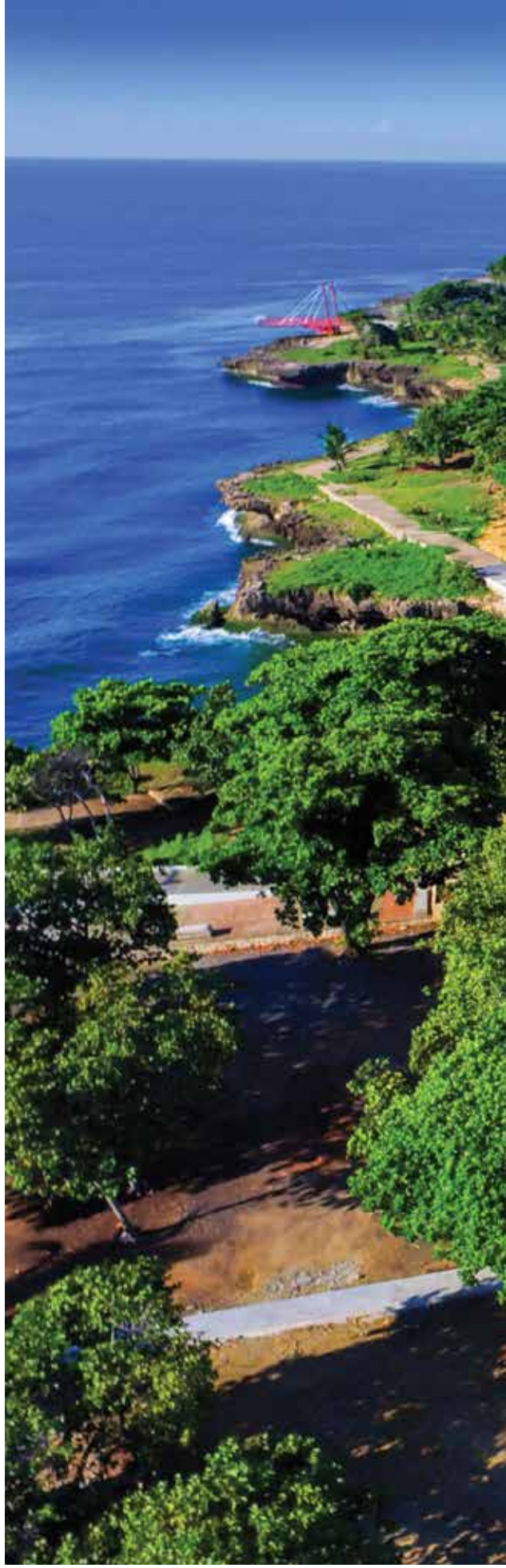
PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA (PENSV) 2017-2020

Enero 2017

COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

Organización Panamericana de la Salud

Organización Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas



TÍTULO ORIGINAL
Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017 – 2020.

CITAR: COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL; ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD; ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA. SANTO DOMINGO: CPSV; 2017.

© Comisión presidencial para la seguridad vial

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Avenida Héctor Homero Hernández Vargas esq. Calle Horacio Blanco Fombona, Ensanche La Fe

Distrito Nacional, República Dominicana

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Tony Nuñez y Asociados

IMPRESIÓN
Tony Nuñez y Asociados

PRIMERA EDICIÓN
500 ejemplares

IMPRESO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA
Diciembre, 2017

CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS 11

SIGLAS Y ACRÓNIMOS 14

PRÓLOGO 16

RESUMEN EJECUTIVO 19

Informaciones mundiales y regionales 29

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 32

Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible 33

Declaración de Brasilia sobre la seguridad vial 34

Resolución de la Asamblea Mundial de la Salud WHA69.7 34

Plan Maestro Fortalecimiento de la Seguridad Vial en Ciudades de Mesoamérica 2015 35

Informaciones nacionales 36

Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 36

Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana 38

Estudio de Apoyo a la Implementación de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial (ATN/OC-14177-DR) 40

Lineas de acción propuestas por el Estudio del BID. 40

Acciones urgentes para la reducción de la siniestralidad 41

Acciones urgentes para mejorar el sistema de seguridad vial 42

Elementos de institucionalidad a tener en cuenta para la gestión de una política nacional de seguridad vial 44

Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana 44

Comisión Presidencial para la Seguridad Vial 46

Contexto demográfico y económico 49

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA . . . 49

Características de la red vial nacional . . . 53
Parque vehicular . . . 56
Accidentes y víctimas del tránsito . . . 59
Mortalidad asociada al tránsito . . . 60
Morbilidad asociada al tránsito . . . 70
Controles para la seguridad vial . . . 73
Seguridad vial en relación con otros países . . . 79
Institucionalidad de la seguridad vial . . . 81
Fundamento estructural . . . 83

PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA . . . 83

Metodología . . . 84
Alcance . . . 91
Visión . . . 92
Propósito . . . 92
Filosofía . . . 93
Ejes estratégicos y objetivos generales . . . 94
Objetivos específicos y líneas de acción . . . 96
Sistemas de monitereo y evaluación . . . 114
Cronograma de implementación . . . 121

BIBLIOGRAFÍA . . . 131

GLOSARIO DE TÉRMINOS . . . 135

INDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

Pilares propuestos por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, OMS . . . 32

Objetivos y Metas de Seguridad Vial en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible . . . 33

Líneas de Acción de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 vinculadas a la Seguridad Vial . . . 37

Proyectos y Líneas de Acción de la Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana vinculados a la Seguridad Vial . . . 39

Población de la República 2010-2016 . . . 49

Población de República Dominicana por Sexo. Período 2010-2016 . . . 50

Población de República Dominicana por Grupo Etario. Período 2010-2016 . . . 50

Población de República Dominicana por Provincias. Período 2010-2016 . . . 51

Población de la República Dominicana por Zona . Período 2010-2016 . . . 52

Clasificación Funcional del Sistema de Carreteras de la República Dominicana, año 2016 . . . 54

Longitudes de Carreteras por Categoria, años 1997, 1998, 2002, 2008, 2014 y 2016 . . . 55

Evolución del Parque Vehicular. Período 2010-2016 . . . 56

Número y Porcentaje Anual de Vehículos por Tipo, Años 2000, 2010 y 2016 . . . 57

Distribución Muertes a causa del Tránsito por Sexo. Período 2010-2016 . . . 60

Número de Muertes a causa del Tránsito por Grupo Etario. Período 2010-2016 . . . 61

Porcentaje Causas de Muerte en la República Dominicana por Grupo Etario, año 2012 . . . 62

Número de Muertes a Causa del Tránsito y el lugar que ocupa por Grupo de Edad, 2012 . . . 63

Número y Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por tipo de Vehículo. Período 2010-2016 . . . 64

Número de Muertes Anual a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo. Período 2010-2016 . . . 64

Número de Muertes a Causa del Tránsito por Mes. Período 2010-2016 . . . 65

Porcentaje de Muertes Causa del Tránsito por Día de Semana de Ocurrencia de los Eventos. Período 2010-2016 . . . 65

Número de Muertes a Causa del Tránsito por Rango de Horario de Ocurrencia de los Eventos. Período 2010-2016 . . . 66

Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Incidente. Período 2010-2016 . . . 66

Número de Muertes a Causa del Tránsito
según Zona de Ocurrencia del Evento. Período 2010-2016 67

Número de Muertes Anual a Causa del Tránsito
según Zona de Ocurrencia del Evento. Período 2010-2016 67

Estratificación Provincias del País de Acuerdo al Porcentaje de Muertes
a Causa del Tránsito. Período Enero 2010-Noviembre 2016. 68

Puntos Críticos/Negros de Siniestralidad Vial
de Las Autopistas Duarte y Las Américas. Período 2010-2016 69

Número de Lesionados a Causa del Tránsito por Sexo. Año 2016 70

Número de Lesionados a causa del Tránsito por Sexo y Grupo Etario. Año 2016 71

Número de Lesionados a causa del Tránsito por Provincia. Año 2016 72

Total y Porcentajes de Infracciones Anuales por Tipo. Período 2010- 2016 73

Número de Contravenciones por Tipo de Infracción. Período 2010- 2016 74

Número Contravenciones Anual por Violar la Luz Roja. Período 2010- 2016 75

Número Contravenciones Anual por No Usar el Cinturón de Seguridad.
Período 2010- 2016. 75

Número Contravenciones Anual por No Usar Casco Protector.
Período 2010- 2016. 76

Número Contravenciones Anual por Hablar por el Celular al Conducir.
Período 2010- 2016. 76

Número Contravenciones Anual por Conducir a Exceso de Velocidad.
Período 2010- 2016. 77

Posición de la República Dominicana en Relación con los demás Paises del Mundo
de Acuerdo a la Tasa de Mortalidad a Causa del Tránsito en los Informes
Mundiales de Seguridad Víal de la OMS. Años 2013 y 2015 79

Tasa de Mortalidad a Causa del Tránsito
de los Países de la Región de las Américas y El Caribe. Año 2013 80

Estructura del Plan Estrtégico Nacional de Seguridad Vial 84

Relación de los Ejes Estrtégicos del PENSV
y Los Pilares Mundiales para la Seguridad Víal de la OMS. 96

Ejes Estratégicos del PENSV y sus Correspondientes Objetivos Generales 97

Líneas de Acción para cada Objetivo Específico del PENSV
con sus Correspondientes Responsables y Períodos de Inicio de Ejecución 98

AMET
ANTER
911

AGRADECIMIENTOS

Es momento de hacer un reconocimiento al esfuerzo y aporte de personas y entidades comprometidas con la mejora de la seguridad vial, sin las cuales no habría sido posible elaborar el presente Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017 - 2020.

Todas las personas y entidades que se mencionan en esta sección de Agradecimientos han colaborado activamente, ya sea participando en la Mesa Técnica de Trabajo de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, la cual se constituyó para el consenso de expertos nacionales, internacionales y la ciudadanía en general, en los talleres de consulta pública o en reuniones de discusión, comentarios y debate sobre los temas planteados.

En primer lugar, agradecer a todas las instituciones que conforman la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, en las personas de sus máximos titulares y sus representantes permanentes, quienes asumieron con dedicación, responsabilidad y entusiasmo las tareas encomendadas por el Presidente Constitucional de la República, Lic. Danilo Medina Sánchez, en el marco del Decreto 263-16 del 19 de septiembre de 2016. Asimismo, los representantes de las instituciones miembros de la Comision Presidencial para la Seguridad Vial que conformaron su Mesa Técnica de Trabajo, así como las instituciones y personas invitadas a participar de manera permanente en los trabajos de la mesa.

Destacamos de manera especial, la dedicación de la Ing. Claudia Franchesca de los Santos, Viceministra de Obras Públicas y Comunicaciones, la Lic. Miguelina Figueroa, Directora General del Despacho del Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones y la Ing. Delsa Tactuk, Directora General de Planificacion y Desarrollo del MOPC, y su meritorio esfuerzo en lograr que el PENSV 2017-2020 sea una realidad.

Asimismo, merece una mención especial, el Prof. Dr. Francisco Alonso, Director del Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, Gobierno de España, quien desde la conformación de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial demostró su compromiso de colaborar con el Gobierno Dominicano en la revisión del PENSV y el Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que de seguro se extenderá a su desarrollo e implementación.

En el mismo sentido quiero aprovechar para reconocer a la Organización Panamericana de la Salud (OPS), órgano regional de la Organización Mundial de la Salud, en las personas de la Dra. Alma Morales Salinas, Representante OPS/OMS en el país, Dra. Liz Parra, Asesora del Programa de Emergencias en Salud e Ing. Rosa Urania Abreu, Consultora Nacional en Seguridad Vial, Agua y Saneamiento, por la invaluable colaboración técnica y económica brindada a la Comision Presidencial para la Seguridad Vial, la cual se extenderá hasta la edición e impresión del presente documento y más allá en las labores necesarias para su implementación.

De esta forma, la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial intentó recoger los aportes de todos los dominicanos reuniendo a más de 200 representantes de sectores tan diversos como autoridades oficiales, organizaciones internacionales, asociaciones empresariales, asociaciones de la sociedad civil y de apoyo a víctimas, organizaciones sin fines de lucro, universidades e institutos de investigación y academia.

A todos y todas, ¡muchas gracias!

RECONOCIMIENTO A LOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL Y SU MESA TÉCNICA DE TRABAJO

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

GONZALO CASTILLO TERRERO
MINISTRO

CLAUDIA FRANCHESCA DE LOS SANTOS
VICEMINISTRA

MIGUELINA FIGUEROA
DIRECTORA GENERAL DEL DESPACHO DEL MINISTRO

DELSA TACTUK
DIRECTORA GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y ASISTENCIA SOCIAL

ALTAGRACIA GUZMÁN MARCELINO
MINISTRA

RAMÓN LEONEL UREÑA
DIRECTOR NACIONAL DEL PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO (PREMAT)

SARAH ACOSTA
COORDINADORA TÉCNICA DEL PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO (PREMAT)

SUHAILL ROMERO
ENCARGADA VIGILANCIA ESPECIAL DEL PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO (PREMAT)

MINISTERIO DE INTERIOR Y POLICÍA

CARLOS AMARANTE BARET
MINISTRO

GEOVANNY TEJADA
VICEMINISTRO

MINISTERIO DE EDUCACIÓN

ARQ. ANDRÉS NAVARRO
MINISTRO

CORONEL PÉREZ BRITO
DIRECTOR POLICÍA ESCOLAR

EDWIN MARRERO CASTILLO
SUB-DIRECTOR POLICÍA ESCOLAR

PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

JEAN ALAIN RODRÍGUEZ
PROCURADOR GENERAL

VÍCTOR LORA
COORDINADOR GESTIÓN DESPACHO

KATIUSKA VIVIANO CASTILLO
PROCURADORA FISCAL

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

LUIS EDUARDO ESTRELLA
DIRECTOR GENERAL

LUIS PÉREZ SIMÓ
DIRECTOR TÉCNICO

AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE

GENERAL DE BRIGADA (PN) DR. FRENER BELLO ARIAS
DIRECTOR GENERAL

MIGUEL JIMÉNEZ
ENCARGADO DIVISIÓN ESTADÍSTICAS

CORONEL RAFAEL TEJADA BALDERA
INVESTIGADOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

JOSÉ ALEJANDRO PIÑEYRO
ENCARGADO ESTADÍSTICAS DE TRÁNSITO

CINTHIA ALCÁNTARA
ENCARGADA ESTADÍSTICAS Y TRANSPORTE

ALEXANDRA CEDEÑO
DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

DIRECCIÓN GENERAL DE IMPUESTOS INTERNOS

LIC. MAGIN DÍAZ
DIRECTOR GENERAL

RICARDO MELÉNDEZ
ENCARGADO DEPARTAMENTO VEHÍCULOS DE MOTOR

CAROLINA YAMAMOTO
GERENTE DEL DEPARTAMENTO DE VEHÍCULOS DE MOTOR

LIGA MUNICIPAL DOMINICANA

ING. JOHNNY JONES
SECRETARIO GENERAL

ING. VÍCTOR MEJÍA FAMILIA
DIRECTOR CONSTRUCCIONES

FEDERACIÓN DE MUNICIPIOS

ING. RAFAEL HIDALGO
PRESIDENTE

ONEIDA FÉLIZ MEDINA
GERENTE TÉCNICO

CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIAS

GENERAL DE BRIGADA (ERD), DR. JUAN MANUEL MÉNDEZ GARCÍA
DIRECTOR

JULIÁN ALBERTO GARCÍA
CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIAS

DEFENSA CIVIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

MAYOR GENERAL, ERD, RAFAEL EMILIO DE LUNA PICHIRILO
DIRECTOR

RAMÓN DE LA ROSA ÁVILA
TÉCNICO

JOSÉ ALCANTARA
SUBDIRECTOR NACIONAL
DEFENSA CIVIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

MINISTERIO DE ECONOMÍA, PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

LIC. ISIDORO SANTANA
MINISTRO

MILCÍADES PÉREZ
ESPECIALISTA TRANSPORTE

SEGUROS BANRESERVAS CENTRO DEL AUTOMOVILISTA

LUIS H. TORRES
GERENTE GENERAL

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (OPS/OMS)

ALMA MORALES SALINAS
REPRESENTANTE

LIZ PARRA
ASESORA

VÍCTOR PAVARINO
CONSULTOR SEGURIDAD VIAL

ROSA URANIA ABREU
CONSULTORA SEGURIDAD VIAL

CEPAL | NACIONES UNIDAS DIVISIÓN DE RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

AZHAR JAIMURZINA
JEFA UNIDAD SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA

CEPAL | NACIONES UNIDAS

GABRIEL PÉREZ SALAS
OFICIAL DE ASUNTOS ECONÓMICOS

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

MARISELA PONCE DE LEÓN VALDÉS
SEGURIDAD VIAL - DIVISIÓN DE TRANSPORTE

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN EN TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL (INTRAS) DE LA UNIVERSIDAD DE VALENCIA, GOBIERNO DE ESPAÑA

DR. PROFESOR FRANCISCO ALONSO
DIRECTOR

FREDDY GARCÍA
COLABORADOR

INSTITUTO NACIONAL DE CIENCIAS FORENSES (INACIF)

FRANCISCO MANUEL GERDO ROSALES
DIRECTOR GENERAL

LUCY ALCANTARA
SUB DIRECTORA DE MEDICINA FORENSE

MIGUEL NÚÑEZ GIL
MÉDICO FORENSE

SISTEMA NACIONAL DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS Y SEGURIDAD 911

GENERAL, ERD, DR. DALVERT POLANCO ARIAS
DIRECTOR EJECUTIVO

DANNY RUTINEL
ENCARGADO

OFICINA NACIONAL DE ESTADÍSTICAS (ONE)

ALEXANDRA IZQUIERDO
DIRECTORA NACIONAL

JUAN ARIAS
DIRECTOR COORDINADOR SEN

DANILO DUARTE
ENCARGADO TECNOLOGÍA

ALMA VARGAS
COORDINADORA

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AMET
Autoridad Metropolitana de Transporte de la República Dominicana

BID
Banco Interamericano de Desarrollo

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

CSPV
Comisión Presidencial para la Seguridad Vial

DIGESETT
Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre

DGII
Dirección General de Impuestos Internos de la República Dominicana

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

MIDE
Ministerio de Defensa de la República Dominicana

MINPRE
Ministerio de La Presidencia

MOPC
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de la República Dominicana

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

MSP
Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social

MINERD
Ministerio de Educación de la República Dominicana

ODS
Objetivos de Desarrollo Sostenible

ODM
Objetivos de Desarrollo del Milenio

OMS
Organización Mundial de la Salud

ONG
Organización No Gubernamental

OPS
Organización Panamericana de la Salud

ONU
Organización de las Naciones Unidas

PNSC
Plan Nacional de Seguridad Ciudadana

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

PGR
Procuraduría General de La República

PNUD
Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo

SNS
Servicio Nacional de Salud

SIT
Sistemas Inteligentes de Transporte

SRI
Sistemas de Retención Infantil

TIC
Tecnología de la Información y la Comunicación

PRÓLOGO

El impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias negativas para la vida humana, la seguridad ciudadana y la movilidad del país hacen que sea una prioridad afrontar su problemática con políticas públicas y acciones concretas, contundentes, integrales y medibles.

En respuesta, el Gobierno de la República Dominicana presidido por el Lic. Danilo Medina Sánchez, estableció como una prioridad y política de Estado la mejora de la seguridad vial, la cual se aborda en el presente Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) 2017 - 2020.

El PENSV 2017-2020 que hoy presentamos se caracteriza por ser un plan integral, que plantea atender a todos los factores y actores que tienen responsabilidad en el ámbito del tránsito y la seguridad vial, procurando dar una respuesta sistémica y robusta a esta problemática. Debe ser complementado con el desarrollo de un plan nacional de movilidad y transporte, así como de planes locales (provinciales o municipales) de movilidad y seguridad vial.

Pensado por y para las personas, es el resultado de un proceso participativo e inclusivo, ya que en su elaboración participaron representantes del sector público, privado y de la sociedad civil, logrando con ello considerar las necesidades de todos. Su implementación exitosa requiere por igual el reto de lograr el involucramiento activo de los diversos actores de la sociedad dominicana que inciden en la solución de los problemas asociados al tránsito y la seguridad vial.

Entre las características que distinguen el PENSV 2017-2020 destacamos:

- Su Excelencia: se basa en un análisis riguroso de la información existente y en la experiencia acumulada en otros países, para plantear la adopción y ejecución de un conjunto de medidas y acciones adaptadas a la realidad dominicana. Asimismo, entre sus principales objetivos se encuentra mejorar las fuentes de información existentes y evaluar de manera objetiva los avances obtenidos con su implementación a través de los indicadores en él definidos.

- Su Bondad: que reside en su carácter social y humano, ya que promueve un cambio cultural positivo y el desarrollo de valores (tales como solidaridad, altruismo, empatía, compromiso, entre otros), que persigue ir más allá de la problemática de la accidentalidad vial a la que principalmente trata de atender y contribuir a construir una sociedad mejor.

- Su Trascendencia: aspira a que su incidencia y proyección no sean meramente puntual, sino que se prolonguen por generaciones y se conviertan en un hito desde una perspectiva histórica y social, que trascienda del ámbito interno del país al internacional, en apoyo a nuestros principales sectores productivos.

- Su Riqueza: procura generar beneficios en todos los órdenes, al promover el desarrollo de la industria y los servicios, y consecuentemente nuevos puestos de trabajo. Por igual, de forma paralela e inversa, busca lograr reducir el alto gasto, mayor y especialmente público, que en estos momentos se destina reparar daños evitables.

En definitiva, el presente Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017-2020, pretende de una manera global y sistémica, contribuir a la reducción de los accidentes de tránsito en República Dominicana de forma ambiciosa, modificando la cultura de seguridad vial del país con el concurso de todos y cada uno de sus ciudadanos..

Gonzalo Castillo T.
Presidente y Secretario de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial
Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones

RESUMEN EJECUTIVO

La frecuencia y la magnitud de las lesiones y las muertes ocasionadas por el tránsito en la República Dominicana constituyen una problemática que requiere intervenciones prioritarias y urgentes que demandan del concurso y compromiso del liderazgo al más alto nivel político del país. De acuerdo con el Informe Mundial sobre Seguridad Vial de la Organización Mundial de la Salud (OMS) del año 2015, durante el año 2013 la tasa de mortalidad por esta causa en la República Dominicana fue de 29.3 muertes por 100 mil habitantes, lo que significa que durante ese año aproximadamente 3,000 personas perdieron la vida en el tránsito. Esta tasa representa 1.85 veces la tasa de la Región de Las Américas y nos coloca como el país de mayor mortalidad en el continente por esta causa.

Abordar esta problemática presenta cierta complejidad, dada la multiplicidad de instituciones gubernamentales vinculadas al tránsito y la seguridad vial en su conjunto, que trabajan de manera aislada, sin el liderazgo y la coordinación requeridos para propiciar la eficiente puesta en marcha de políticas públicas que preserven la vida y que organicen de manera restrictiva los factores que hagan posible potencializar los riesgos de colisiones o siniestros en el tránsito.

La Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2030, documento de políticas públicas más importante del país aprobado mediante la Ley 1-12 del 26 de enero de 2012, en sus Ejes 1, 3 y 4 recogió líneas de acción que tienen interés para la seguridad vial, asociadas a sus objetivos generales y específicos. De igual forma, la Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana (ENSC), instrumento de planificación estatal para la preservación de la seguridad ciudadana en la República Dominicana, en su Eje 2 sobre "Prevención", incluyó expresamente como objetivo estratégico procurar el incremento de la seguridad vial en el territorio nacional, mediante objetivos y acciones orientadas a garantizar vías de tránsito seguras y eficientes, implementar programas de educación vial, mejorar el servicio de transporte público y colectivo y fortalecer el cumplimiento de las leyes de tránsito. Consecuentemente, los objetivos trazados por la END y ENSC han sido considerados e incluidos en los planteamientos de este plan.

El antecedente más reciente con que cuenta la República Dominicana para conocer el estado de situación de la seguridad vial lo constituye el Estudio de Apoyo a la Implementación de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial realizado en los años 2012 a 2014 por el Estado Dominicano con la cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la finalidad de definir lineamientos básicos para una estrategia enfocada en resultados de corto plazo. También es importante destacar que actualmente la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) se encuentra realizando un estudio sobre el desempeño de la seguridad vial en el país.

Actualmente cursa en el Congreso Nacional el Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante, el "Proyecto de Ley"), que constituye una herramienta necesaria para la mejora integral del problema del tránsito y la seguridad vial en el país.

No obstante, dada la gravedad del problema, es necesario tomar medidas urgentes que ayuden a mejorar la seguridad vial y coordinar esfuerzos institucionales hasta el momento en que el Proyecto de Ley se apruebe y entre en vigencia el nuevo marco legal en él contenido.

Atendiendo a todo lo antes expuesto, el Gobierno Dominicano, encabezado por el Presidente Constitucional de la República, Licenciado Danilo Medina Sánchez, ha asumido un papel activo en la mejora de la seguridad vial en la República Dominicana, mediante el diseño y la implementación de políticas públicas que persiguen lograr una reducción significativa de las muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito. Este compromiso se pone de manifiesto con la creación de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial mediante el Decreto 263-16 del 19 de septiembre de 2016, como organismo de coordinación responsable de la mejora de la seguridad vial en el país, integrado por los funcionarios de más alto nivel de las instituciones con mayores competencias en la materia, para garantizar un abordaje integral de esta problemática.

Esta Comisión tiene a su cargo la responsabilidad de presentar este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, a fin de intervenir los principales focos de la problemática en el país, planteando propuestas de corto, mediano y largo alcance. Debe, además, propiciar las facilidades institucionales que permitan implementar políticas públicas en la materia, así como coordinar, articular y apoyar las acciones entre las distintas instituciones responsables, para garantizar la coherencia y el alineamiento con este PENSV.

Con una población de 10 millones de habitantes, que crece a un ritmo del 3.1% anual y se encuentra concentrada en el 74.3% dentro de las zonas urbanas, a la que se suma la cifra de aproximadamente 6 millones de visitantes a través del turismo y los residentes en el exterior, la movilidad constituye un verdadero reto.

Para estos fines contamos con un activo de alto valor que lo constituyen los 19,705 kilómetros de red vial, de los cuales 5,514 kilómetros son de carreteras, 8,672 kilómetros son de caminos vecinales y 5,519 kilómetros de caminos temporales y trochas[1].

Sin embargo, aunque la infraestructura vial del país es valorada como una de las mejores de América Latina, la misma requiere intervenciones puntuales para solucionar deficiencias en los tramos carreteros, tramos de concentración de accidentes, puntos negros y/o puntos críticos, al margen de la construcción de nuevas vías. Esas intervenciones conllevan la construcción de nuevas vías en unos casos o la rehabilitación, ampliación o mejora de vías existentes.

El parque vehicular por su parte, que de acuerdo con las estadísticas oficiales de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), al 31 de diciembre de 2016 contaba con 3,854,038 vehículos de motor, creció en el 2016 en un 6.3% respecto al 2015. De este total, el 54.4% (más de 2 millones) son motocicletas. En este aspecto es importante señalar que se reconoce un importante subregistro de vehículos y de mucha mayor dimensión para las motocicletas.

Para fines de la seguridad vial, hay que tomar en cuenta que entre los años 2004 y 2015, la población del país aumentó en un 12.7%[2], mientras que el parque vehicular se incrementó en más de un 100%[3], verificándose un aumento de la motorización siete veces mayor al crecimiento poblacional.

Este incremento combinado de población y motorización hace cada vez mayor el desafío que se asume localmente para la disminución de víctimas a causa del tránsito.

1 Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), 2016.

2 Censo Nacional de Población y Vivienda realizado por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), 2010.

3 De acuerdo al Informe sobre Seguridad Vial en las Américas OMS, 2016, la tasa vehicular por mil del país, creció un 84% en el período 2004-2015, subiendo de 193.8 en el 2004 a 362 en el 2015.

Otro aspecto de interés es la antigüedad del parque vehicular, que al año 2015, el 53.4% correspondía a vehículos fabricados en el año 2000 o antes, lo que se traduce en condiciones desfavorables y de alto riesgo para la seguridad vial. A esto se suma la inexistencia de una adecuada y sistemática inspección vehicular, adaptada a las características del parque vehicular nacional y a la necesidad de promover su renovación escalonada, que hacen posible la circulación de vehículos sin ningún parámetro de seguridad para sus conductores y los demás usuarios de las vías.

Ante este escenario, entre el año 2010 y 2016, encontramos las siguientes situaciones sobre la mortalidad y morbilidad asociadas al tránsito en la República Dominicana:

- El costo social de las muertes anuales por accidentes de tránsito se estima que tiene un impacto equivalente al 2.21% del PIB anual, ello sin considerar el impacto de los accidentados del tránsito que resultan con discapacidad total o parcial[4].

- El tránsito es una las primeras causas de muertes y lesiones en nuestro país, afectando especialmente a los grupos de edad de mayor productividad: jóvenes entre 21 y 30 años representan el 60% de las víctimas mortales.

- El indicador de años de vida perdidos por muerte prematura a causa de tránsito (AVPP) ilustra la pérdida que sufre la sociedad dominicana como consecuencia de la mortalidad de adolescentes y jóvenes por el tránsito. Al año 2010, el total de AVPP se estimaba en 110,036, del cual 93,771 correspondía a hombres y 16,365 a mujeres. La mayor cantidad de muertes está en edades entre los 15 -55 años, siendo el punto más crítico entre los 15 y 20 años de edad[5].

- En el período 2010-2016 en el país se registraron alrededor de 13,374 muertes por accidentes de tránsito.

- Solo en el año 2016, el número total de lesionados reportados por esta causa ascendió a 105,873 personas, reflejando un incremento frente al 2015 que fue de 31,836 casos, equivalente a un 43%[6].

- Afectan especialmente a los hombres (87% de los muertos y 74.1% de los lesionados).

- Mayoritariamente involucran a motocicletas (62.9% de los muertos).

- Los peatones atropellados representaron un 19.8%, ocupando el segundo lugar de los usuarios más vulnerables, después de los motociclistas.

- La mayor cantidad de accidentes se produce en días feriados, fines de semana largos, vacaciones de verano y finales de año, en comienzo y fines de semana (viernes a lunes) y en horario nocturno.

- Una elevada cantidad de accidentes ocurre en el Gran Santo Domingo pero la problemática impacta todo el país, especialmente en las carreteras, asociados a condiciones no seguras en los vehículos, como neumáticos en malas condiciones, poca iluminación; así como factores de riesgo derivados del comportamiento humano, como el exceso de velocidad y el consumo de alcohol.

4 Stack, Nicolás et. al. Corporación de Investigación, Estudio y Desarrollo de la Seguridad Social – Consultores Actuariales. "Análisis del costo de los accidentes de tránsito, sus tendencias y situación actual de la cobertura de atención medica por accidentes de tránsito y propuesta para la creación del Fondo Nacional de Atención Medica por Accidentes de Tránsito y su implementación de acuerdo al Artículo 119 de la Ley 87-01 sobre el Sistema de Seguridad Social", Santiago de Chile/Santo Domingo, Septiembre de 2013.

5 Ídem.

6 Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP). Datos del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE), Ministerio de Salud Pública, Diciembre 2016.

Con relación a los controles establecidos para la seguridad vial y el proceso de fiscalización y sanción definido para estos fines, se verifican además, los siguientes aspectos que caracterizan la situación actual:

- Las principales infracciones registradas durante el período son la violación de la luz roja, conducir sin usar el cinturón de seguridad, no usar el casco, uso del celular y otros elementos de distracción, no usar los sistemas de retención infantil, exceso de velocidad y consumo de alcohol.

- La incidencia del factor humano en la alta accidentalidad vial del país, lo que se evidencia en comportamientos de conducir riesgosos que se traducen en el irrespeto de señales de tránsito y de los límites de velocidad y alcohol permitidos para conducir, así como la resistencia al uso de dispositivos de protección (cinturón de seguridad, casco y sistema de retención infantil); mientras que por otro lado, se utilizan frecuentemente elementos distractores (celular y otros dispositivos electrónicos).

- Ausencia o escasa educación vial, lo que se traduce en un desconocimiento de las normas de seguridad vial que procuran la protección de la vida de los conductores y los usuarios de las vías. Esta debilidad en la formación se extiende incluso a cierto nivel de gestores.

- Se estima que aproximadamente el 57% de los conductores que circulan en las vías no tiene licencia de conducir. Asimismo, del porcentaje de licencias otorgadas versus las vigentes y los procesos de renovación anuales, resalta la tendencia a la baja. Resulta altamente preocupante esta tendencia, la cual guarda estrecha relación con la debilidad del sistema de sanciones y consecuencias.

- Dada la antigüedad anteriormente mencionada del parque vehicular, y el bajo control sobre el mismo, se hace necesaria su mayor inspección y renovación.

- Necesidad imperiosa de modificar el marco legal aplicable para incrementar los controles a factores de riesgo y hacer más eficiente el régimen sancionador de infracciones.

- Impera la cultura de no pago de las contravenciones por infracciones en el tránsito, derivada de las debilidades del régimen de consecuencias y facilitada por la complejidad del sistema de pago de multas y la ineficiencia de su cobro por las autoridades competentes (desconocimiento de domicilios, necesidad de reformar normas legales que dificultan los procesos judiciales o administrativos para la aplicación de sanciones, entre otros factores).

- Falta de apoyo del sistema de movilidad y de control y fiscalización en general, en nuevas tecnologías y sistemas inteligentes de transporte (ITS).

- Deficiencias en el registro y fiabilidad de los datos, lo que dificulta el diagnóstico y diseño de las estrategias de formación, prevención, control, fiscalización y comunicación requeridas para mejorar de manera sensible los niveles de seguridad vial en el país.

Tomando en cuenta lo antes expuesto se ha desarrollado el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV), que incorpora acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos, motorizados o no motorizados. Por tanto, el PENSV plantea medidas multidisciplinarias que persiguen impactar los factores que contribuyen a evitar las muertes o lesiones a causa del tránsito.

La visión del PENSV es: *establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana*.

Para lograr esta visión, el Plan Estratégico Nacional debe convertirse en un *compromiso de todos*, logrando que el Estado y cada uno de los ciudadanos nos movamos hacia *conductas de prevención*, fundamentadas en el *valor y respeto a la vida*.

Para la consecución de este propósito, el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial se fundamenta en la siguiente filosofía:

- Gestión consensuada y participativa
- Promoción del respeto a la vida
- Orientación a cambios de cultura y sensibilización
- Priorización de usuarios vulnerables
- Disminución de la tolerancia a las infracciones
- Acción preventiva y disuasiva

De igual forma, las instituciones participantes parten de un compromiso para garantizar las siguientes acciones asociadas a la implementación y sostenibilidad del PENSV:

- Coordinación efectiva para la integración de los esfuerzos institucionales y la participación activa de los sectores involucrados y de la ciudadanía en general.
- Fiscalización permanente para el control de las acciones y comportamiento de los conductores.
- Comunicación transparente para el conocimiento de la ciudadanía sobre los avances y resultados del plan.
- Capacitación intensiva para la profesionalización de los gestores y la formación de la ciudadanía.
- Tecnificación para la modernización de herramientas y procedimientos y la confiabilidad en las informaciones y resultados.

Dicho Plan se encuentra estructurado a partir del propósito de que en el año 2020 las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito se hayan reducido en un 30%, y para el logro del mismo define 6 ejes estratégicos, alineados a los pilares mundiales para la seguridad vial de la OMS, con sus correspondientes objetivos generales. Los mismos se componen de 21 objetivos específicos y 136 líneas de acción, que permiten el desarrollo de planes operativos derivados de las estrategias definidas.

En resumen, las líneas y acciones planteadas como parte del Plan son:

- Mejorar la coordinación de las instituciones, incluyendo la conexión informática entre administraciones, e implicar a todos los organismos públicos, instituciones, agentes sociales y población en general. Especialmente, como un adecuado instrumento se propone la creación del Consejo de Participación Social de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

- Mejorar los datos y los registros para acotar mejor el problema e intervenir sobre el mismo. A los efectos, se plantea la creación del Observatorio de la Seguridad Vial, y la realización de una serie de estudios iniciales y encuestas para precisar la línea de base.

- Comunicar los resultados del Plan y buscar el compromiso con el mismo, mediante la creación de un modelo comunicacional atractivo y de todos los contenidos asociados a la seguridad vial o que apoyan su implementación, sustentado fundamentalmente en las redes sociales.

- Intervenir sobre el factor humano a través de la mejora de la capacitación de los profesionales relacionados con la problemática y los propios conductores, la creación de las oportunas certificaciones, la implementación de la educación vial en las escuelas y otros ámbitos, la realización de campañas de publicidad y comunicación, y la evaluación de las capacidades psicofísicas de los conductores.

- Intervenir sobre la infraestructura vial, previo diagnóstico con auditorías mediante la intervención sobre los tramos de concentración de accidentes, puntos negros y críticos, la construcción de nuevas vías (prioritariamente circunvalaciones), la recuperación del espacio público y la atención a los entornos escolares, la mejora de la iluminación, la señalización y la segregación del tráfico. También atenderá a aspectos relacionados con la movilidad mediante la creación de carriles exclusivos para el transporte público y la implementación de estacionamientos, entre otras acciones.

- Intervenir sobre los vehículos, a través de la promoción de la renovación del parque, la implementación del Sistema de Inspección Técnico Vehicular (ITV), la mejora del control y registro de los mismos para acabar con el subregistro que actualmente padecemos; así como del control de las características de los vehículos que se importan y de algunos de sus componentes de vital importancia, como son los neumáticos.

- Intervenir vía normativa, mediante el impulso en el Congreso Nacional de la aprobación del Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como el estudio, elaboración y actualización de normativas específicas y propuestas de modificación de leyes generales (incluidas las locales y obviamente los reglamentos). Puntualmente se atenderá a factores tan importantes como el uso obligatorio del casco y la delimitación precisa de los límites de alcoholemia permitidos.

- Intervenir mediante la supervisión y el control, a través de una extensión del mismo, mediante la ampliación horaria y geográfica de la presencia de los cuerpos de fiscalización en las vías, los correspondientes operativos que tendrán mayormente carácter permanente, y la generalización del uso de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), tales como radares, foto-rojo, drones, entre otros. Además, se procurará la eficientización del cobro de multas simplificando el proceso actual, desarrollando medidas orientadas a incrementar el porcentaje efectivo de multas cobradas, tales como supeditar ciertos trámites gubernamentales a no tener deudas por multas, acabando de esta forma con la impunidad actual.

- En lo que se refiere a la atención, asistencia y ayuda a las víctimas -consideradas de especial importancia en este Plan-, además de la creación del fondo social para accidentes de tránsito, se plantean medidas para mejorar la comunicación y respuesta al accidente y la asistencia en las salas de emergencia, medidas de rehabilitación e integración, así como el desarrollo de un programa de acompañamiento integral a víctimas de accidentes y deudos.

- Generar planes específicos de seguridad vial y movilidad a nivel local – provincial y municipal - que incluyan la reordenación urbana, y en empresas.

- Además de las acciones arriba expuestas, se implementarán planes específicos para motoristas y peatones conforme con los lineamientos de este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, con el objeto de reducir la mortalidad y morbilidad, en especial de estos dos usuarios vulnerables, quienes representan alrededor del 80% del total de los afectados.

- Por último, y no menos importante, se insta al desarrollo de un Plan de Movilidad.

Dada la tasa de accidentalidad que tiene actualmente el país, que se traduce en un intolerable número de muertes, lesiones y sufrimiento humano, la elaboración del presente Plan fue realizada tomando en consideración el contenido del Proyecto de Ley, de manera tal que su ejecución podrá iniciar de forma inmediata, y, una vez el proyecto se convierta en ley, continuar su plena implementación fortalecido por el nuevo marco legal.

En esta misma línea, el Plan tiene por objeto atender de forma prioritaria e inmediata a los factores, grupos de riesgo y usuarios vulnerables, como es el caso de los motoristas y peatones, para lo cual se implementarán medidas urgentes para los mismos.

Puesto que el Plan tiene una orientación científica y rigurosa, para lo cual necesita establecer objetivos prioritarios y metas mensurables, se destinarán los recursos necesarios para desarrollar las oportunas investigaciones (de campo, experimental y poblacional, entre otras) incluidas las preceptivas auditorías en el ámbito nacional y local. Para ello se contará con la participación del mundo científico mediante la inclusión de expertos y universidades.

Para la ejecución del Plan, además de los recursos ordinarios que venían destinándose, se consignarán otros de carácter extraordinario, que provendrán de concesiones y otras fórmulas que minimicen la inversión, así como de los montos provenientes de la aplicación de sanciones, ya que en mayor medida deben de pagar aquellos que generan el problema. Por otra parte, otro tipo de recursos se podrán presupuestar después de que se finalicen ciertos estudios e investigaciones que son parte primaria del Plan. Por todo ello, en este momento no es posible establecer un presupuesto definitivo, por lo que se presentan estimaciones presupuestarias realizadas por las insittuciones responsables, conforme sus líneas de acción. Los montos definitivos se irán determinando de acuerdo a los planes operativos de ejecución. En todo caso, el Plan pretende tener un sistema sostenido y sostenible también desde el punto de vista económico, que genere riqueza para el país, incluida la generación de los tan importantes puestos de trabajo. No hay que olvidar que, si consideramos los costos económicos que tienen los accidentes, la reducción de los mismos siempre resultará rentable. Por y para ello, el Plan tiene como una de sus premisas filosóficas fundamentales evaluar la rentabilidad de las medidas y extender aquellas que con carácter experimental se hayan mostrado mayormente beneficiosas. Las autoridades gubernamentales competentes asumirán el liderazgo necesario para garantizar los recursos requeridos para la implementación de este plan.

En definitiva, el presente Plan pretende de una manera global y sistémica, contribuir a la reducción de los accidentes a causa del tránsito en la República Dominicana, de forma ambiciosa, modificando la cultura de seguridad vial del país con el concurso de todos y cada uno de sus ciudadanos.

1
ANTECEDENTES

La Seguridad Vial se entiende como *"una ciencia interdisciplinar que se centra en el estudio y el desarrollo de intervenciones que tienen por objeto la reducción de los accidentes de tráfico, así como la minimización de sus consecuencias, mediante el diseño y la implementación de las correspondientes medidas y contramedidas, que inciden sobre las distintas causas que los explican (factor humano, factores ambientales -vía, señalización y condiciones de la misma-, vehículo y "enforcement"). En el plano preventivo, la Seguridad Vial actúa a través de la reducción de los correspondientes factores de riesgo y preferentemente sobre los grupos de riesgo y los usuarios vulnerables. Desde este punto de vista, la ciencia de la seguridad vial es parte del problema general de salud pública. Así mismo, la Seguridad Vial también establece medidas protectoras y reparadoras que son de vital importancia"*[1].

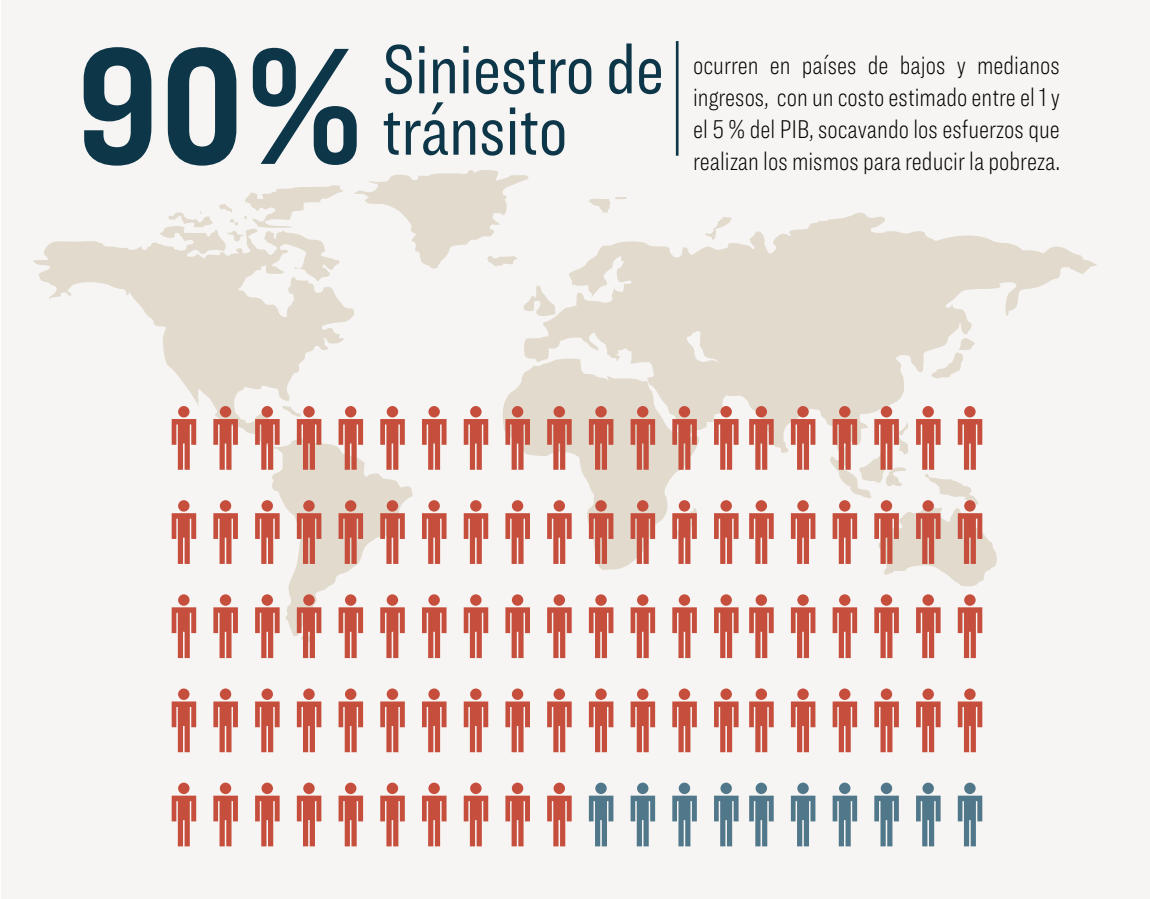
1 Alonso, F. (2002): Proyecto Docente. Tráfico y Seguridad Vial (sin publicar).

La Seguridad Vial ha adquirido interés mundial por el impacto, cada vez mayor, que produce el tránsito en las causas de muerte de la población, ocupando un lugar superior al de las enfermedades más devastadoras que conocemos.

Es por esto que el Gobierno Dominicano, encabezado por el Presidente Constitucional de la República, Licenciado Danilo Medina Sánchez, ha asumido un papel activo en la mejora de la seguridad vial en la República Dominicana, mediante el diseño y la implementación de políticas públicas que logren una reducción significativa de las muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito. Este compromiso se pone de manifiesto con la creación de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial mediante el Decreto 263-16 dictado el 19 de septiembre de 2016, como organismo de coordinación responsable de la mejora de la seguridad vial en el país, integrado por los funcionarios de más alto nivel de las instituciones con mayores competencias en la materia, para garantizar un abordaje integral de esta problemática.

Con el objetivo de enmarcar el desarrollo del presente Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial hacemos referencia a los principales hitos mundiales, regionales y nacionales que delimitan el marco conceptual asociado al tema.

1.1
INFORMACIONES MUNDIALES Y REGIONALES



El aumento en la mortalidad a causa del tránsito en el mundo guarda estrecha relación con el incremento en las tasas de motorización que han experimentado los países en desarrollo a partir de la década de los 80, cambios que han significado adicionalmente mayores desigualdades, así como limitaciones de infraestructuras e institucionales.

De acuerdo con el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) con datos correspondientes al año 2013, en el mundo se registraron 1.25 millones de muertes al año a causa del tránsito, cifra que se ha mantenido estable desde 2007, y hasta 50 millones de heridos, estimándose los costos socioeconómicos globales al mismo año en US$1,850 millones.

Considera la OMS, que “dado que la velocidad a la que crece la motorización es cada vez mayor, el hecho de que las cifras se hayan estabilizado cuando se preveía un ascenso de la mortalidad indica que se está avanzando en una buena dirección. Sin embargo, el esfuerzo realizado para reducir el número de muertes por accidentes de tránsito es claramente insuficiente, si se desean alcanzar las metas internacionales sobre seguridad vial establecidas en la Agenda para el Desarrollo Sostenible”.

Según el mismo informe, para el grupo de edad de 15 a 29 años, las muertes a causa del tránsito representan la primera causa de muerte, la segunda en el grupo de 5 – 14 años y la tercera en el grupo de 30 – 44 años.

El organismo ha sido enfático en que si persisten las tendencias actuales se considera que para el 2020, el número de personas muertas, heridas y discapacitadas aumentará en 60%, con lo que los traumatismos a causa del tránsito se habrán convertido en un factor principal de la carga mundial de morbilidad y lesiones, carga que será más onerosa para los países de ingresos bajos y medios.

El costo económico es otro tema importante al momento de considerar los accidentes a causa del tránsito. Se estima que el 90% de todos los siniestros de tránsito ocurren en países de bajos y medianos ingresos, con un costo estimado entre el 1 y el 5 % del PIB, socavando los esfuerzos que realizan los mismos para reducir la pobreza.

El Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito[2], es el primer informe sobre esta cuestión publicado conjuntamente por la OMS y el Banco Mundial. La redacción del informe involucró especialistas en las áreas de salud, transporte, ingeniería, seguridad pública y educación, entre otras; y describió el impacto, los factores de riesgo e intervenciones conocidas, realizando importantes recomendaciones que marcaron el momento para un cambio paradigmático en la seguridad vial, muy especialmente en la forma de comprender la prevención y el control de los traumatismos causados por el tránsito, fundamentado en los siguientes axiomas:

- Los traumatismos en el tránsito son prevenibles y predecibles.
- La seguridad vial es un problema de salud pública y multisectorial.
- Los sistemas de tránsito deberían ayudar a los usuarios a afrontar situaciones cada vez más difíciles (sistemas que acomodan el error humano).
- La vulnerabilidad del cuerpo humano debe ser el parámetro determinante del diseño de los sistemas de tránsito, en los que el control de la velocidad es crucial.

2 Peden M. et al., eds. The world report on road traffic injury prevention. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2004.

- Los traumatismos en el tránsito plantean una cuestión de equidad social: los más pobres sufren el problema de forma desproporcionada.

- La transferencia de tecnología de los países de ingresos altos a los de ingresos bajos debe adecuarse a las condiciones locales y aplicarse a la resolución de las necesidades locales identificadas por investigaciones.

- La aplicación de soluciones locales debe tener en cuenta y basarse en los conocimientos locales.

A este informe le siguieron múltiples resoluciones, cooperaciones técnicas, planes de acción e iniciativas de agencias internacionales, agencias gubernamentales, organizaciones no gubernamentales (ONG), el sector privado y los sectores de la sociedad civil, convirtiéndose en un impulsor fundamental la Resolución A/RES/64/255[3] de la ONU que exhorta a sus Estados Miembros a elaborar un Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial.

La primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial del 2009[4] fue el primer encuentro global de alto nivel sobre el tema y se desarrolló en Moscú bajo los auspicios de la ONU, con el objetivo de poner de relieve la necesidad de adoptar medidas cada vez mayores para evitar repercusiones por colisiones debidas al tráfico, en particular en los países en desarrollo. Como resultado de esa conferencia, los países adoptaron la Declaración de Moscú que incorpora el compromiso de implementar las medidas recomendadas por los informes de OPS/OMS e invita a la Asamblea General de la ONU a declarar la década 2011 -2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

3 Resolución aprobada por la Asamblea General [sin remisión previa a una Comisión Principal (A/64/L.44/Rev.1 y Add.1)] 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 74ª sesión plenaria 2 de marzo de 2010.

4 http://www.who.int/mediacentre/events/meetings/road_safety_conference_20090714/es/

1.1.1

PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011 – 2020

Como la Seguridad Vial es uno de los objetivos de desarrollo sostenible y una de las áreas de acción global de la ONU, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 publicado por la OMS en el año 2011[5] persigue orientar los esfuerzos a nivel nacional y local para alcanzar el objetivo establecido en el marco del Decenio de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales a causa del tránsito en todo el mundo, a través del establecimiento de cinco pilares.

Pilares propuestos por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, OMS

De lograrse esta ambiciosa meta, durante el Decenio se podrían salvar 5.0 millones de vidas, evitar 50 millones de traumatismos graves y ahorrar US$ 5 billones.

5 http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

1.1.2

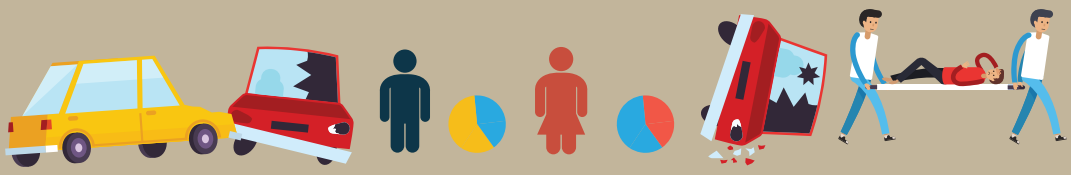
AGENDA 2030 Y OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

En la Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible, celebrada en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América los días 25 a 27 de septiembre de 2015[6], los Estados Miembros de la ONU aprobaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que incluye un conjunto de 17 Objetivos para el Desarrollo Sostenible (en adelante, "ODS") para poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático.

Esta Agenda 2030 fue desarrollada conjuntamente con la Segunda Conferencia Mundial de Seguridad Vial de Brasil (Ver sección 1.1.3) por lo cual este tema influyó de manera importante en esta conferencia y su correspondiente Declaración. Como resultado, la Agenda 2030, a diferencia de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), hace mención directa y explícita en los ODS 3 y 11 y sus respectivas Metas 3.6 y 11.2 a la necesidad de mejorar la seguridad vial y los sistemas de transportes sostenibles, en la forma siguiente:

Objetivos y Metas de Seguridad Vial en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

OBJETIVO 3:



OBJETIVO 3: GARANTIZAR UNA VIDA SANA Y PROMOVER EL BIENESTAR PARA TODAS LAS EDADES

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

OBJETIVO 11:

LOGRAR QUE LAS CIUDADES Y LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS SEAN EXCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES

Meta 11.2: 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 vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

6 http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/summit/

La Agenda 2030 entró en vigor el 1 de enero de 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 de 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.

1.1.3
DECLARACIÓN DE BRASILIA SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

La Declaración de Brasilia fue adoptada en el marco de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre la Seguridad Vial celebrada los días 18 y 19 de noviembre de 2015, en Brasilia, Brasil, con la participación de ministros y jefes de delegación, representantes de organizaciones internacionales, regionales y subregionales, organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas y el sector privado, incluidas fundaciones filantrópicas y empresas donantes, con el objeto de discutir sobre seguridad vial y renovar su compromiso con la implementación plena y oportuna del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

En la Declaración de Brasilia se adoptaron acciones en los siguientes ámbitos:

- Fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial, la mejora de la legislación, y la aplicación firme y constante de la ley.
- Promoción de carreteras más seguras y del uso de medios de transporte sostenible.
- Protección de los usuarios vulnerables.
- Desarrollo y promoción del uso de vehículos más seguros.
- Fomento de la concientización y la capacitación de los usuarios de la red vial.
- Aumento de la capacidad de respuesta tras los siniestros y los servicios de rehabilitación.
- Reforzamiento de la cooperación y la coordinación en pro de la seguridad vial mundial.

1.1.4
RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA MUNDIAL DE LA SALUD WHA69.7

En el marco de la Asamblea Mundial de la Salud celebrada en Ginebra, Suiza durante el mes de mayo de 2016, fue adoptada la Resolución WHA69.7 denominada “Cómo hacer frente a los retos de la Década de Acción para la Seguridad Vial: resultado de la segunda Conferencia Mundial de Alto nivel sobre la Seguridad Vial – Tiempo para resultados”, mediante la cual se pide a los Estados Miembros de la OMS acelerar la implementación de Declaración de Brasilia sobre la Seguridad Vial y se tratan de manera explícita los siguientes temas:

- La necesidad de una acción urgente para lograr el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS), Meta 3.6, de reducir las muertes y lesiones causadas en el tránsito en un 50% para 2020.
- La necesidad de replantear las políticas de transporte con el fin de favorecer medios de transporte más sostenibles tales como caminar, montar en bicicleta y usar transporte público.
- Asegurar que las estrategias y planes nacionales aborden las necesidades de aquellos que son más vulnerables en las carreteras: niños, jóvenes, personas mayores y personas con discapacidad.
- Adoptar y aplicar leyes sobre los factores de riesgo, como el exceso de velocidad, el alcohol al volante, y no usar el casco, el cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil y otras relacionadas con la conducción distraída o con impedimentos.
- Hacer más seguras las carreteras a través de modificaciones de infraestructura.
- Asegurar que los vehículos estén equipados con tecnologías de salvamento.
- Mejorar los sistemas de atención traumatológica de emergencia, incluyendo la implementación de un número de acceso único nacional de emergencia.
- Mejorar los programas de formación de prevención y medicina de emergencia para los profesionales del sector de la salud.
- Mejorar la calidad de los datos de seguridad vial.

1.1.5

PLAN MAESTRO FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN CIUDADES DE MESOAMÉRICA 2015

El Plan Maestro para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en Ciudades de Mesoamérica fue adoptado tomando en cuenta de manera primordial tres instrumentos previos en la materia: (i) el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, (ii) el Plan de Acción de Seguridad Vial de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) del 2011 y (iii) el Programa Mesoamericano de Seguridad Vial, 2012. Además, se consideró el trabajo realizado en Bogotá, Colombia, durante el Seminario "Hacia un Plan Maestro Mesoamericano para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en las Ciudades", celebrado en el año 2015, en el cual participaron más de 40 representantes de gobiernos nacionales y locales de los 10 países de Mesoamérica y organismos internacionales.

En consideración a los 5 pilares propuestos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, el Plan Mesoamericano de Seguridad Vial del 2015 los acoge transversalmente en sus cinco objetivos, lo que permitió destacar áreas de acción específicas, y por tanto, un proceso de focalización más adecuado a las realidades de los países: a) Liderazgo (Pilar 1); b) Legislación Factores de Riesgo y Protectores de Ciudades (Pilar 4); c) Sistemas de Información en Ciudades (Pilares 1, 2, 3, 4 y 5); d) Movilidad Sostenible en Ciudades (Pilares 2, 3 y 4); y, e) Atención Pre-Hospitalaria y de Emergencias de Ciudades (Pilar 5).

Cada uno de estos objetivos, debe concretarse en actividades, indicadores y metas de acuerdo a la realidad particular de cada país.

1.2

INFORMACIONES NACIONALES

La República Dominicana no es ajena a la problemática mundial del tránsito. El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial del 2013 de la OMS indicó que la tasa de mortalidad en la República Dominicana por el tránsito al año 2010 fue de 41.7 por cada 100,000 habitantes, mostrando una considerable mejoría el Informe correspondiente al 2015 donde el país reflejó una tasa al año 2013 de 29.3 muertes por cada 100,000 habitantes.

A pesar de la mejoría reflejada, las condiciones actuales colocan a la población dominicana en los primeros lugares en términos de pérdidas de vidas y lesiones provocadas por el tránsito. Esta situación se asocia a factores económicos, demográficos y a la proporción de usuarios vulnerables de las vías, así como a componentes o comportamientos humanos, como son exceso de velocidad, ingesta de alcohol o drogas, mal estado de vehículos, falta de uso del cinturón de seguridad, de casco protector y otros dispositivos de protección de adultos y niños.

1.2.1

ESTRATEGIA NACIONAL DE DESARROLLO 2030

La Estrategia Nacional de Desarrollo (END) es el documento de políticas públicas más importante del país. Fue aprobada como Ley Orgánica por el Congreso Nacional en el mes de enero del 2012 (Ley No. 01-12). Tiene un carácter indicativo para el sector privado y obligatorio para las instancias públicas. El ejercicio de la función reguladora y promotora del Estado deberá crear condiciones que propicien la sinergia entre las acciones públicas y las privadas para el logro de la visión país de largo plazo y los objetivos de la END.

Los ejes 1, 3 y 4 de la END recogen las líneas de acción de dicha estrategia que tienen interés para la seguridad vial, asociadas a sus objetivos generales y específicos, en la forma que se expresa a continuación:

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
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.	**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.

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
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.	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.
	3.3.6.3 Desarrollar un sistema eficiente y financieramente sostenible de mantenimiento de infraestructura de transporte y logística, incluyendo la adecuada señalización.
	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.
	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.
	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.
	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.

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
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.	**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.
	4.2.1.8 Descentralizar la gestión de riesgos a nivel regional, provincial y municipal y fortalecer su coordinación con el nivel nacional.

1.2.2

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

El Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana fue creado mediante el Decreto No. 119-13 del 14 de mayo del 2013 con el propósito fundamental de fortalecer los mecanismos de coordinación de la seguridad ciudadana de la nación a través de un organismo de alto nivel encargado de coordinar las políticas y estrategias tendentes a mejorar la seguridad ciudadana.

En abril de 2013, el Gobierno Dominicano anunció la puesta en marcha del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana (PNSC), que contempla un conjunto de acciones específicas y de alto impacto tendentes a mejorar, en el corto plazo, los niveles de prevención del delito y de rehabilitación y reinserción social de las personas en conflicto con la ley.

La experiencia adquirida como resultado de la implementación del PNSC, así como los hallazgos a partir de sus principales logros y desafíos, abrieron la oportunidad al Gobierno Dominicano para planificar, con una visión y sentido estratégico, y más hacia el largo plazo, la Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana (ENSC).

La ENSC es un instrumento de planificación que persigue marcar la pauta a seguir por el conjunto de instituciones del Estado con responsabilidad directa e indirecta en la preservación de la seguridad ciudadana en la República Dominicana. Está conformada por 5 ejes estratégicos, destacándose a los fines del presente documento, el Eje 2 sobre "Prevención", entre cuyos objetivos, se incluyó expresamente, procurar el incremento de la seguridad vial en el territorio nacional (Objetivo Estratégico 5):

1. Fortalecer las instituciones para la protección y seguridad de la persona.
2. Impulsar la política de prevención del Estado y el empoderamiento social.
3. Desarrollo humano del Agente Policial.
4. Fortalecer la capacidad de respuesta y persecución de los organismos del Estado.
5. Incremento de la reinserción social de personas en conflicto con la ley.

Se identifican en la ENSC, un objetivo estratégico, 4 líneas de acción y 44 proyectos específicos para la seguridad vial. Ver descripción en la siguiente Ilustración.

Proyectos y Líneas de Acción de la Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana vinculados a la Seguridad Vial

EJE 2 PREVENCIÓN Impulsar la política de prevención del Estado y el empoderamiento social			
OBJETIVO ESTRATÉGICO 5 Incrementar la seguridad vial en el territorio nacional			
No. Línea de Acción ENSC	Línea de Acción	Descripción	No. Proyectos Vinculados
11	Garantizar vías de tránsito seguras y eficientes	Disponer de vías de comunicación terrestre que cumplan con los estándares de diseño, construcción, señalización, operación y mantenimiento a fin de contribuir con la calidad de vida de la población.	13
12	Implementar programas de educación vial	Concienciar a la ciudadanía respecto a las normas, leyes de tránsito y uso eficiente de las vías, uniendo voluntades institucionales, ejecutando planes de comunicación y planes de formación y capacitación, con énfasis en los sectores claves y usuarios institucionales que integran el sistema de transporte nacional.	11
13	Mejorar el servicio de transporte público y colectivo	Implementar políticas tendentes al establecimiento de un sistema de transporte terrestre de pasajeros sostenible.	1
14	Fortalecer el cumplimiento de la ley de tránsito	Implementar políticas y medidas que permitan detectar las infracciones, disponer de mecanismos y recursos para la persecución y establecimiento de responsabilidad a los infractores de la ley.	19

Se reconoce que la ENSC es una herramienta bien concebida y estructurada dada su integralidad, sin embargo, la magnitud de la siniestralidad vial en el país amerita un abordaje separado de la seguridad vial, de tal forma que podamos disponer de un instrumento que permita articular de manera coherente todas las acciones que se requieren para intervenir en forma completa, la complejidad de las diferentes dimensiones que forman parte de esta problemática.

Finalmente, es importante hacer referencia a que el contenido del Objetivo Estratégico 5 de la ENSC fue analizado en detalle para la elaboración de este PENSV. En consecuencia, las líneas de acción de la ENSC han sido incluidas en este plan, ya sea como objetivo específico o como línea de acción. Asimismo, los proyectos de la ENSC que persiguen la seguridad vial fueron incorporados al presente documento, con excepción de aquellos muy específicos vinculados al tema de transporte público, por encontrarse fuera del ámbito de atribuciones de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial y el PENSV.

1.2.3

ESTUDIO DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ATN/OC-14177-DR)

El Estudio de Apoyo a la Implementación de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial realizado en el 2014 por el Gobierno Dominicano, a través del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD), con la cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), constituye el antecedente más reciente con que cuenta la República Dominicana para conocer el estado de situación de la seguridad vial en términos de: (i) los perfiles vulnerables y colectivos de la siniestralidad; (ii) el sistema de seguridad vial: fiscalidad, licencias, vigilancia, infraestructuras, atención sanitaria, vehículos, educación y comunicación; y (iii) la institucionalidad en la materia: liderazgo y organismos. Su finalidad fue definir los lineamientos básicos para una estrategia enfocada en resultados de corto plazo, mediante el desarrollo de un programa de acción para aplicar de manera urgente los lineamientos definidos por el mismo.

1.2.3.1

LINEAS DE ACCIÓN PROPUESTAS POR EL ESTUDIO DEL BID

El Estudio definió en ese entonces ciertas líneas de acción orientadas a tres componentes prioritarios: I) acciones urgentes para la reducción de la siniestralidad; II) acciones urgentes para mejorar el sistema de seguridad vial; y, III) elementos de institucionalidad a tener en cuenta para la gestión de una política nacional de seguridad vial. En lo adelante, citamos algunas de esas líneas de acción que mantienen su vigencia e importancia al momento de la elaboración de este plan.

1.2.3.1.1

ACCIONES URGENTES PARA LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

a) Cambio de la normativa actual.

Se propone tramitar una reforma urgente de la Ley 241 del 28 de diciembre de 1967 sobre Tránsito de Vehículos y sus modificaciones (en lo adelante, la Ley 241), sin esperar la aprobación de la nueva ley que regule el tránsito y la movilidad terrestre, con el objeto de establecer de manera urgente los límites legales de consumo de alcohol al conducir, el uso obligatorio de cinturones de seguridad y de sistemas de retención infantil, cascos protectores para usuarios de motocicletas, entre otros dispositivos de seguridad.

b) Plan de vigilancia y control para el cumplimiento de la norma.

El objetivo planteado es conseguir un cambio en el comportamiento de los conductores que con su conducta ponen en riesgo su vida y la de los demás usuarios de la vía, a través de planes anuales de vigilancia y control policial, para lo cual resulta necesario el fortalecimiento de las capacidades y recursos de las autoridades competentes de la fiscalización en materia de infracciones de tránsito.

c) Plan de Comunicación.

Con la finalidad de concienciar e involucrar a la sociedad en la seguridad vial para conseguir comportamientos más seguros en la conducción, mediante campañas de educación e información a los conductores sobre los motivos que fundamentan las normas para la reducción de muertes y lesionados a causa del tránsito y el control policial del cumplimiento de la misma.

d) Elaborar un plan para la seguridad de los motociclistas.

Para lograr detener la tendencia hacia el incremento de las víctimas mortales como consecuencia de accidentes que involucren motocicletas, tanto en carreteras como en zonas urbanas, el Estudio propone la elaboración de un plan que asegure una adecuada definición de los problemas y el consenso para la puesta en marcha de medidas eficaces enfocadas en el uso de motocicletas.

1.2.3.1.2

ACCIONES URGENTES PARA MEJORAR EL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL

a) Licencias de conducir. Algunas medidas recomendadas son las siguientes:

- Procurar que el registro de conductores sea fiable y garantice que las personas que han obtenido licencia de conducir reúnen todos los requisitos exigibles y han superado las pruebas reglamentarias para obtenerla.
- Asegurar el acceso directo al registro de conductores de todos los organismos con competencia en la materia.
- Modificar las condiciones actuales de edad mínima y experiencia en la conducción necesarias para la obtención de licencias para conducir vehículos de motor, como forma de evitar los riesgos derivados de la falta de madurez.

- Definir, reglamentar y organizar las pruebas que deben superar los aspirantes a obtener una licencia de conducir, de manera que al superarla demuestren que están preparados para hacerlo con seguridad.

- Fortalecer las escuelas de conductores con instructores debidamente preparados.

b) Matriculación de vehículos. Las principales recomendaciones al respecto son las siguientes:

- Revisar el actual sistema de matriculación de vehículos y diseñar las modificaciones necesarias para que sea eficaz.

- Desarrollar y poner en marcha un aplicativo de gestión de la matriculación de vehículos.

c) Procedimiento sancionador y reincidencia. Se sugieren las siguientes acciones:

- Revisar el actual sistema sancionador y diseñar las modificaciones necesarias para que sea eficaz.

- Desarrollar y poner en marcha un aplicativo de gestión del procedimiento sancionador.

1.2.3.1.3

ELEMENTOS DE INSTITUCIONALIDAD A TENER EN CUENTA PARA LA GESTIÓN DE UNA POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

El Estudio propone revisar y hacer seguimiento del anteproyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial introducido desde años atrás para estos fines al Congreso Nacional, en base a las recomendaciones de los organismos internacionales con respecto a la institucionalidad de la política de seguridad vial: entidad líder, director y comité de dirección, consejo consultivo de seguridad vial, la financiación, entre otros.

Asimismo, el documento sugiere la creación y puesta en marcha de un organismo provisional, en forma de "Consejo" o "Mesa", que convoque a las principales instituciones competentes en el sector para identificar prioridades de actuación y coordinar un calendario de trabajo, en lo que se materializa la existencia de una ley en la materia.

1.2.4

PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Según la OMS, "la existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo puede ser de gran utilidad para reducir el número de traumatismos y muertes ocasionado por los accidentes de tránsito. En ese sentido se han hecho algunos avances: en los últimos tres años, 17 países (que representan el 5,7% de la población mundial) han modificado sus leyes para que estén en consonancia con las mejores prácticas relativas a los principales factores de riesgo". No obstante, hay muchos países que están rezagados en lo relativo a la aprobación y aplicación de leyes que integren la normativa internacional, lo que aunado al incumplimiento de las normas de seguridad vial existentes, dificulta lograr la meta de reducir sensiblemente las muertes y lesiones a causa del tránsito.

En la República Dominicana, las actividades de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial constituyen uno de los principales retos económicos y sociales de las últimas décadas, debido a la elevada cantidad de accidentes que ocurren en las vías públicas y que ocasionan pérdidas de vidas humanas, lesiones, traumas y cuantiosos daños a la propiedad pública y privada.

La Ley 241 de Tránsito fue promulgada en el año 1967, por lo que dada su obsolescencia, no resulta un instrumento normativo adecuado y actualizado para regular la seguridad vial y en general la movilidad y el tránsito en nuestro país; máxime teniendo en cuentra que la situación actual demanda una política integral en el sector apoyada en normas legales que incorporen las mejores prácticas internacionales relativas a los principales factores de riesgo, que contribuyan efizcamente a la disminución significativa de las infracciones de tránsito, y las víctimas y daños por esta causa.

En procura de enfrentar estos retos, desde el año 2011 cursa en el Congreso Nacional el Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, que persigue actualizar el marco legal del país para dotarlo de una adecuada política integral que reorganice el sector, con la finalidad de corregir la multiplicidad de funciones que actualmente tienen las instituciones que intervienen en el mismo, asegurar la sostenibilidad económica, social y ambiental, y establecer dispositivos

coercitivos y punitivos actualizados y eficaces que contribuyan a la disminución de las infracciones de tránsito.[7]

El referido proyecto tiene como objeto 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. En tal sentido, se considera la seguridad vial como uno de los principios básicos que regirá la aplicación de la ley a intervenir, al establecer que el Estado Dominicano deberá orientar sus acciones para garantizar la seguridad vial de todas las personas que decidan desplazarse en los medios y modalidades de transporte terrestre disponibles.

En su Artículo 5 de Definiciones, el proyecto conceptualiza la seguridad vial como "el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados con un enfoque multidisciplinario sobre las medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito en las vías, desde el diseño de estas y su equipamiento, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tránsito, el diseño de los vehículos y sus elementos de protección activa y pasiva, la inspección técnica vehicular, la formación de los conductores y los reglamentos de conductores; también, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas de los accidentes de tránsito".

Otro avance importante a introducir por este nuevo marco legal se refiere el grado de alcoholemia a partir del cual se considerará ilegal conducir un vehículo de motor, definiendo límites de pasajeros y cargas por tipos de vehículo, se regula el transporte en motocicletas mediante la inclusión de registros y controles que permitan reducir los factores de riesgo a los usuarios, y la fiscalización de estos últimos. De convertirse en ley este proyecto, se podrán implementar de manera inmediata las líneas de acción de este plan asociadas a los mismos.

Se contempla el diseño e implementación de un Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial bajo el cual se determinen objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial, encaminados a reducir las víctimas y lesionados por los accidentes de tránsito a corto, mediano y largo plazo.

Asimismo, se propone la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como organismo rector del sector a ser creado con la promulgación de dicha ley, el cual tendrá, entre otras atribuciones, las de diseñar y adoptar, en coordinación con las demás autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial, así como también coordinar la preparación y emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Transporte, el cual registrará los datos de los infractores, prófugos, rebeldes judiciales, inhabilitados, sanciones impuestas y demás información útil, a los fines de procurar el sistema de conducir por puntos y la seguridad vial.

El Proyecto de Ley propone además, la creación del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, bajo la dependencia y coordinación del INTRANT, que tendrá 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 observatorio recolectará y gestionará información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya a la evaluación de las causas y efectos de los accidentes de tránsito, planteará medidas preventivas y políticas estratégicas, y realizará una estimación bianual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado.

7 Iniciativa No.04875-2016-2020-CD (registrada con el No.00030) del diputado al Congreso Nacional, señor Rafael Tobías Crespo Pérez, fue modificado mediante enmiendas propuestas por la Comisión Permanente de Obras Públicas y Comunicación Vial, y por los diputados Ricardo de Jesús Contreras Medina, Johanny Mercedes Guzmán Rodríguez y Napoleón López Rodríguez.

1.2.5

COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

Dado el importante problema que representan las muertes a causa del tránsito en el país, el Presidente de la República, Lic. Danilo Medina Sánchez, lo incorpora como un aspecto fundamental del Plan de Gobierno para el período 2016 – 2020 y plantea como meta la reducción entre un 20% y 30% de la mortalidad por esta causa al año 2020.

Para lograr esta meta, el 19 de septiembre de 2016 se dicta el Decreto 263-16 que crea la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, como organismo de coordinación, responsable de la mejora de la seguridad vial en el país. Conforme indica el citado Decreto 263-16, la creación de esta comisión se debe a que la gravedad de la situación de la seguridad vial en el país requiere de intervenciones urgentes a ser adoptadas a la brevedad, hasta el momento en que se convierta en ley y entre en vigencia el hoy Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Asimismo, reconoce la existencia en el país de múltiples instituciones gubernamentales vinculadas al tránsito y la seguridad vial en conjunto, que trabajan en forma no articulada, sin un liderazgo que propicie la eficiente puesta en marcha de políticas públicas que preserven la vida y que organicen de manera restrictiva los factores que potencializan los riesgos de colisiones y siniestros en el tránsito.

La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial está integrada por los siguientes miembros:

1. El/la Ministro(a) de Obras Públicas y Comunicaciones, quien fungirá como Secretario/a de la Comisión y quien la presidirá.

2. El/la Ministro(a) de Salud Pública y Asistencia Social.

3. El/la Ministro(a) de Interior y Policía.

4. El/la Ministro(a) de Educación.

5. El/la Procurador(a) General de la República.

6. El/la Director(a) de la Dirección General de Tránsito Terrestre.

7. El/la Director(a) de la Policía Nacional, representado(a) 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.

La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial tiene a su cargo, entre otras atribuciones, impulsar el diseño, la implementación y la evaluación de políticas públicas, así como la presentación y ejecución de un plan de acción nacional a fin de intervenir los principales ejes de la problemática, planteando acciones de corto y mediano alcance, para la reducción de lesiones y muertes ocasionadas en el tránsito, especialmente en vehículos de motor.

En cumplimiento con lo dispuesto por el Artículo 5 del Decreto 263-16, en el mes de septiembre del año 2016 la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial creó su Mesa

Técnica de Trabajo, bajo la coordinación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la cual los diferentes actores públicos, municipales y privados han presentado sus propuestas y sugerencias y pueden conocer las decisiones de la Comisión.

La Mesa Técnica de Trabajo tiene la responsabilidad de presentar a la Comisión lo siguiente:

a) Un protocolo de actuación para la operatividad de la Comisión.

b) Un plan de trabajo, priorizado por áreas de mayor incidentalidad, que incluya presupuesto y responsables de líneas de acción, con la finalidad de mejorar la seguridad vial.

c) Un cronograma de trabajo para la implementación de una página web donde se reciban las propuestas y las sugerencias y en la que se publiquen las decisiones y los propósitos de la Comisión.

d) Una propuesta de Plan de Acción para la puesta en ejecución del medio electrónico o sistema informático a través del cual será posible procesar las informaciones y los datos estadísticos para la toma de decisiones, al cual tengan acceso las entidades que integran la Comisión, sin importar la distancia a que se encuentren del lugar de almacenamiento; y a futuro, con acceso para las instituciones que sean afectadas por la nueva legislación, en un ambiente de interoperabilidad de información y transparencia.

El presente Plan Estratégico Nacional ha sido elaborado por la Mesa Técnica de Trabajo con la participación de todas las instituciones que conforman la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, así como de las instituciones invitadas a participar en su mesa técnica, el sector privado, la sociedad civil y asesores expertos en las áreas de salud, tránsito, movilidad y seguridad vial. La formulación consensuada del PENSV tiene por objeto definir las responsabilidades y competencias de los actores del sector público involucrados en el tema de seguridad vial, con la participación y apoyo del sector privado y sociedad civil, de manera que se cree una conciencia colectiva sobre la corresponsabilidad necesaria para abordar las soluciones propuestas y obtener una significativa reducción en las muertes y lesiones ocasionadas en el tránsito.

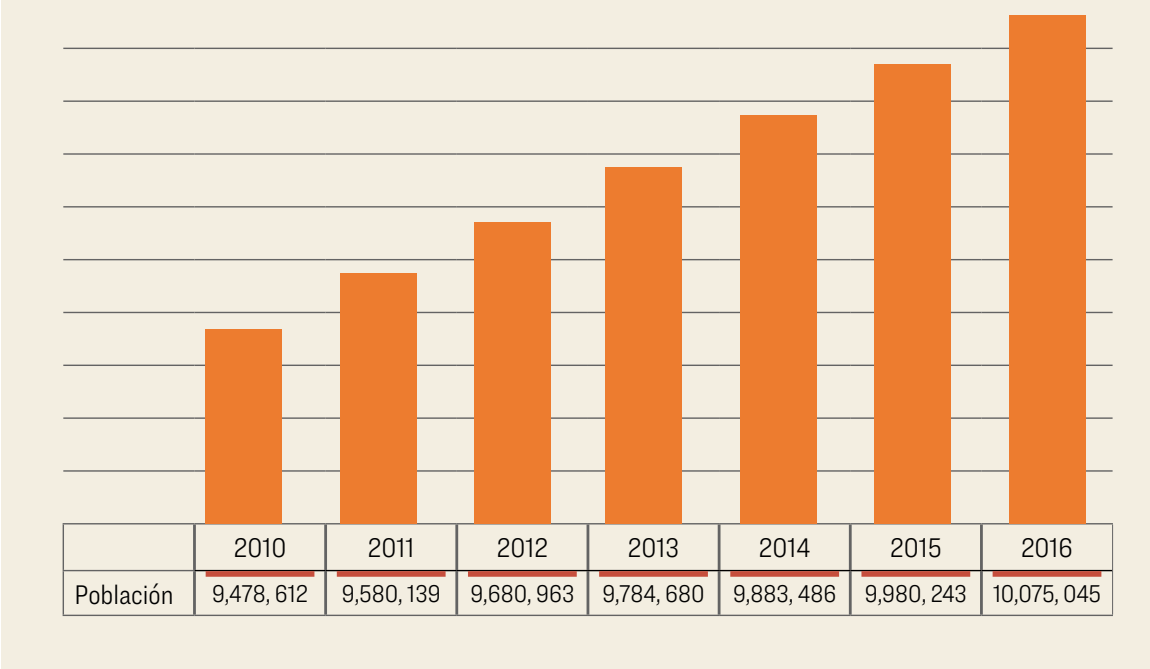
2
SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

2.1
CONTEXTO DEMOGRÁFICO Y ECONÓMICO

La República Dominicana ocupa la parte oriental de la isla La Española, con 48,310.97 km2 de los 77,914 km2 de la extensión total del territorio insular1. Se encuentra dividida en un Distrito Nacional y 31 provincias, 155 municipios y 231 distritos municipales. Su perímetro es de 1,963 km. La línea costera se extiende unos 1,576 km y la línea fronteriza con la República de Haití es de unos 388 km.

Las cifras del último Censo Nacional de Población y Vivienda realizado por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) en el año 2010 arrojaron una población de 9,478,612 habitantes. Conforme fue proyectado, la población de la República Dominicana superó los 10 millones en el año 2016, lo que muestra un crecimiento significativo, multiplicándose el número de sus habitantes por 10.5 en un período de 90 años.

Población de la República 2010-2016



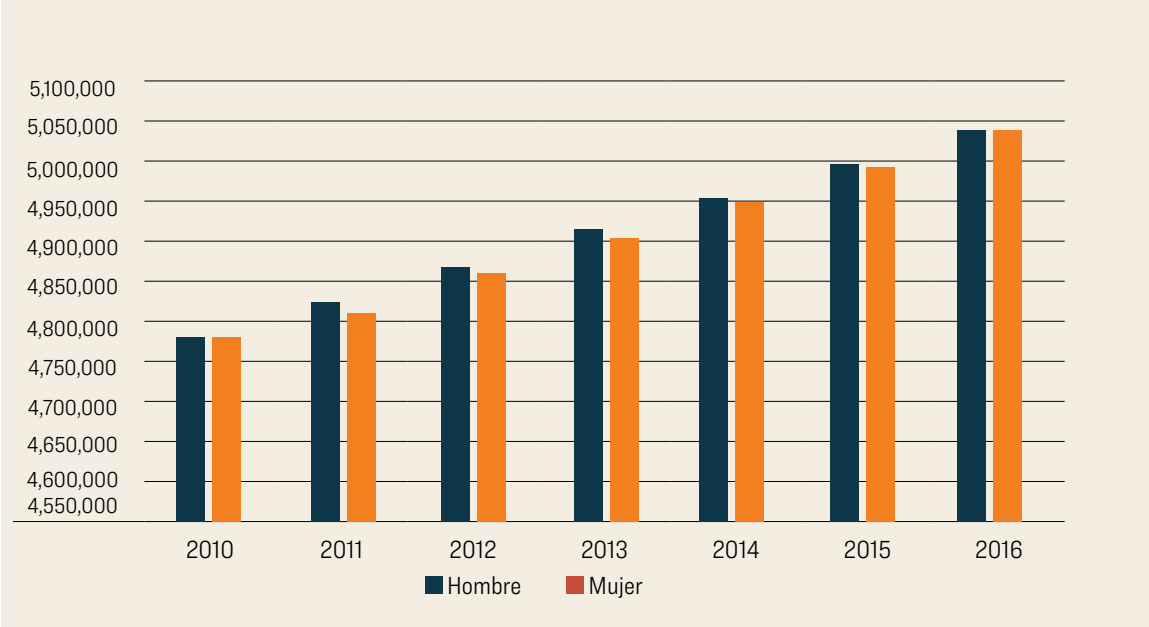
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Población	9,478, 612	9,580, 139	9,680, 963	9,784, 680	9,883, 486	9,980, 243	10,075, 045

Fuente: Datos Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), 2016

1 Datos de República Dominicana en Cifras, 2014, Oficina Nacional de Estadística (ONE).

De este total, el 50.17% son hombres y el 49.83% son mujeres, reflejándose un equilibrio en la conformación por sexo de la población.

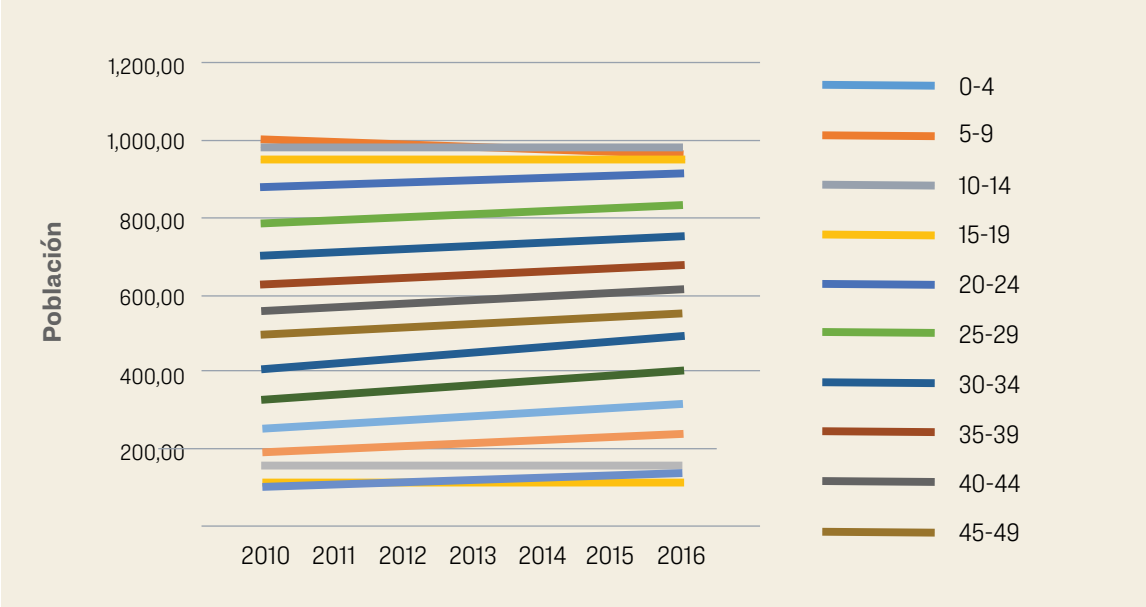
Población de República Dominicana por Sexo. Período 2010-2016



Fuente: Datos Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), 2016

Si se analizan los grupos de edad, la población es mayormente joven, representando alrededor del 30% de la población los menores de 16 años de edad. Los de 65 años y más representan el 6.3%. Las edades productivas concentran más del 60% de la población.

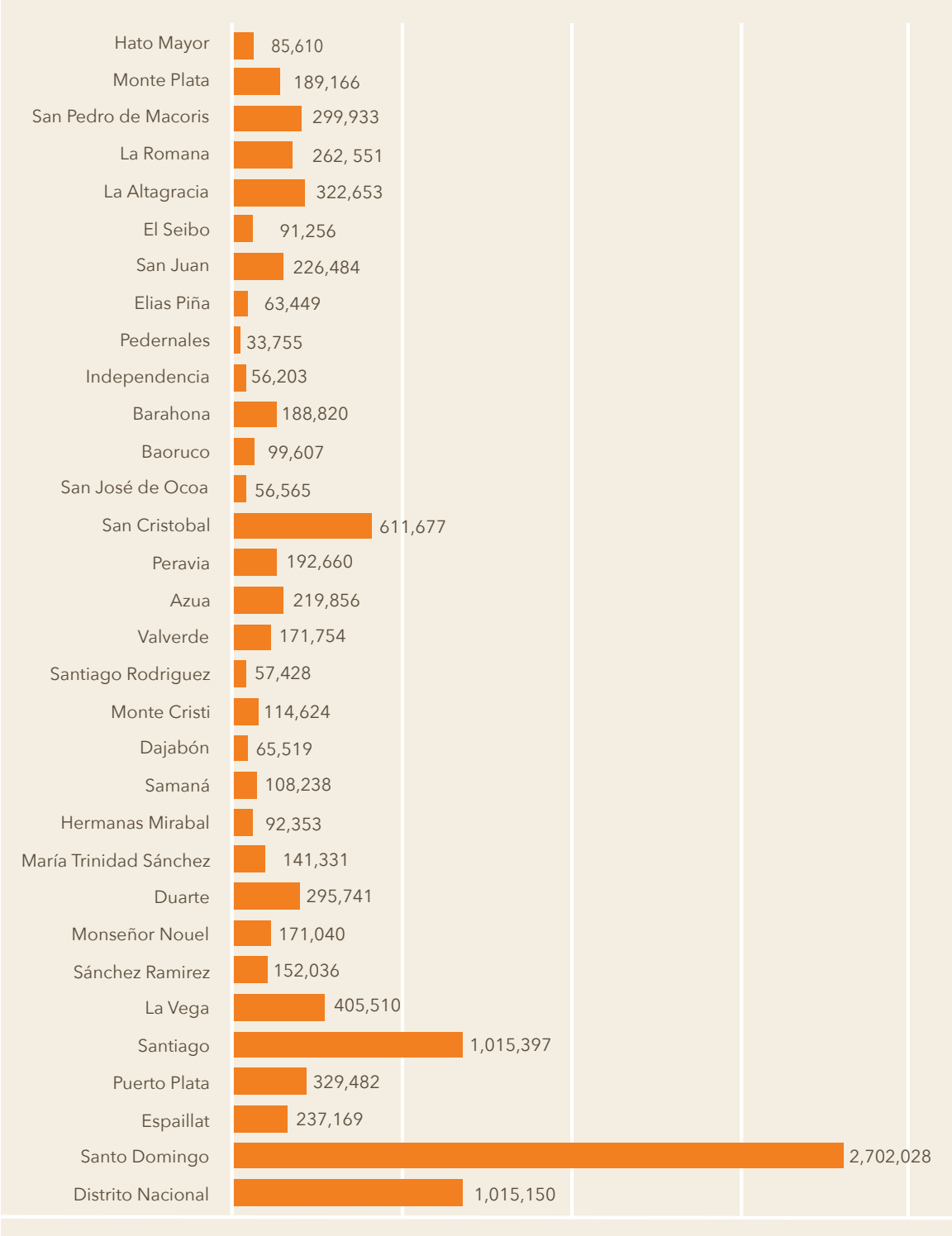
Población de República Dominicana por Grupo Etario. Período 2010-2016



Fuente: Datos Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), 2016

Si analizamos la población existente en cada provincia del país, encontramos que existen los mayores grupos poblacionales en Santo Domingo, Distrito Nacional, Santiago, San Cristóbal, La Vega, Puerto Plata y San Pedro de Macorís.

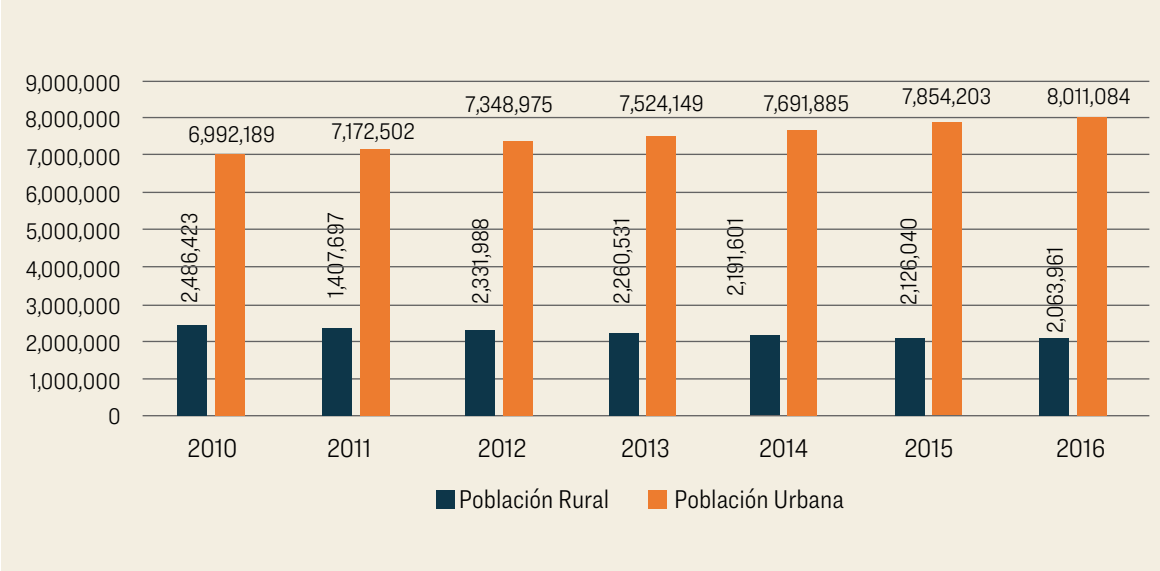
Población de República Dominicana por Provincias. Período 2010-2016



Fuente: Datos Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), 2016

La distribución de la población por zona de residencia es de 74.3% en la zona urbana y 25.7% en la zona rural. La población urbana crece a un ritmo de 3.1% anual, mientras la rural decrece en la misma medida. El crecimiento urbano llegó al 29% en el año 2010, en tanto que el decrecimiento rural fue de un 22%.

Población de la República Dominicana por Zona . Período 2010-2016



Fuente: Datos Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), 2016

A los efectos del análisis de la seguridad vial, tambien se debe considerar la población flotante. De acuerdo con el Informe del Flujo Turístico del año 2016 publicado por la División de Turismo del Departamento de Cuentas Nacionales y Estadísticas Económicas del Banco Central de la República Dominicana, durante ese período los visitantes extranjeros y dominicanos no residentes que llegaron al país alcanzaron la cifra de 5,959,347, reflejando un crecimiento interanual acumulado de 6.4% (359,488 visitantes adicionales) con respecto a igual período del año 2015. De este incremento, el 83.8% corresponde a turistas extranjeros (301,154) y el 16.2% restante a dominicanos residentes en el exterior (58,334). Es importante destacar que el 94.1% de los turistas reportó que el motivo principal de su visita al país fue la recreación. Asimismo, el 90.0% informó que utilizó los establecimientos hoteleros como su opción de alojamiento. En lo referente a la edad de los visitantes, el 55.8% oscila entre el rango de 21 a 49 años, mientras que en relación al género, el 50.4% corresponde al femenino y el 49.6% al masculino.

Durante las dos últimas décadas, específicamente del 1992 al 2014, la República Dominicana se ha establecido como una de las economías de más rápido crecimiento en las Américas, con una tasa de crecimiento medio del PIB real del 5.4%. En el 2014 y el 2015 ha continuado esta tendencia, con un PIB real que se sitúa en el 7%, impulsada por los sectores de la construcción, la manufactura y el turismo.

Conforme el Informe sobre Resultados Preliminares de la Economía publicado en noviembre del año 2016 por el Banco Central de la República Dominicana, las cifras preliminares del Producto Interno Bruto (PIB) real arrojan un crecimiento interanual de 6.9% en el período enero-septiembre 2016, que reflejan que la economía dominicana continúa creciendo por encima de su potencial y de lo contemplado en el marco macroeconómico para ese año, posicionando al país como líder del desempeño económico de la región latinoamericana.

2.2
CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIAL NACIONAL

La red vial de la República Dominicana consta de una longitud de 19,705 kilómetros, de los cuales 5,514 kilómetros son de carreteras, 8,672 kilómetros son de caminos vecinales y 5,519 kilómetros de caminos temporales y trochas. Esta longitud vial es adecuada para la extensión territorial del país y para las personas que en él habitan. La densidad vial es de 293 m/km², incluyendo las carreteras y los caminos vecinales inventariados.

De acuerdo con el Foro Económico Mundial en su Informe Global de Competitividad 2015-2016[2], la República Dominicana ocupa el cuarto lugar entre los países latinoamericanos con mejor infraestructura vial, colocando al país en el puesto 54 de 138 estados con mejor calidad en su red vial en el mundo

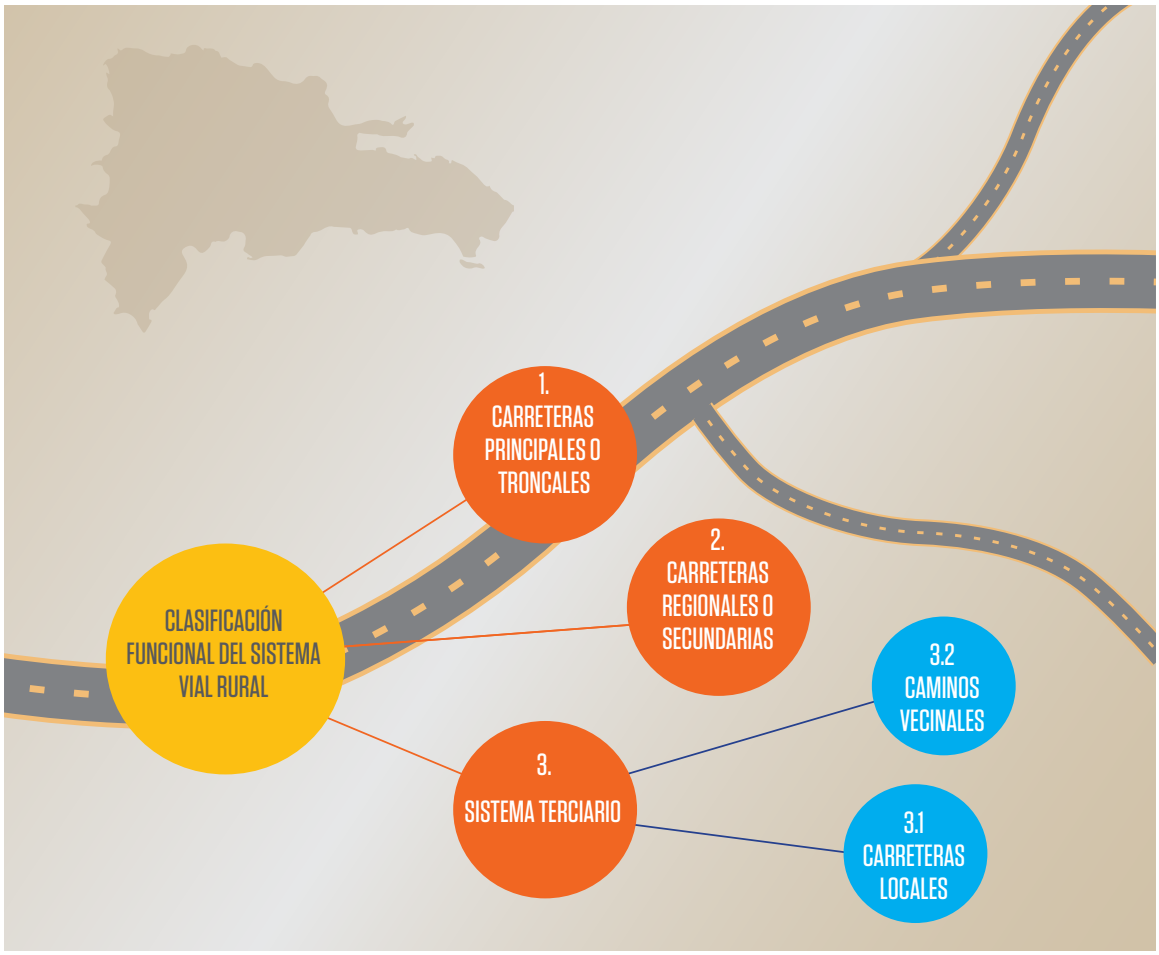
Las carreteras y los caminos son la principal infraestructura para el transporte terrestre del país. De acuerdo con datos suministrados por el Ministerio de Obras Públicas, el patrimonio vial considerando las carreteras y los caminos vecinales inventariados, sin incluir los caminos temporales y las trochas, se estima con un valor activo superior a los 7,500 millones de dólares.

El sector turístico constituye una de las principales fuentes de generación de divisas y empleos en la economía dominicana. Es una prioridad en la Estrategia Nacional de Desarrollo dotar al país de carreteras seguras, de alta movilidad y con bajos costos operacionales para los usuarios, para de esta forma viabilizar la integración de los centros generadores de actividades económicas con los principales polos turísticos para lograr sostenibilidad y crecimiento en el desarrollo de dicho sector.

2 The Global Competitiveness Report 2016–2017
http://weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1

La República Dominicana consta de una red vial de carreteras y caminos vecinales, clasificados atendiendo a la función que desempeñan dentro de las zonas que sirven y al volumen de tránsito que satisfacen. La clasificación funcional del sistema de carreteras del país es la siguiente:

Clasificación Funcional del Sistema de Carreteras de la República Dominicana, año 2016



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 por 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.

440

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, inscribiéndose 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.

El siguiente cuadro muestra el registro histórico de las longitudes de carreteras por categoría hasta la fecha. Para el año 2016, del total de kilómetros de carreteras en operación aproximadamente el 27% son carreteras troncales o principales, 47% carreteras regionales o secundarias y 26% carreteras locales o terciarias.

Longitudes de Carreteras por Categoria, años 1997, 1998, 2002, 2008, 2014 y 2016

CARRETERAS POR CATEGORÍA	LONGITUD (KM) POR AÑO						CANTIDAD CARRETERA POR CATEGORÍA
	1987	1998	2002	2008	2014	2016	
Troncales	830	1,116	1,154	1,192	1,424	1,458	7
Regionales	906	2,185	2,259	2,287	2,567	2,567	32
Locales	1495	1,348	1,394	1,593	1,489	1,489	101
Totales (km)	3,231	4,649	4,807	5,072	5,480	5,514	140

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 2016
*El año 2016, incluye las longitudes de las circunvalaciones de San Pedro de Macorís, La Romana, Santiago y Santo Domingo (tramos I y II).

Aún cuando la infraestructura vial del país es valorada como una de las mejores de América Latina, la misma requiere intervenciones puntuales para solucionar deficiencias en los tramos carreteros, puntos negros y/o críticos donde se registra la mayor cantidad de muertes y lesiones en el tránsito. Esas intervenciones conllevan la construcción de nuevas vías en unos casos o la rehabilitación, ampliación o mejora de vías existentes.

Asimismo, levantamientos realizados en la red vial durante el año 2016 por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, revelan una alta incidencia en la frecuencia de accidentes a causa del tránsito debido a la ausencia de barras metálicas (barandas) en vías troncales y la existencia de una significativa cantidad de retornos creados por costumbre o

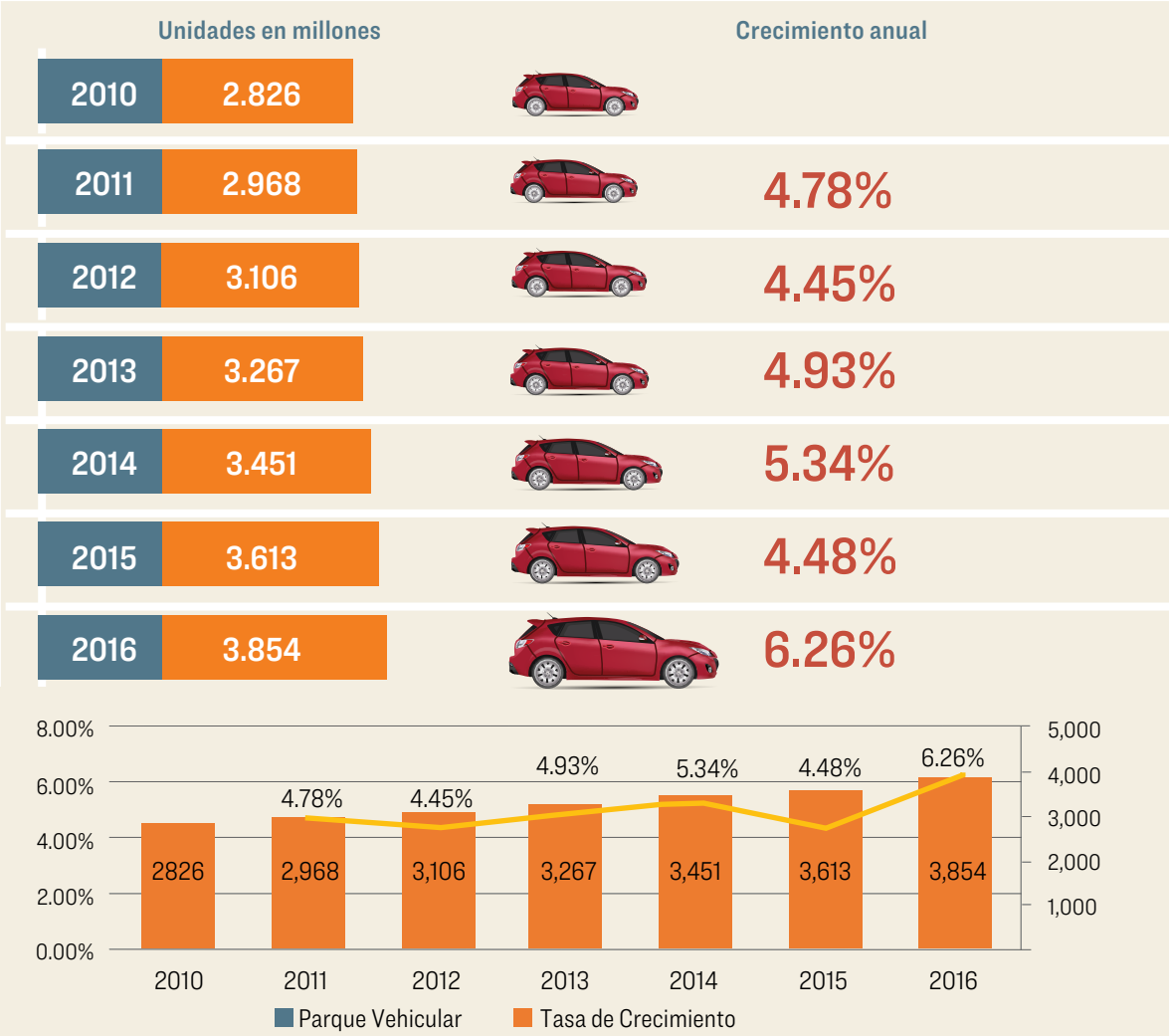
necesidad de la comunidad y/o determinadas empresas, sin ninguna rigurosidad técnica y sin la debida autorización, lo que los convierte en ilegales y por demás de alta contribución al crecimiento de las estadísticas de accidentados, esencialmente motociclistas. Se requiere la intervención prioritaria de esta problemática para determinar la necesidad de generar cambios estructurales que los hagan seguros o su eliminación definitiva.

2.3
PARQUE VEHICULAR

El registro del parque vehicular en la República Dominicana contiene las principales transacciones de vehículos de motor y de remolques realizadas por los contribuyentes.

De acuerdo con las estadísticas oficiales de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), al 31 de diciembre de 2016 el parque vehicular de la República Dominicana contaba con 3,854,038 unidades, registrándose un crecimiento de 6.3% respecto al 2015.

Evolución del Parque Vehicular. Período 2010-2016



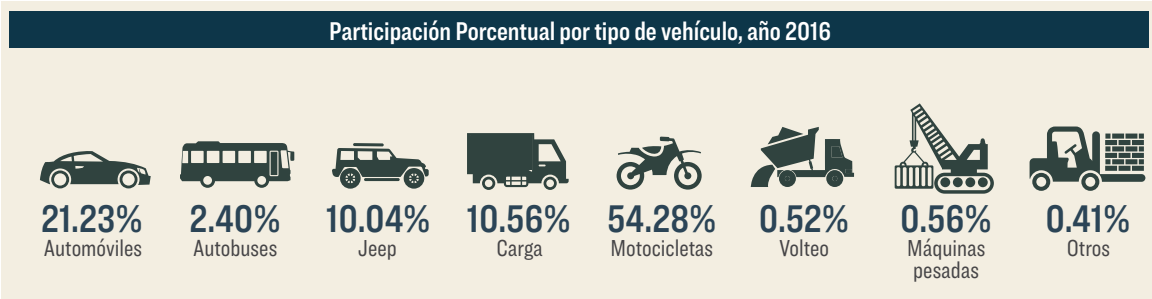
Fuente: Dirección General de Impuestos Internos, 2016

La conformación del parque vehicular al 2016 según el tipo de vehículo se presenta en la siguiente tabla:

Número y Porcentaje Anual de Vehículos por Tipo, Años 2000, 2010 y 2016

Tipo	2000	2010	2016	Participación Porcentual
Automóviles[1]	433,858	662,347.00	816,470	21.23%
Autobuses	39,261	73,867.00	92,144	2.40%
Jeep	54,112.00	253,884.00	386,706	10.04%
Carga [2]	210,521.00	343,995.00	405,292	10.56%
Motocicletas	491,123.00	1,442,096.00	2,096,196	54.28%
Volteo	10,249.00	18,325.00	19,974	0.52%
Máquinas pesadas	10,222.00	18,262.00	21,411	0.56%
Otros [3]	8,151.00	13,050.00	15,845	0.41%
Total	1,257,497	2,825,826.00	3,854,038	100%

*Incluye únicamente vehículos con placa definitiva (Primera placa).
1 Incluye Privados, Turísticos, Públicos Urbanos e Interurbanos.
2 Incluye Camiones y Camionetas.
3 Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.
Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII., 2016



En relación al titular de la matrícula de los vehículos, al cierre del año 2016, el 68.3% del parque vehicular está registrado a nombre de personas físicas, mientras que el restante 31.7% pertenece a personas jurídicas. Si observamos esta variable por género, del total de personas físicas el 78% pertenece a personas de género masculino, mientras que el restante 22% al género femenino.

En cuanto a la edad del propietario, del total de vehículos registrados a nombre de personas físicas, el 28.4% corresponde a personas mayores a 56 años, el 27.1% a personas cuya edad oscila entre los 36 y 45 años, el 26.2% a los que se encuentran entre 46 y 55 años, el 17.0% a personas que tienen entre 26 y 35 años y el restante 1.3% a los menores de 25 años. Por lo tanto, únicamente el 18.3% de los propietarios de vehículos registrados cuenta con 35 años o menos de edad.

Desde el punto de vista de la antigüedad del parque vehicular del país, para el año 2016, los vehículos de año de fabricación 2016 representaban un 1.9% del total del parque, y 0.4% los fabricados en 2017. El 46.9% de los vehículos corresponde al período 2001-2015 y el restante 50.8% concentra el año 2000 y los anteriores a este, lo que caracteriza

un parque vehicular antiguo, condición desfavorable para la seguridad vial, principalmente en lo relativo a vehículos seguros y factores de riesgo.

La Ley 241 autoriza a la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT) a disponer la revisión o revista (refieriéndose a la Inspección Técnica Vehicular) de todos los vehículos de motor, incluyendo motocicletas, autorizados a transitar por las vías públicas, por lo menos una vez al año, a fin de comprobar si su estado constituye o no una amenaza para la seguridad pública. En la revisión o revista debe comprobarse el estado general de los vehículos y sus accesorios, así como cualquier otra condición requerida por esta ley y sus reglamentos.

Conforme datos provistos por la DGTT, en el 2014 se realizó en el país la última revisión vehicular, expidiendo la revista a un total de 738,000 vehículos, equivalentes al 46% del total registrado en el parque vehicular nacional. Hasta el momento, este trámite no ha incluido las motocicletas, que la DGII reporta para ese año en 1.851.492 unidades.

Considerando la antigüedad del parque vehicular y el interés de que este proceso no se convierta en un mero trámite impositivo, de manera provisional la DGTT se encuentra revisando todo el proceso operativo para la ejecución de la próxima inspección técnica vehicular.

Durante el período comprendido entre los años 2004 y 2015, la población del país aumentó en un 12.7%, tres veces más que el crecimiento mundial, mientras que el parque vehicular se incrementó en más de un 100%, siete veces más que el crecimiento de la población del país. Este elevado incremento de la motorización hace mayor el reto que se asume localmente para la disminución de víctimas a causa del tránsito.

La tasa vehicular por mil habitantes del país es de 362 al año 2015, la cual representa un 72.0% de la tasa regional de 502.5 vehículos por 1,000 habitantes reportada en el Informe de la Seguridad Vial en Las Américas (2016). Solo 12 de 31 países cuentan con tasas mayores que la nuestra, y cabe destacar que esta tasa registró un incremento del 87% durante el periodo 2004 -2015 (desde 193.8 a 362 vehículos por mil habitantes), lo que se constituye en un desafío mayor ante la problemática de la seguridad vial.

Adicionalmente, enfrentamos la existencia de un importante subregistro de motocicletas, de aproximadamente un 45% de los que realmente transitan, 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) 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 no han pagado primera placa y no cuentan con documentación de registro.

Esta problemática incide en el incremento de la mortalidad relacionada con el uso de motocicletas, debido a que la ausencia de registro o de su actualización dificulta la fiscalización de estos conductores.

2.4
ACCIDENTES Y VÍCTIMAS DEL TRÁNSITO

Los accidentes a causa del tránsito constituyen un fenómeno sumamente complejo debido a los numerosos y variados factores que intervienen en su ejecución. Por otra parte, los altos índices de mortalidad los convierten en un grave problema de salud pública, principalmente por su elevada prevalencia en las poblaciones más jóvenes, y por el alto costo social y económico. Implican, ademas, un fuerte impacto social y una importante carga financiera para los paises. Entre los costos generados por estos 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 costo 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.

El hecho de que un porcentaje de la población muera en forma prematura tiene un alto impacto social y económico para su familia y para la sociedad como un todo, dado que las personas que se restan a la contribución natural del desarrollo del país afectan el nivel de empleo, el ingreso personal disponible, el consumo agregado, el ahorro, la productividad y el aporte agregado potencial de dichos sujetos a lo largo de sus años de vida útil. Es decir, la muerte y discapacidad producto de los accidentes a causa del tránsito no solo tienen un efecto emocional y valórico en su grupo familiar, sino que impactan al total de la sociedad.

El indicador de los años de vida perdidos por muerte prematura a causa del tránsito (u otras patologías) – conocido por sus siglas AVPP – es uno de los utilizados para determinar las muertes tempranas, ya que cuantifica los años que teóricamente una persona deja de vivir si la muerte se presenta en forma prematura o antes de cumplir su esperanza de vida.

La Corporación de Investigación, Estudio y Desarrollo de la Seguridad Social y el Grupo Consultores Actuariales realizaron en el año 2013 el estudio Análisis del Costo de los Accidentes de Tránsito, sus Tendencias, y Situación actual de la cobertura de Atención Médica por Accidentes de Tránsito y Propuesta para la creación del Fondo Nacional de Atención Médica por Accidentes de Tránsito y su Implementación de acuerdo al Art. 119 de la Ley 87-01, en el cual se establece que en la República Dominicana el costo social de las muertes anuales por accidentes de tránsito se estima que tiene un impacto equivalente al 2,21% del P.I.B. anual, ello sin considerar el impacto de los accidentados del tránsito que resultan con discapacidad total o parcial.

De acuerdo a este estudio, se utilizó la metodología denominada AVAD94 para determinar el resultado que se expresa como la suma algebraica de los años que habrían vivido los individuos si hubiesen cumplido con la “esperanza de vida” normal del país, y agregando los años de vida potencialmente perdidos por los individuos que resultan discapacitados total o parcialmente, a consecuencia de un accidente a causa del tránsito.

En el mismo se establece que la falta de registros oficiales referidos a las incapacidades permanentes totales y parciales en la República Dominicana, a causa y consecuencia de

los accidentes de tránsito, no permite aplicar el método antes utilizado de manera integral, es decir, extenderlo a los discapacitados permanentes.

Este tema de la información sobre la mortalidad y la morbilidad es uno de los principales retos que se asumen en materia de seguridad vial, y en relación al mismo se evidencia la necesidad de garantizar una efectiva recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de datos.

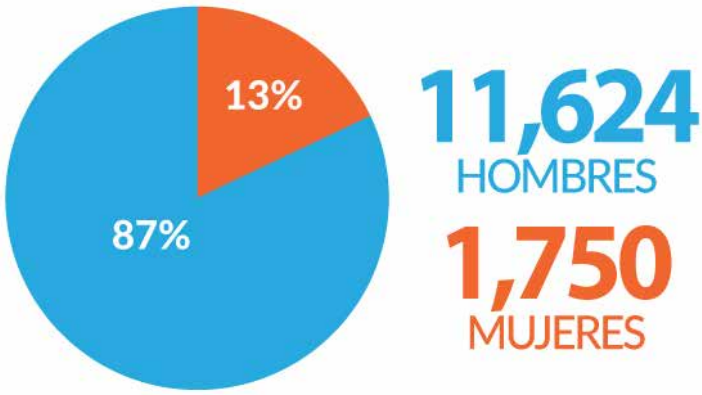
En el país se utilizan múltiples fuentes y registros de información en las diferentes instituciones asociadas con el tema, por lo que se hace necesaria la realización de una serie de acciones, entre las que se encuentran la depuración, cruce y validación de los datos con los que se producen estas estadísticas, para hacerlas confiables.

No obstante lo antes expuesto, el Ministerio de Salud Pública (MSP) y la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) han suministrado información relevante de sus bases de datos que establecen las estadísticas, tendencias y los diágnosticos de los accidentes y víctimas de tránsito registrados en el país en el período 2010-2016, lo que nos ha permitido definir las estrategias y líneas de acción propuestas en este Plan para reducir las muertes y lesiones por esta causa.

2.4.1
MORTALIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO

En el período del 2010 al 2016 se registraron en la República Dominicana, un total de 13,374 fatalidades por accidentes a causa del tránsito. A pesar de que la población del país es equilibrada en su proporción de género, los registros del período 2010-2016 indican que el 87% de las muertes fueron del sexo masculino y el 13% corresponden al sexo femenino. Este hecho es coherente con la tendencia mundial y en el país se asocia a que los hombres tienen un mayor nivel de motorización y son los principales usuarios de motocicletas, que es el tipo de vehículo con mayor accidentalidad.

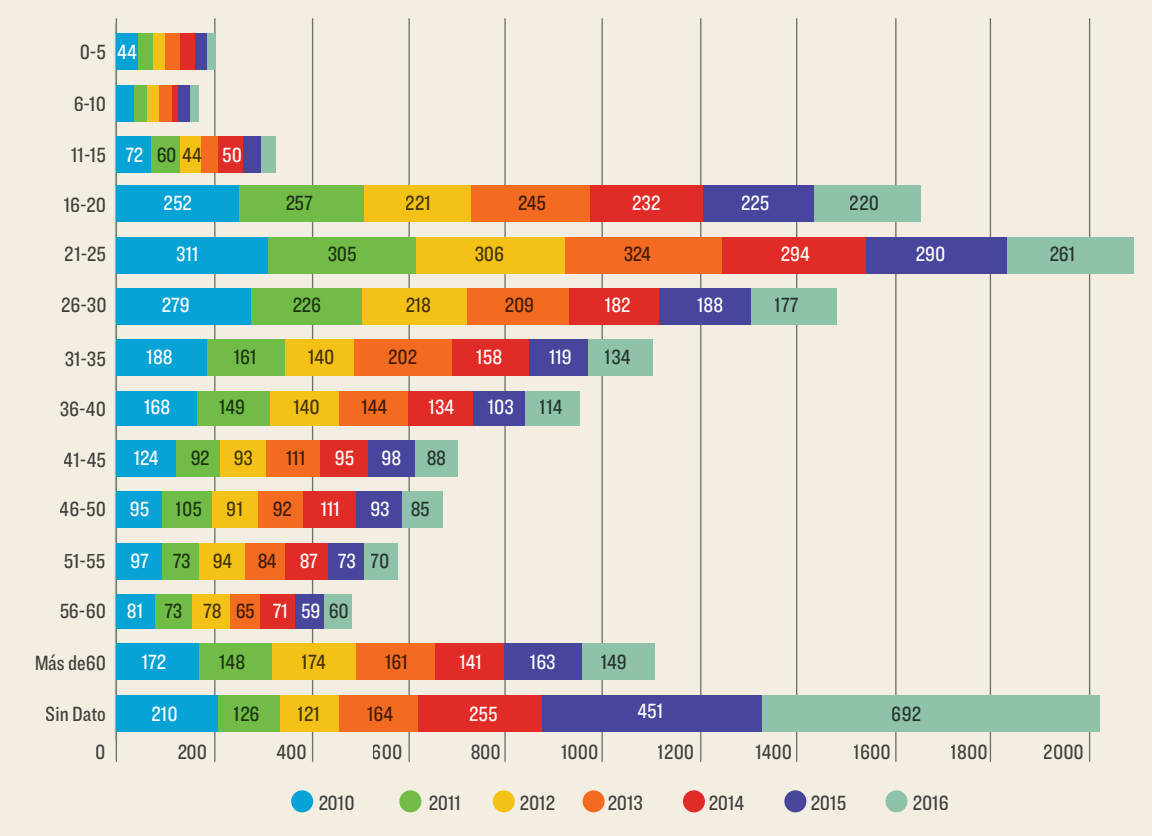
Distribución Muertes a causa del Tránsito por Sexo. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

El gráfico a continuación muestra la distribución de las muertes a causa del tránsito por grupo etario y para cada año durante el período 2010 – 2016. Del total de 13,374 muertes registradas, el 15.0% no dispone del dato de edad. El rango de edad con mayor incidencia de muertes corresponde a los jóvenes de 21 a 25 años. Del total de muertes con dato de edad (11,355), el 56.0% corresponde a jóvenes entre 16 y 35 años.

Número de Muertes a causa del Tránsito por Grupo Etario. Período 2010-2016



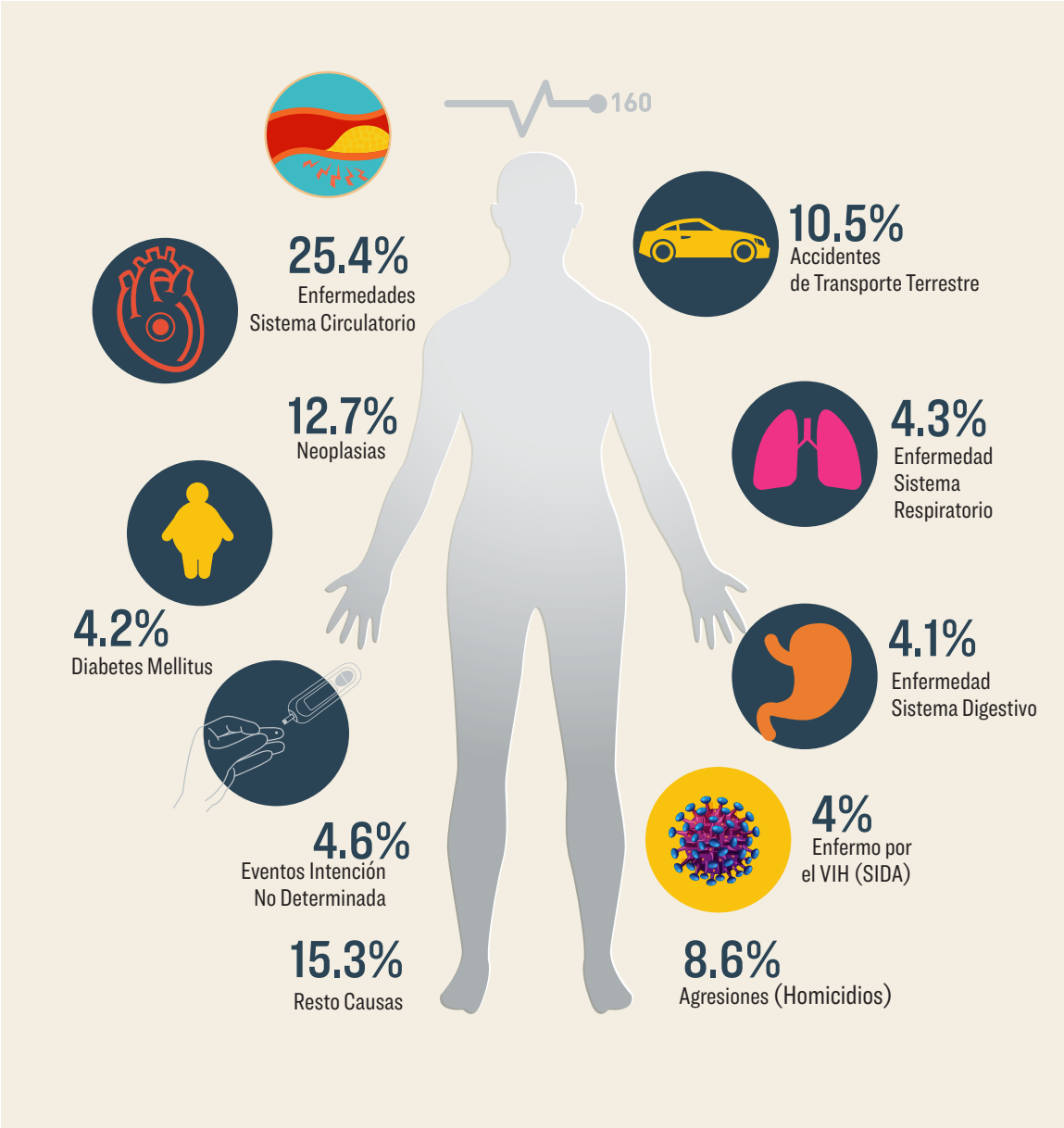
Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

56% los jóvenes con las edades comprendidas entre los 16 a 35 años representan el 56%

31% Los jóvenes entre 21 y 30 años representan el 31% de las víctimas mortales.

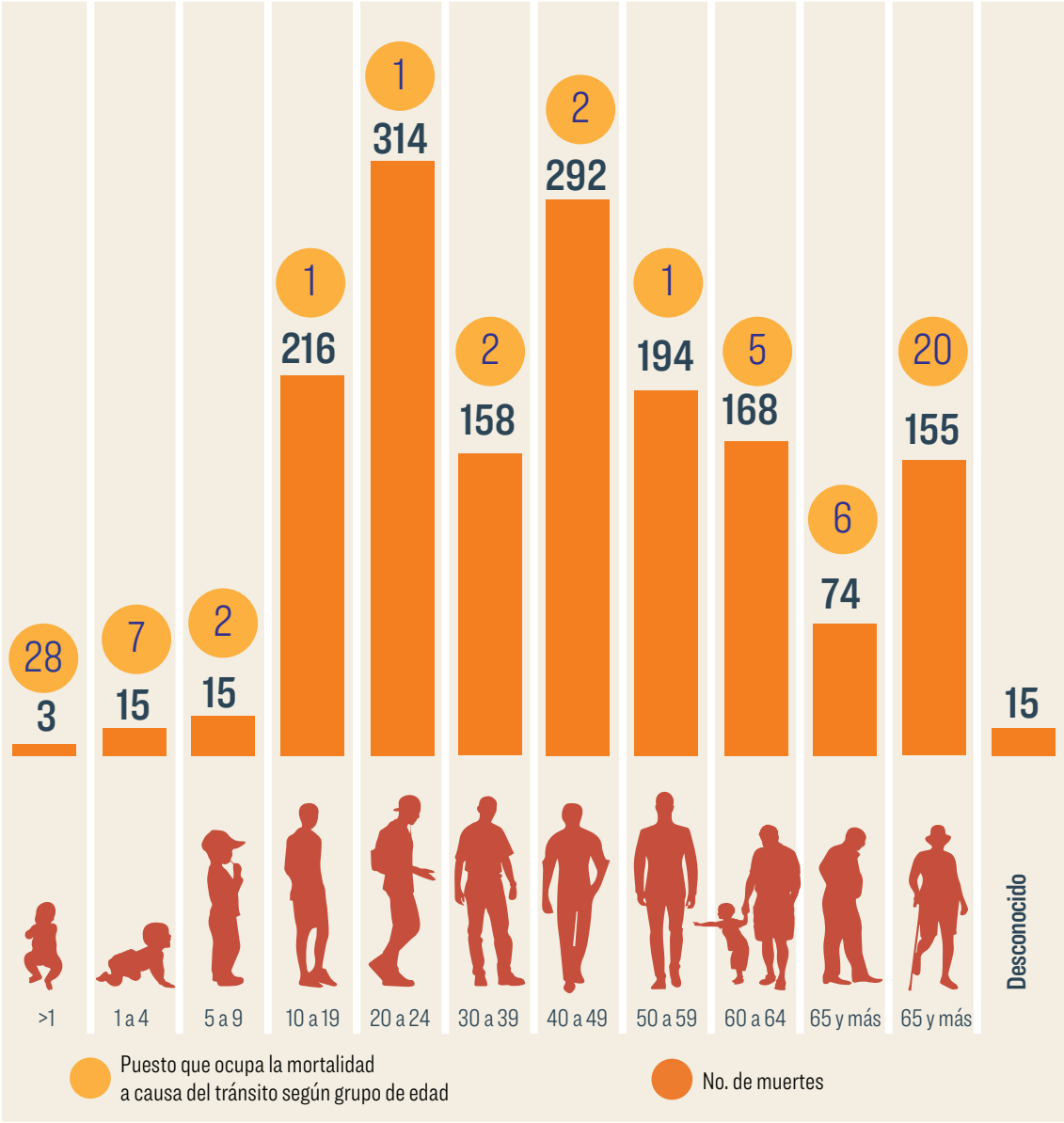
Las siguientes gráficas corresponden al año 2012 y muestran el impacto de las muertes a causa del tránsito para diferentes grupos de edad.

Porcentaje Causas de Muerte en la República Dominicana por Grupo Etario, año 2012



Fuente:OPS/OMS. Elaborado con datos del Sistema Mortalidad, Ministerio de Salud Pública, 2012.

Número de Muertes a Causa del Tránsito y el lugar que ocupa por Grupo de Edad, 2012



Fuente: OPS/OMS. Elaborado con datos del Sistema de Mortalidad, Ministerio de Salud Pública, 2012.

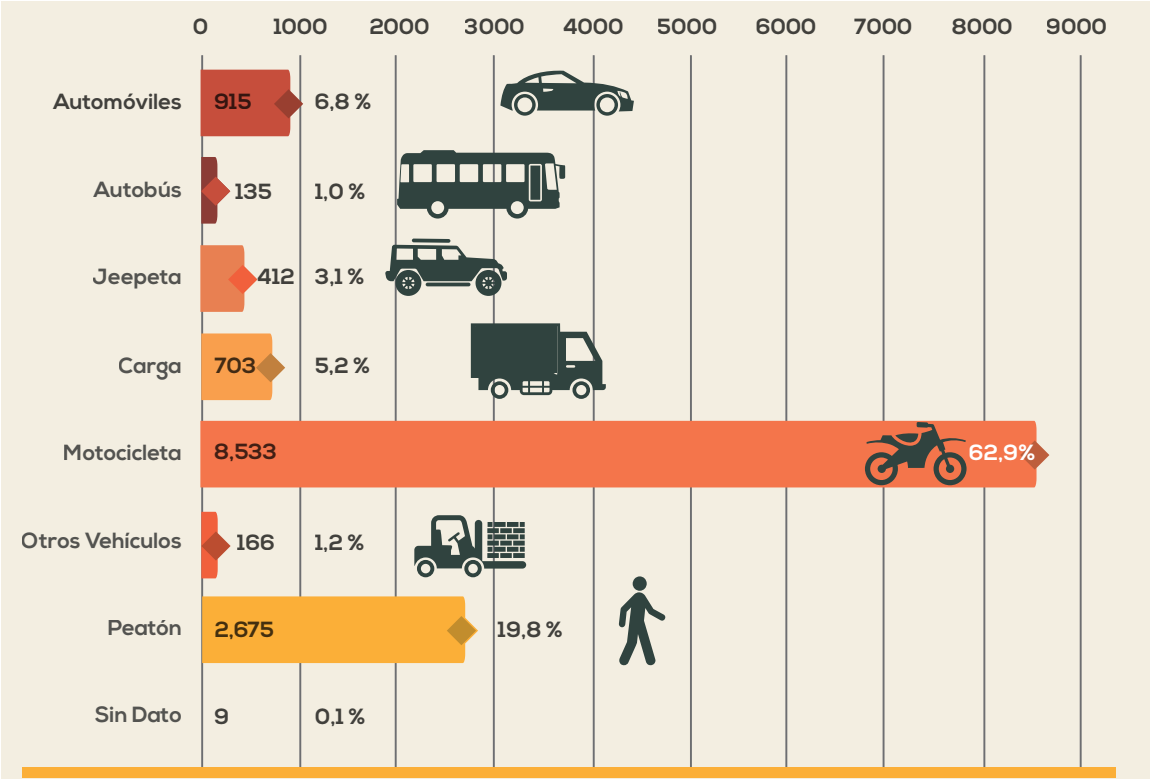
A partir de lo antes señalado, y observando la forma en que el tránsito afecta las muertes por grupo de edad podemos concluir que en la República Dominicana:

a) En la edad productiva, ubicada entre los 15 y los 65 años, las muertes a causa del tránsito constituyen el 10.5% y representan la tercera causa de muerte, solo precedidas por las enfermedades del sistema circulatorio y las neoplasias.

b) Las muertes a causa del tránsito ocupan el primer y segundo puesto para todos los grupos de edades comprendidos entre 5 y 49 años.

En el período 2010-2016, el 62.9% de las muertes por accidentes de tránsito involucró a motocicletas. Esta tendencia va en incremento, ya que al 2016 esta tasa sobrepasa el 70%. Los peatones atropellados representaron un 19.8%, ocupando el segundo lugar en los usuarios más vulnerables en el tránsito. Los autobuses fueron el vehículo de motor con menor registro, representando únicamente un 1% dentro del total de muertes por accidentes.

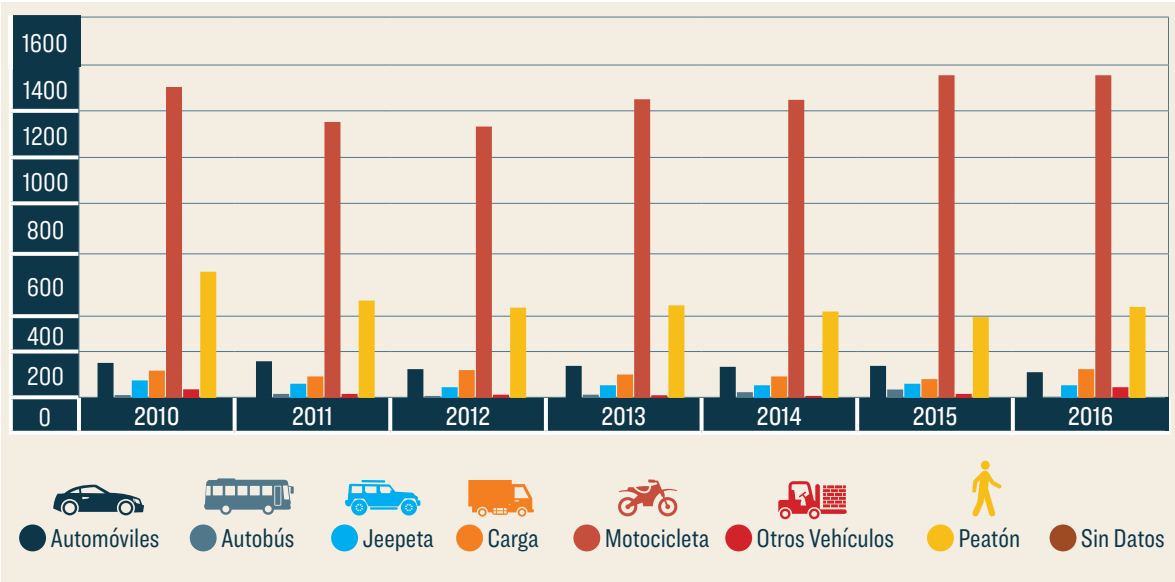
Número y Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por tipo de Vehículo. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

La evolución de estos datos por año dentro del período analizado se presenta en el siguiente gráfico:

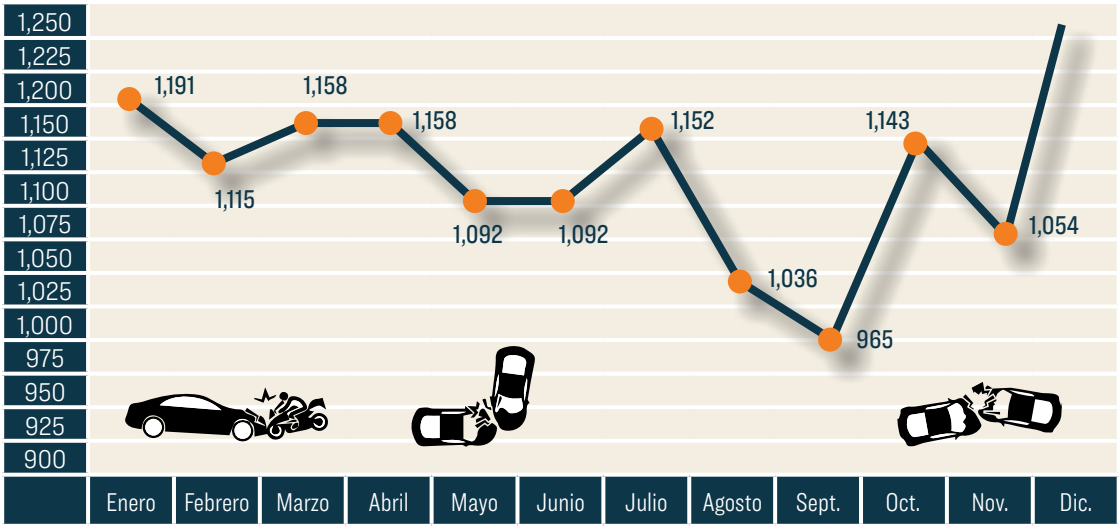
Número de Muertes Anual a Causa del Tránsito por Tipo de Vehículo. Período 2010-2016



Fuente: AMET, 2016

Con relación al momento en que se produce el accidente, en la siguiente gráfica podemos ver que la mayor cantidad se registra en los meses de enero, julio, octubre y diciembre, mientras que la menor ocurrencia corresponde a los meses de agosto y septiembre.

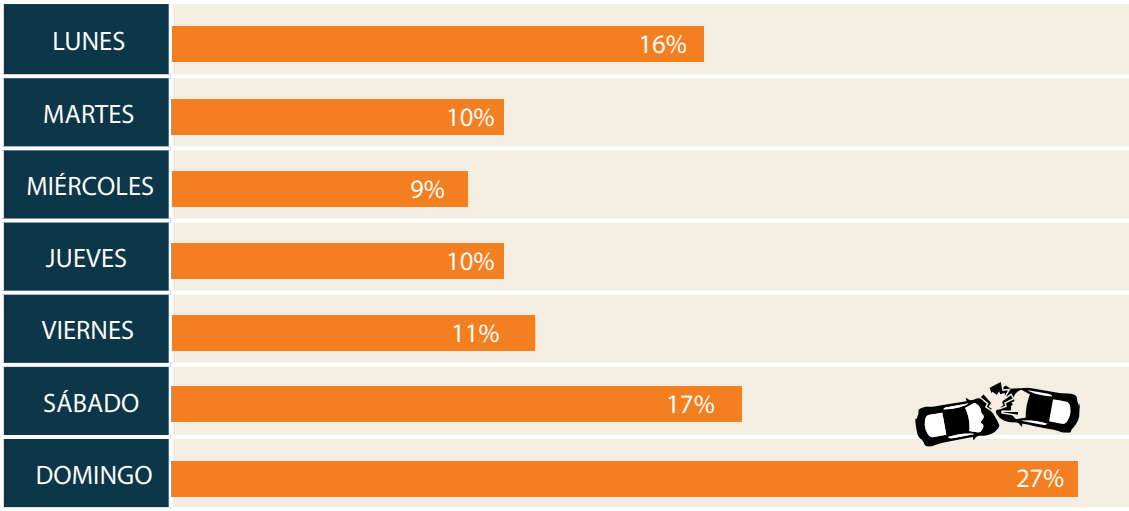
Número de Muertes a Causa del Tránsito por Mes. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

Los días de mayor ocurrencia de muertes por accidentes a causa del tránsito son sábado, domingo y lunes, correspondiendo al fin y principio de la semana. En estos días, durante el período del 2010 al 2016 se registraron el 60% de los fallecimientos por esta causa, y entre ellos durante los domingos se verifica la mayor tasa, con aproximadamente un 27% del total de las fatalidades.

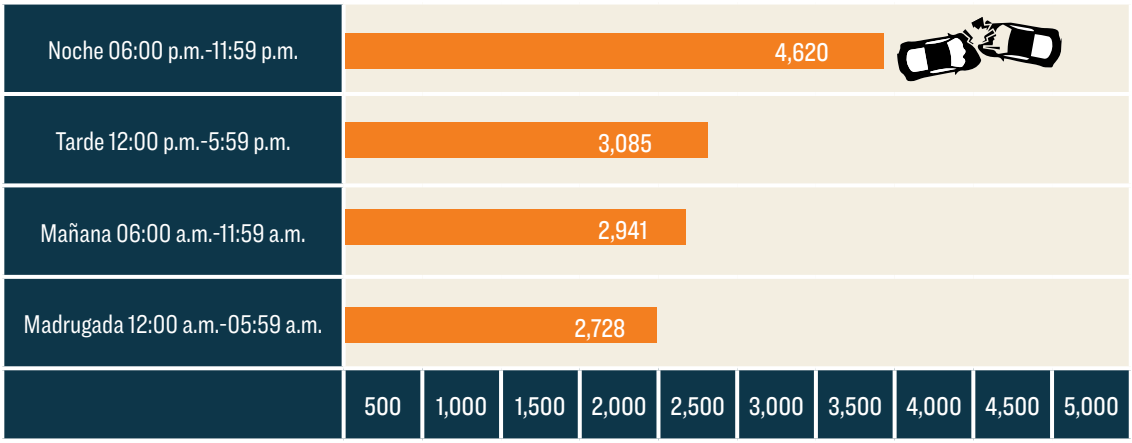
Porcentaje de Muertes Causa del Tránsito por Día de Semana de Ocurrencia de los Eventos. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

Con relación 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 producen el 35% de las muertes.

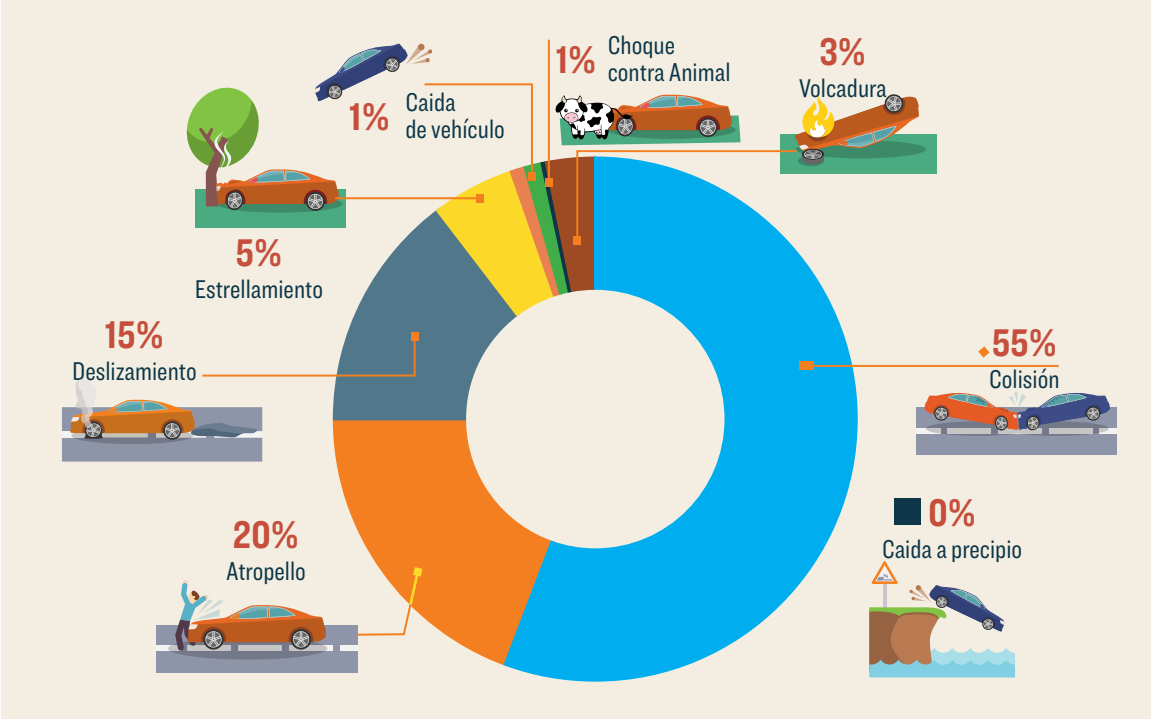
Número de Muertes a Causa del Tránsito por Rango de Horario de Ocurrencia de los Eventos. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

En el período de análisis, de los accidentes registrados, 7,531 fueron por colisión entre 2 o más vehículos, representando la primera causa con un 55% del total. El segundo lugar lo ocupa el atropellamiento, con un 20% del total de estos incidentes. La menor ocurrencia es de caídas a precipicios, volcaduras y choque contra animales, que representa solamente un 4%.

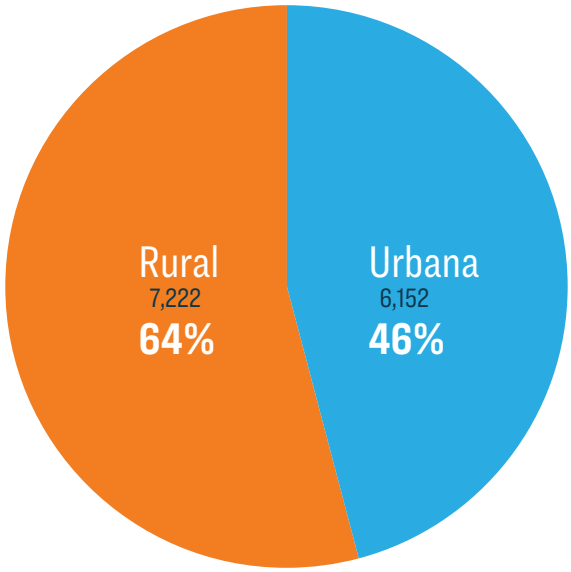
Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito por Tipo de Incidente. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

Atendiendo al lugar en que se verifican los accidentes, el análisis del mismo periodo indica que la mayor parte ocurre en la zona rural, específicamente en las carreteras del país, asociados a condiciones no seguras en los vehículos, como neumáticos en malas condiciones, poca iluminación, así como factores de riesgo derivados del comportamiento humano, como el exceso de velocidad y el consumo de alcohol.

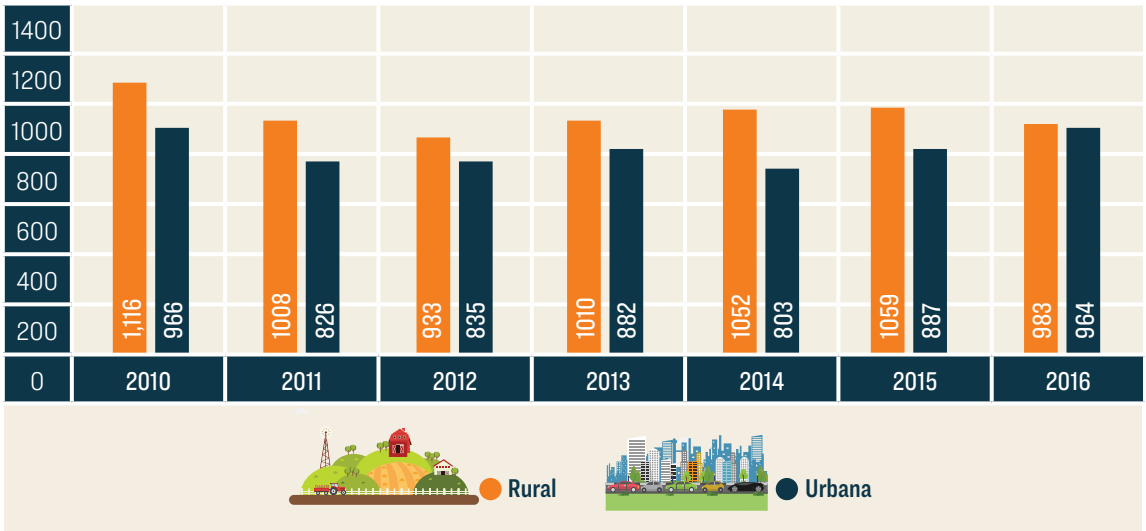
Número de Muertes a Causa del Tránsito según Zona de Ocurrencia del Evento. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

La evolución de estos datos por año dentro del período analizado se presenta en el siguiente gráfico:

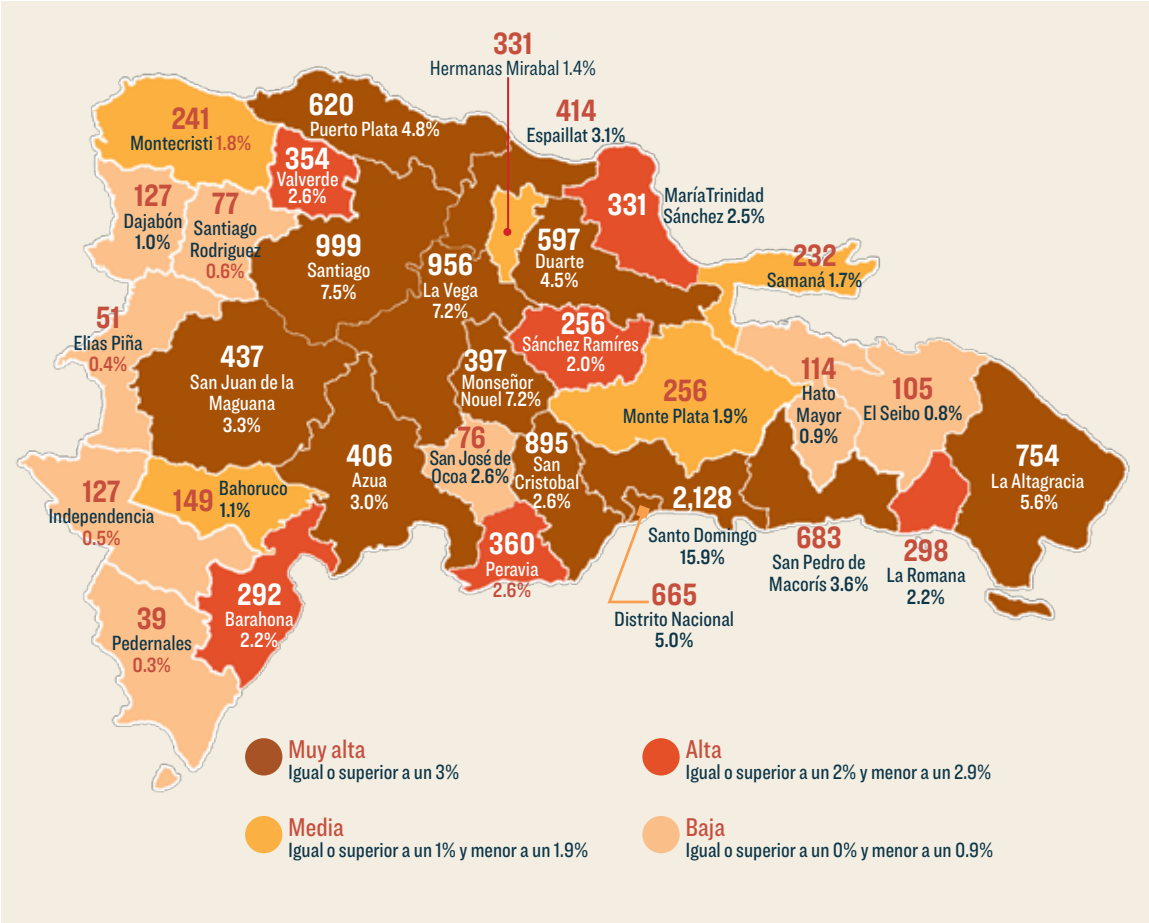
Número de Muertes Anual a Causa del Tránsito según Zona de Ocurrencia del Evento. Período 2010-2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

En la siguiente gráfica se muestra el número de fallecidos a causa del tránsito en cada provincia del país, destacándose que cerca del 21% de las fatalidades durante el período entre el 2010 y el 2016 ocurrieron en el Gran Santo Domingo y el Distrito Nacional. Este hecho guarda relación con la alta densidad poblacional y motorización que existe en estas ciudades.

Estratificación Provincias del País de Acuerdo al Porcentaje de Muertes a Causa del Tránsito. Período Enero 2010-Noviembre 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

Cabe destacar que las provincias con mayor número de fallecidos, y que aparecen en el mapa en color rojo, son aquellas por las que cruzan las principales carreteras del país -Duarte, Sánchez y Autovía del Este-, por lo que esta accidentalidad se asocia más al desplazamiento en carreteras que al tránsito dentro de la localidad.

La autopista Duarte y la autopista de Las Américas son las carreteras donde se registró el mayor número de muertes asociadas al tránsito durante el período observado.

En la autopista Duarte se destacan como críticos los tramos comprendidos entre los kilómetros 14 al 22 y 93 al 125, correspondientes a los accesos al Gran Santo Domingo y Santiago respectivamente, donde ocurrió cerca del 40% de las fatalidades entre el 2010

y el 2016. También el tramo comprendido entre los kilómetros 83 al 86, que se encuentra en la frontera entre las provincias Monseñor Nouel y La Vega, y en el que ocurrieron el 7% de las fatalidades para esta vía.

En la autopista de Las Américas, el 32% de las muertes por accidentes de tránsito ocurrieron entre los kilómetros 9 al 15 correspondientes al tramo desde el puente Juan Carlos hasta el elevado de la avenida Hípica. Se destaca además que el 8% de las incidencias fatales se concentraron en el tramo comprendido entre los Kilómetros 26 al 32, en la intersección de la autopista Las Américas con ruta 66 (acceso al ITLA) hasta la entrada al muelle de Caucedo en San Andrés de Boca Chica.

Estos datos se recogen de forma gráfica en la siguiente ilustración:

Puntos Críticos/Negros de Siniestralidad Vial de Las Autopistas Duarte y Las Américas. Período 2010-2016

Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

2.4.2

MORBILIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO

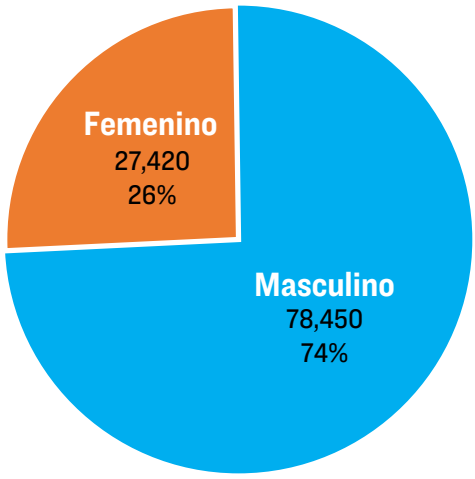
La vigilancia epidemiológica de las lesiones temporales y permanentes a causa del tránsito, realizadas en los centros de salud de la República Dominicana, se estableció a mediados del año 2014, pues hasta entonces solo se registraban las defunciones. A partir del 2015 se implementa un procedimiento de notificación al Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) de los lesionados asociados al tránsito, a cargo de los centros de salud, públicos y privados, en todos los niveles de atención. Con esta medida se persigue determinar el impacto de los accidentes de tránsito en la salud pública. Por esta razón los datos presentados de lesionados corresponden solo al periodo 2016.

Durante el año 2016, el número total de lesionados por accidentes de tránsito reportados al SINAVE ascendió a 105,873 personas, mientras que en el año 2015 se reportaron 74,037 lesiones por esta causa; reflejando un incremento en el registro de 31,836 casos, equivalente a un 43%.

Debido a que el procedimiento de notificación de lesiones por el tránsito a través del SINAVE es de reciente implementación, al momento de la redacción de este plan no es posible determinar si el incremento mostrado en el año 2016 se debe a un real aumento de las lesiones por esta causa o a una mejora en la captación de los datos a través del SINAVE.

Del total de lesionados por tránsito reportados en el año 2016, 78,450 correspondieron al sexo masculino, proporción equivalente al 74.1% de los casos.

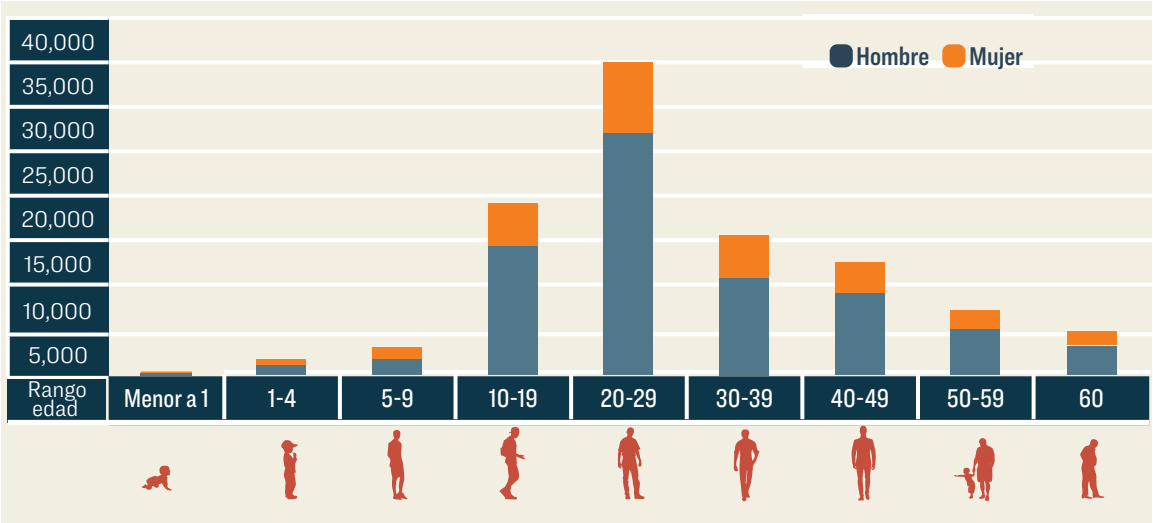
Número de Lesionados a Causa del Tránsito por Sexo. Año 2016



Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2016

La mayor proporción de casos (70.7%) se presentaron en individuos de 10 a 39 años, siendo el grupo de edad de 20 a 29 años el más afectado (33.0%).

Número de Lesionados a causa del Tránsito por Sexo y Grupo Etario. Año 2016



Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2016

RELACIÓN DE CASOS POR GRUPO DE EDAD				
Grupo de edad	Masculino	Femenino	Total	%
menor a 1	207	158	365	0.3
1 - 4	1,221	824	2,045	1.9
5 - 9	2,008	1,292	3,300	3.1
10 - 19	14,054	5,249	19,303	18.2
20 - 29	27,132	7,815	34,947	33.0
30 - 39	15,581	5,047	20,628	19.5
40 - 49	9,347	3,238	12,585	11.9
50 - 59	5,390	2,075	7,465	7.1
60 =>	3,510	1,725	5,235	4.9
Total	78,450	27,423	105,873	

Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2016

En relación a la variable tiempo, el evento presenta un patrón estacional con picos durante las semanas epidemiológicas asociadas a las festividades de Semana Santa, vacaciones de verano y fin de año.

En relación a la localidad, las provincias que reportaron un mayor número absoluto de lesionados fueron: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega y el Distrito Nacional.

Número de Lesionados a causa del Tránsito por Provincia. Año 2016

LESIONADOS POR TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIA			
Provincias	No. de Casos	Provincias	No. de Casos
Azua	84	Monseñor Nouel	1,790
Bahoruco	234	Monte Plata	2,095
Barahona	1,132	Montecristi	856
Dajabón	178	Pedernales	7
Distrito Nacional	5,451	Peravia	795
Duarte	1,652	Puerto Plata	2,490
El Seibo	236	Samaná	2,370
Elías Piña	570	San Cristóbal	6,984
Espaillat	2,801	San José de Ocoa	863
Hato Mayor	454	San Juan	686
Hermanas Mirabal	3,183	San Pedro de Macorís	1,088
Independencia	173	Sánchez Ramírez	1,004
La Altagracia	2,652	Santiago	15,546
La Romana	490	Santiago Rodríguez	578
La Vega	6,306	Santo Domingo	38,822
María Trinidad Sánchez	2,398	Valverde	1,905

Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2016

Cabe destacar que en las provincias coloreadas en el cuadro anterior, se encuentran ubicados los hospitales de referencia nacional y regional para el manejo de los pacientes politraumatizados, como son: Hospital Docente Universitario Dr. Darío Contreras, Hospital Traumatológico Dr. Ney Arias Lora, Hospital Traumatológico y Quirúrgico Juan Bosch, Hospital Regional Dr. Luis M. Morillo King, Hospital José María Cabral y Báez, Hospital Metropolitano de Santiago y Hospital Juan Pablo Pina, por lo que podrían existir pacientes que se accidentaron en un lugar y recibieron atención médica en otro, siendo este último quien reporta el caso.

No obstante, es evidente que los establecimientos con mayor capacidad resolutiva para este tipo de eventos, son quienes invierten una mayor cantidad de recursos en la asistencia a los usuarios que demandan el servicio. Dentro de los recursos invertidos se incluyen asistencia médica y de enfermería, medicamentos, material de osteosíntesis, material gastable, procedimientos médicos y quirúrgicos, estudios de imágenes, analíticas, tiempo día-cama, sala de cuidados intensivos, entre otros, lo que representa un incremento considerable del gasto en salud.

Para el análisis de la morbilidad se analizaron además datos del Sistema Nacional de Emergencias 9.1.1, los cuales reportan 25,436 eventos atendidos por causa de accidentes de tránsito en el Gran Santo Domingo durante el año 2015. Al comparar los datos correspondientes al periodo enero – septiembre del 2015 con el mismo periodo en el 2016 se evidencia un incremento del 22.1% en el número de eventos atendidos por esta causa.

Este sistema de emergencias es de reciente implementación, ya que inició sus operaciones en mayo del 2014, con alcance para el Gran Santo Domingo, y a finales del 2016 extendió su rango de asistencia a Haina y San Cristobal, programando estar presentes para la provincia de Santiago y Puerto Plata en el transcurso del 2017. Considerando que este sistema está fundamentado en el registro de información y el uso de la tecnología, su integración ha

resultado de mucha utilidad para la mejora sustancial de las estadísticas asociadas a los accidentes, y en este sentido la problemática de la seguridad vial, su análisis y abordaje se beneficia de manera directa con la ampliación y desarrollo de este servicio a la ciudadanía.

Otra fuente de interés para estimar las lesiones a causa del tránsito la constituye la Encuesta Demográfica y de Salud (ENDESA 2013), la cual reportó que un 8.4% de los hombres y 2.9 % de mujeres entre 15 y 59 años estuvo involucrado en un accidente de tránsito, para un total aproximado de 322,661 personas. De estas, el 50.0% de los hombres y el 58.0% de las mujeres recibió atención médica, ascendiendo a alrededor de 168,079 lesionados. Los resultados de esta encuesta evidencian el subregistro existente en el reporte de lesionados al que se hizo referencia previamente.

Es importante señalar que no se han generado estadísticas asociadas al nivel de gravedad de las lesiones provocadas por accidentes de tránsito.

2.5
CONTROLES PARA LA SEGURIDAD VIAL

La Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) es la institución responsable de aplicar controles de fiscalización y de registrar las contravenciones impuestas por violaciones a las normas de tránsito.

De acuerdo a los datos suministrados por esta institución, durante el período 2010 a 2016 el total de infracciones registradas fue de 3,478,958. El 2012 se presenta como el año en que se registró la mayor cantidad de infracciones a las leyes de tránsito.

Total y Porcentajes de Infracciones Anuales por Tipo. Período 2010- 2016

	Tipo de Infracción	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
		%	%	%	%	%	%	%	%
1	Violar la luz roja	9%	11%	12%	9%	11%	10%	10%	10%
2	Transitar sin casco	13%	5%	5%	14%	11%	17%	17%	12%
3	Transitar sin cinturón	9%	11%	13%	12%	11%	9%	8%	10%
4	Hablar por el celular	8%	8%	8%	6%	5%	5%	4%	6%
5	Vía contraria	11%	10%	8%	9%	7%	6%	7%	8%
6	Licencia vencida	7%	4%	4%	5%	4%	3%	2%	4%
7	Conducir sin licencia	9%	8%	6%	6%	5%	6%	4%	6%
8	Obstruir el tránsito	7%	4%	9%	10%	8%	7%	5%	7%
9	Estacionar en lugar prohibido	5%	5%	3%	3%	3%	3%	6%	4%
10	Giro prohibido	6%	8%	5%	5%	3%	3%	2%	4%
11	Conducir a exceso de velocidad	2%	3%	3%	3%	0,4%	1,2%	2%	2%
12	No usar protección niños	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%
	Sub Total	86%	77,6%	77%	81%	67%	69%	68%	74%
Total general por año		351.671	391.713	740.248	465.205	616.798	705.907	427.374	3.428.916

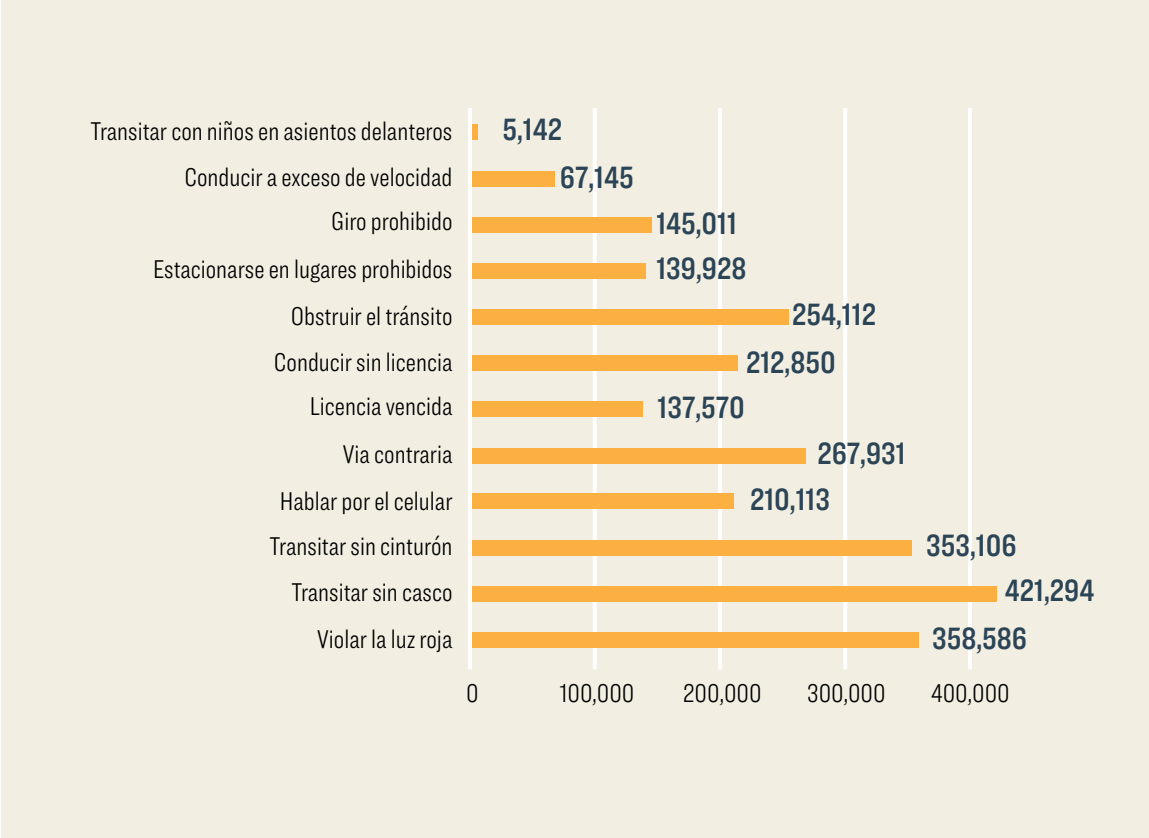
Fuente: AMET, 2016

Las infracciones de tránsito para las que se aplica un mayor control corresponden a no usar casco protector, violar la luz roja, no usar el cinturón de seguridad, obstruir el tránsito y conducir sin licencia. Sin embargo, en el caso del exceso de velocidad y la conducción en estado de embriaguez, que son conductas de mayor impacto para la seguridad vial, el control se encuentra restingido por limitadas capacidades en la dotación y herramientas de fiscalización, asi cómo debilidad en la normativa.

En otros casos, como el de conducir sin un seguro de vehículo, la normativa establece esta obligatoriedad; no obstante, no prevee sanción por su incumplimiento, por lo que su control se realiza, pero, finalmente, no tiene un sentido práctico su fiscalización directa, convirtiéndose en una acción más preventiva y complementaria.

Los datos presentados en la siguiente gráfica recogen el 74% de las infracciones registradas en el período analizado:

Número de Contravenciones por Tipo de Infracción. Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

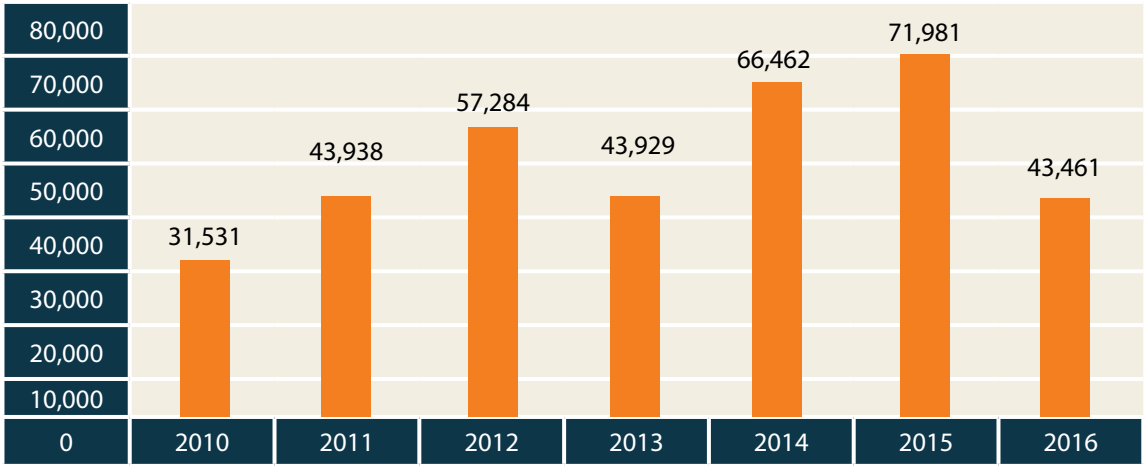
El 26% de las infracciones registradas que no se presentaron en la gráfica anterior se asocian a otras violaciones a la ley, como son no usar cinta reflectiva[3], circular con exceso de carga, manejar de forma temeraria, circular sin placa, montar y desmontar pasajeros en lugares prohibidos, transitar sin luces, transitar con neumáticos en mal estado, transportar pasajeros en vehículos de carga, entre otras contenidas en la Ley 241 y sus modificaciones.

Haciendo un detalle del comportamiento anual con relación a las principales infracciones de tránsito registradas, podemos señalar las siguientes:

3 Término utilizado por la Ley 241 para referirse a la refractividad requerida a ciertos tipos de vehículos.

- **Violar la luz roja**, la fiscalización por esta causa corresponde al 10% de las infracciones de tránsito. El mayor registro de estas corresponde a los años 2014 y 2015.

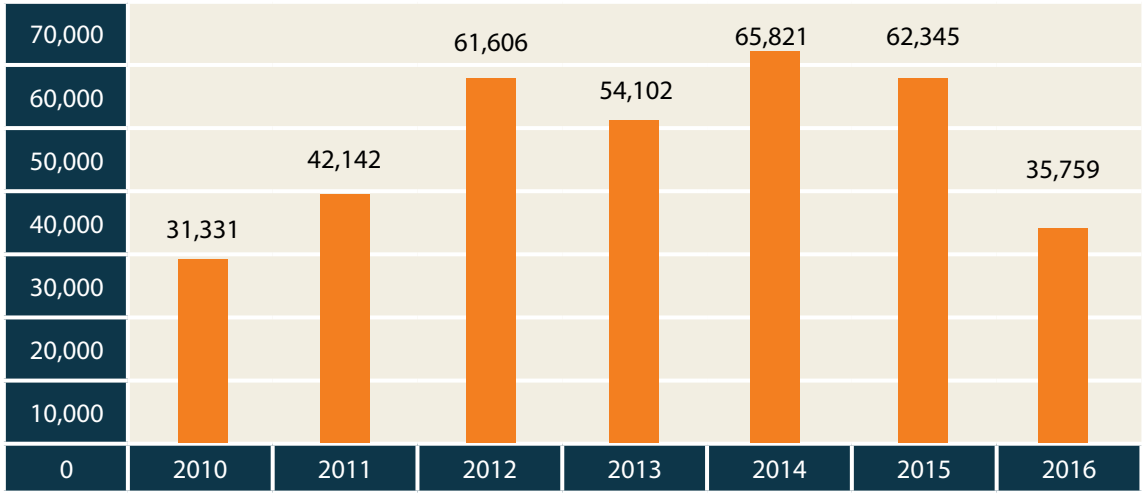
Número Contravenciones Anual por Violar la Luz Roja. Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

- **No usar el cinturón de seguridad**, planteado como un importante factor de riesgo y su exigencia se establece en la Ley 114-99 del 16 de diciembre de 1999, que modifica algunos artículos de la Ley 241. La fiscalización por esta causa corresponde al 10% de las infracciones de tránsito. El mayor registro de estas corresponde a los años 2014 y 2015.

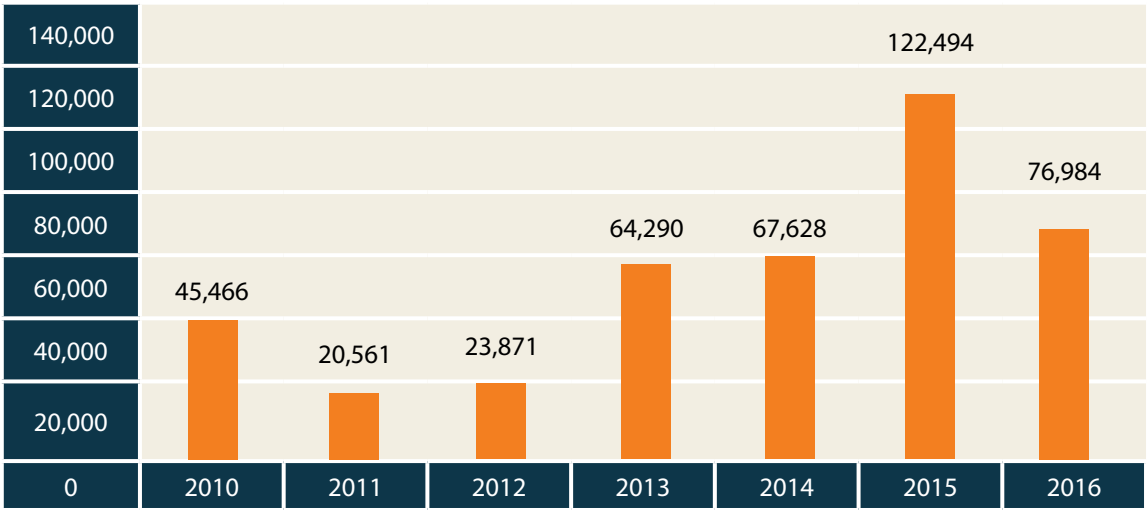
Número Contravenciones Anual por No Usar el Cinturón de Seguridad.
Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

- **No usar el casco protector**, que representa el principal factor de riesgo para los usuarios de motocicletas. La fiscalización por esta causa es de 12% de las infracciones de tránsito. El mayor registro de estas corresponde al año 2015. La tendencia de aumento en este control guarda relación con el incremento en el uso de motocicletas y el alto porcentaje de muertes asociado a este tipo de vehículos.

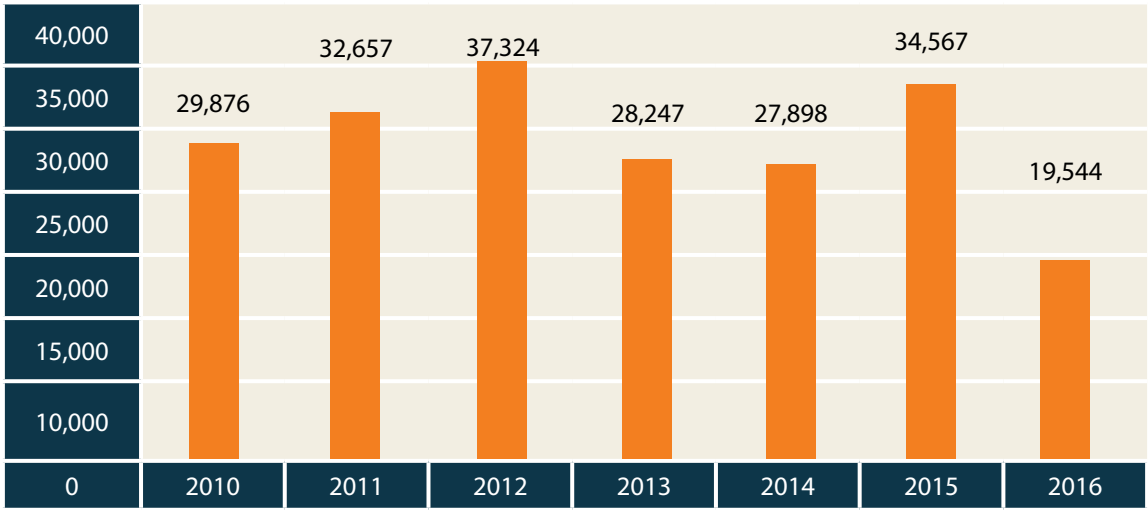
Número Contravenciones Anual por No Usar Casco Protector. Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

- **Usar el celular al conducir**, como elemento distractor, y prohibido por la Ley 143-01 del 21 de agosto del 2001, que prohíbe el uso de teléfonos celulares o móviles a toda persona que esté conduciendo un vehículo de motor por las vías públicas, a menos que se provea un aditamento de manos libres. Los años con mayores controles corresponden al 2012 y 2015, y su fiscalización representa el 6% de las infracciones de tránsito registradas.

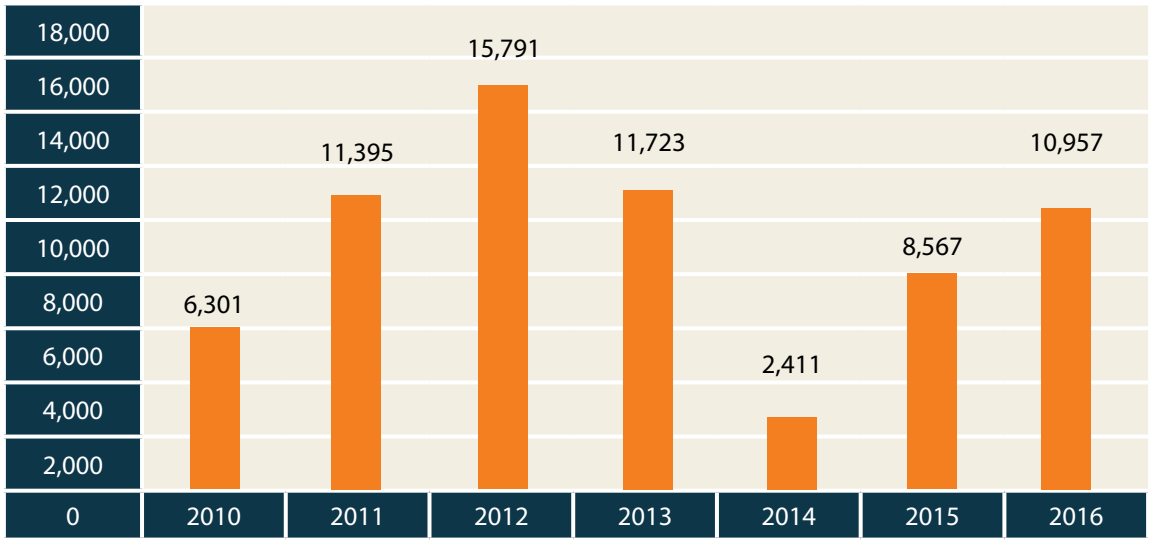
Número Contravenciones Anual por Hablar por el Celular al Conducir.
Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

- **Conducir a exceso de velocidad**, que representa otro importante factor de riesgo y cuyos controles se realizan usando radares móviles en las principales carreteras, constituye el 2% del total de las infracciones y sus mayores registros están entre los años 2011-2013. Esta cifra tan baja de registro se relaciona con la necesidad de incrementar la dotación de agentes y de instrumentos de medición.

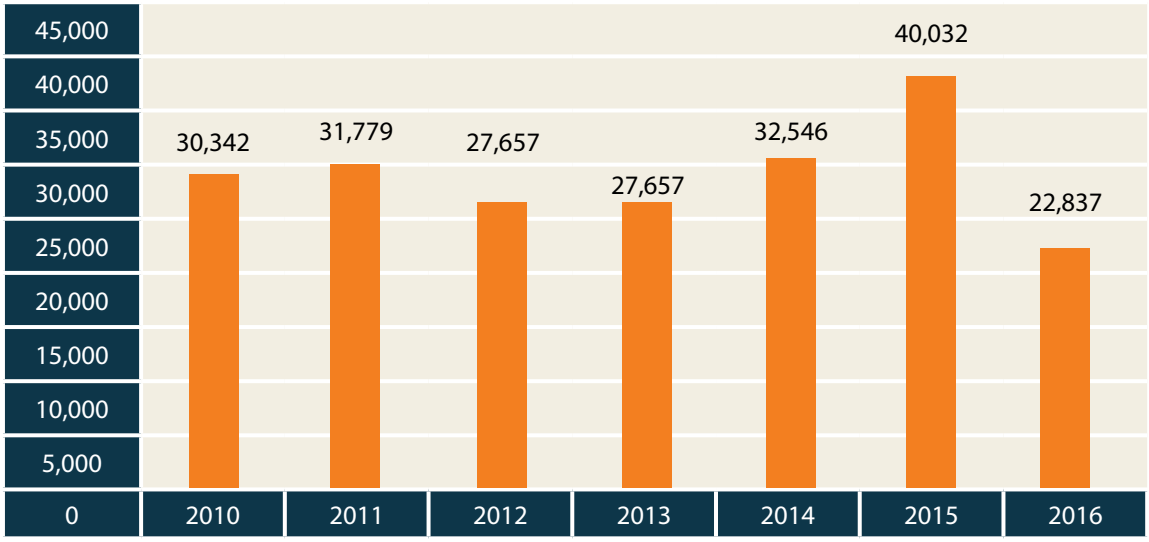
Número Contravenciones Anual por Conducir a Exceso de Velocidad. Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

- **Conducir sin licencia.** Un dato importante considerado en este registro son las infracciones por no tener licencia al conducir y conducir con licencia vencida. Ambos registros representan un 10% del total de infracciones registradas. El caso de conducir sin licencia corresponde al 6%, lo que evidencia un alto número de conductores que transitan sin recibir previamente un proceso formativo ni conocer las reglas de tránsito. El restante 4% corresponde a aquellos que transitan con la licencia vencida.

Número Contravenciones Anual por Conducir con Licencia Vencida. Período 2010- 2016



Fuente: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), 2016

Conforme los datos provistos por la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), se estima que alrededor de un 57% de los conductores dominicanos no ha obtenido una licencia de conducir, y de los que la han obtenido, cerca del 28% no había tramitado su renovación al mes de diciembre del año 2016.

Asimismo, las cifras de la DGTT reflejan que en el 2016 solo había 8,349 conductores con licencias de conducir motocicletas vigentes (0.66% del total de licencias de conducir vigentes expedidas a la fecha), lo que contrapuesto al parque vehicular registrado de motocicletas, que al 2016 excedió los dos millones de este tipo de vehículos, muestra la gravedad de la problemática de los conductores de motocicletas que circulan sin haber obenido nunca una licencia de conducir.

En cuanto a los controles relacionados con el segmento de motocicletas, las infracciones más comunes se refieren a usuarios que no poseen documentación que los acredite como propietarios, por tratarse de motocicletas no registradas en la DGII. Estas motocicletas terminan en un proceso de pérdida a traves del tiempo o su posterior chatarrización en subasta pública por parte de la Procuraduría General de la República (PGR).

Los datos provistos por la Procuraduría General de la República plantean que en el 2016 únicamente se cobró el 7% de las contravenciones impuestas.

Entre algunas de las razones que podemos asociar al bajo porcentaje del cobro de multas, se encuentran las siguientes:

1. La ausencia de un régimen real de consecuencias: los ciudadanos perciben que no ocurre nada en caso de que incumplan con el pago correspondiente a la contravención impuesta.

2. La desinformación del procedimiento a seguir: la mayoría de los ciudadanos que reciben una contravención por motivo de la violación a la Ley 241, desconocen los pasos que deben realizar para cumplir con la penalidad impuesta.

3. Lo inoperante del sistema de cobros, lo cual comprende: complejidad e ineficiencia, desmotivando a los ciudadanos al pago voluntario del hecho cometido.

4. No existen incentivos asociados al pronto pago de contravenciones.

Estas debilidades, aunadas a períodos de prescripción y caducidad cortos, provocan una cultura de no pago y se pierde el efecto disuasivo y sancionador de las normas y el sistema de control y fiscalización.

2.6

SEGURIDAD VIAL EN RELACIÓN CON OTROS PAÍSES

La siguiente tabla muestra la posición de la tasa de mortalidad a causa del tránsito de la República Dominicana en relación con los demás países del mundo, de acuerdo con las cifras de los informes mundiales de seguridad vial de la OMS, 2013 y 2015. Se observa que el país desciende del puesto No. 2 al No. 15 en el Informe del 2015, con una tasa de 29.3 por cada 100,000 habitantes, bastante inferior a la anterior.

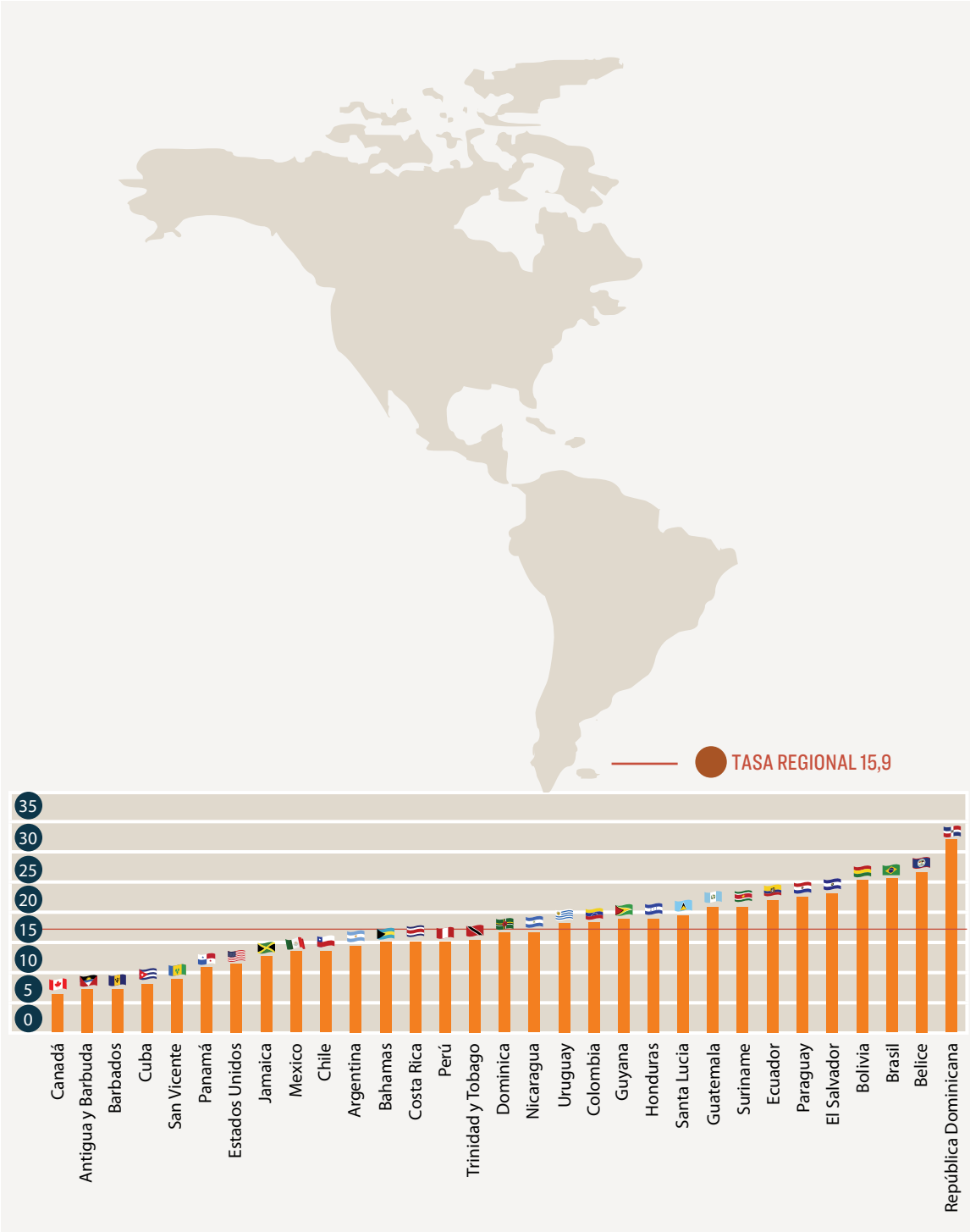
Posición de la República Dominicana en Relación con los demás Paises del Mundo de Acuerdo a la Tasa de Mortalidad a Causa del Tránsito en los Informes Mundiales de Seguridad Víal de la OMS. Años 2013 y 2015

PUESTO No.	INFORME MUNDIAL OMS 2013		INFORME MUNDIAL OMS 2015	
	País	No. muertes/ 100,000 habs.	País	No. muertes/ 100,000 habs.
1	Niue	68.3	Libia	73.4
2	República Dominicana	41.7	Tailandia	36.2
3	Tailandia	38.1	Malawi	35.0
4	Venezuela	37.2	Liberia	33.7
5	Irán	34.1	República Democrática El Congo	33.2
6	Nigeria	33.7	República Tanzania	32.9
7	Sur África	31.9	República Central África	32.4
8	Iraq	31.5	Ruanda	32.1
9	Guinea	31.2	Irán	32.1
10	Omán	30.4	Mozambique	31.6
11	Chad	29.7	Santo Tomé y Príncipe	31.1
12	Uganda	28.9	Togo	31.1
13	Lesoto	28.4	Burkina Faso	30.0
14	Mauritania	28.0	Gambia	29.4
15	Guyana	27.8	República Dominicana	29.3
16	BurKina Faso	27.7	Kenia	29.1
17	Ecuador	27.0	Madagascar	28.4
18	Sudan	25.1	Zimbawe	28.2
19	Namibia	25.0	Lesoto	28.2
20	Malasia	25.0	Benín	27.7

Fuente: OPS/OMS. Datos de Informes sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Organización Mundial de la Salud. 2013 y 2015. Las tasas corresponden a los años 2010 y 2013, respectivamente

La siguiente gráfica muestra que la tasa de mortalidad en el país al 2015 representa 1.85 veces la tasa de la Región de Las Américas, que es de 15.9 por cada 100,000 habitantes. La República Dominicana, Belice, Brasil, Bolivia, El Salvador, Paraguay y Ecuador son los países que conforman el grupo con mayor mortalidad por esta causa en el continente.

Tasa de Mortalidad a Causa del Tránsito de los Países de la Región de las Américas y El Caribe. Año 2013



Fuente: Informe La Seguridad Vial en la Región de Las Américas, 2016. Tasa mortalidad causada por el tránsito (100,000 habitantes). Región de las Américas por País, 2015

2.7

INSTITUCIONALIDAD DE LA SEGURIDAD VIAL

La situación de la institucionalidad de la seguridad vial en la República Dominicana se caracteriza por los siguientes aspectos:

- La existencia de múltiples instituciones gubernamentales vinculadas al tránsito y la seguridad vial en su conjunto, que trabajan de forma no articulada, sin un liderazgo que propicie la eficiente puesta en marcha de políticas públicas que preserven la vida y que organicen de manera restrictiva los factores que potencializan los riesgos de colisiones o siniestros en el tránsito.

- Actualmente cursa en el Congreso Nacional el Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el cual tiene la vocación de convertirse en ley y constituir una importante herramienta para la mejora integral del problema del tránsito y la seguridad vial en el país; no obstante, es necesario tomar medidas urgentes que ayuden a mejorar la seguridad vial y coordinar esfuerzos institucionales hasta el momento en que dicho proyecto se convierta en ley y entre en vigencia.

- Mediante el Decreto 263-16 del 19 de septiembre de 2016, el Presidente Constitucional de la República, licenciado Danilo Medina Sánchez, crea la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial como el organismo de coordinación, responsable de la mejora de la seguridad vial en el país. La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial tiene a su cargo la responsabilidad de presentar este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, a fin de intervenir los principales ejes de la problemática de la seguridad vial en el país, planteando propuestas de corto, mediano y largo alcance.

- La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial debe propiciar las facilidades institucionales que permitan la implementación de políticas públicas de seguridad vial, a partir de un marco participativo y plural; así como coordinar, articular y apoyar las acciones entre los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y el alineamiento con este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, hasta tanto se apruebe el nuevo marco legal y entre en funcionamiento el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

3
PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

3.1
FUNDAMENTO ESTRUCTURAL

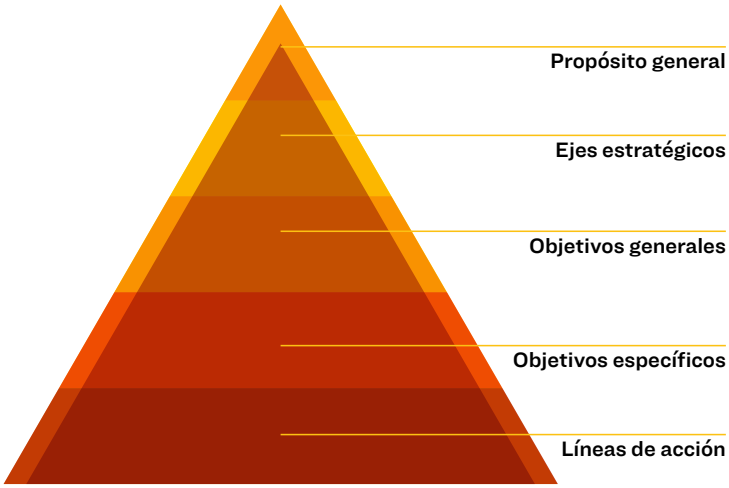
El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial se ha desarrollado a partir del trabajo de planificación y evaluación realizado a nivel nacional e internacional con relación a esta problemática mundial, así como garantizando la coherencia necesaria con planes previos asociados al tema, que deben ser considerados.

La sombrilla general que enmarca la construcción del PENSV, consiste en los cinco pilares o categorías propuestos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que establecieron la guía para la formulación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, elaborado para orientar los esfuerzos requeridos localmente para alcanzar el objetivo establecido en el marco del Decenio de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales a causa del tránsito. Estos pilares sirvieron de base para la elaboración del Plan Regional para el Decenio de Acción para la de Seguridad Vial 2011 -2020 de la OPS/OMS y el Plan Mesoamericano de Seguridad Vial.

Los pilares de la ONU y otras iniciativas mundiales y regionales refrendadas por la República Dominicana en diferentes oportunidades, persiguen un abordaje integral del problema de la seguridad vial y fueron analizadas frente a las diferentes directrices y antecedentes nacionales, definiendo de esta forma el marco general para el PENSV.

En este mismo sentido, y considerando que la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) es el instrumento de políticas públicas más importante del país, se replicó el formato y estructura de planificación planteado en la misma para la construcción del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, formulando un propósito general que se despliega en 6 ejes estratégicos con sus correspondientes objetivos generales, y los mismos se componen de 21 objetivos específicos y 136 líneas de acción, que permiten el nexo entre el nivel estratégico y el nivel operativo.

Estructura del Plan Estrtégico Nacional de Seguridad Vial



3.2
METODOLOGÍA

De acuerdo con el mandato establecido en el Decreto 263-16 del 19 de septiembre de 2016, le compete a la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial la elaboración de un Plan Estratégico Nacional que intervenga los principales ejes de la problemática de la seguridad vial en el país, planteando propuestas de corto, mediano y largo alcance. La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, bajo el liderazgo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) como órgano rector del tránsito a nivel nacional, asume este compromiso hasta tanto el Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana se convierta en ley y entre en vigencia.

A continuación, se describe la metodología utilizada para el proceso de elaboración de este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial:

FASE I – CREACIÓN DE LA MESA TÉCNICA DE TRABAJO

Tan pronto fue creada la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial mediante el Decreto 263-16 del 19 de septiembre de 2016, celebró su primera reunión en la cual quedó conformada la Mesa Técnica de Trabajo prevista por el Artículo 5 del referido decreto, y definió su cronograma de trabajo para la elaboración y presentación del presente Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial.

La Mesa Técnica de Trabajo quedó conformada por representantes de todas las instituciones miembros de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial y los representantes de las instituciones del sector público invitadas por la Comisión a participar, de acuerdo con lo previsto en el Párrafo del Artículo 3 del Decreto 263-16:

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 Policia	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 Transito y Transporte Terrestre	6 Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF)
7 El/la Director (a) General de la Policia 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	

FASE II – ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA – MÉTODO DE CONSENSO DE INSTITUCIONES PARTICIPANTES

En el mes de octubre de 2016, la Mesa Técnica de Trabajo inició la fase de elaboración del Plan con un enfoque y metodología participativa y plural. De tal manera, se solicitó a todas las instituciones miembros de la Mesa Técnica de Trabajo y a las instituciones invitadas a presentar lo siguiente:

1. Propuestas integrales de planes de acción para la mejora de la seguridad vial.

2. Propuestas de acciones a ser ejecutadas por sus respectivas instituciones, indicando su nivel de prioridad, su cronograma de ejecución, así como las estimaciones presupuestarias correspondientes.

3. Todos los documentos de estadísticas, datos e informaciones de cualquier naturaleza, elaborados o recibidos por esa institución, relacionados con la problemática de las lesiones y muertes ocasionadas por el tránsito en la República Dominicana, que puedan fundamentar o servir de insumos para el diseño de las políticas públicas a ser implementadas en el marco del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial.

La metodología acordada bajo el consenso de todas las instituciones participantes fue la de abordar el trabajo bajo el mismo esquema de la END, conformado por ejes estratégicos y sus objetivos generales, con el fin de lograr un plan alineado a los antecedentes y referentes internacionales en la materia y que los participantes se incorporaran a los distintos grupos de trabajo atendiendo a sus atribuciones legales, conocimientos y funciones. El proceso se desarrolló bajo la técnica de grupo nominal, consistente en someter a discusión y consenso las principales acciones que serían incluidas, con el acompañamiento de asesores y expertos, de la manera siguiente:

- **Generación de base documental de referencia**: esta base documental fue generada con los documentos e informaciones recibidas de los miembros de la Mesa Técnica de Trabajo y sus invitados, así como de las instituciones del sector privado, asociaciones empresariales, sindicatos y personas físicas que se interesaron y presentaron sus propuestas a través de los diferentes mecanismos de consulta pública instaurados por la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial a esos fines.

- **Concepción de ideas y acciones propuestas:** los conceptos, ideas y líneas de acción que se incorporan a este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial son el resultado de las propuestas de planes o líneas de acción integrales o individuales realizadas por los Miembros de la Mesa Técnica de Trabajo y sus invitados, y las instituciones del sector privado, asociaciones empresariales, sindicatos y personas físicas que presentaron propuestas a través de los diferentes mecanismos de consulta pública instaurados por la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, que fueron priorizados y aprobados para ser incluidos en el Plan por la Mesa Técnica de Trabajo, previa consulta a expertos y asesores.

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones puso a disposición de la Mesa Técnica de Trabajo una plataforma virtual que sirvió como herramienta para el intercambio de información, documentos y propuestas, lo que fomentó el interés y la participación de las instituciones. En esta plataforma se insertaron los documentos y las propuestas, las cuales podían ser consultadas por los participantes de las distintas instituciones miembros e invitadas.

- **Discusión y análisis grupal:** las propuestas recibidas se agruparon por eje estratégico y se presentaron a la Mesa Técnica de Trabajo donde se analizaron de forma conjunta.

- **Consenso y priorización final:** el proceso para priorizar las acciones se realizó de forma institucional y se consolidaron los resultados. Esta priorización fue resultado de la discusión de los participantes, quienes en algunos casos hicieron modificaciones debido a factores no ponderados previamente o a sugerencias recibidas de los asesores.

FASE III – CONSULTA PÚBLICA

- **Consulta Pública vía Página Web**

Desde principios del mes de octubre del 2016, la Mesa Técnica de Trabajo de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial inició el proceso de consulta pública para conocer las inquietudes y propuestas de los diferentes actores públicos, municipales y privados con relación a la elaboración del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial. La consulta pública buscó integrar en un proceso participativo a todos los ciudadanos y las instituciones del país, a fin de escuchar sus opiniones y propuestas ante los actuales desafíos del tránsito en el país y las muertes y lesiones ocasionadas por el mismo.

Los ciudadanos e instituciones interesados pudieron presentar sus inquietudes y sugerencias a través del formulario habilitado en la página web del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), accediendo al enlace: http://app.mopc.gob.do/FormularioSeguridadVial/Sitio/, o depositándolas en la sede principal del MOPC, ubicada en la calle Héctor Homero Hernández esquina calle Horacio Blanco Fombona, Ensanche La Fe, en la ciudad de Santo Domingo, dirigidas a la atención de la Mesa Técnica de Trabajo de la COSEVIAL.

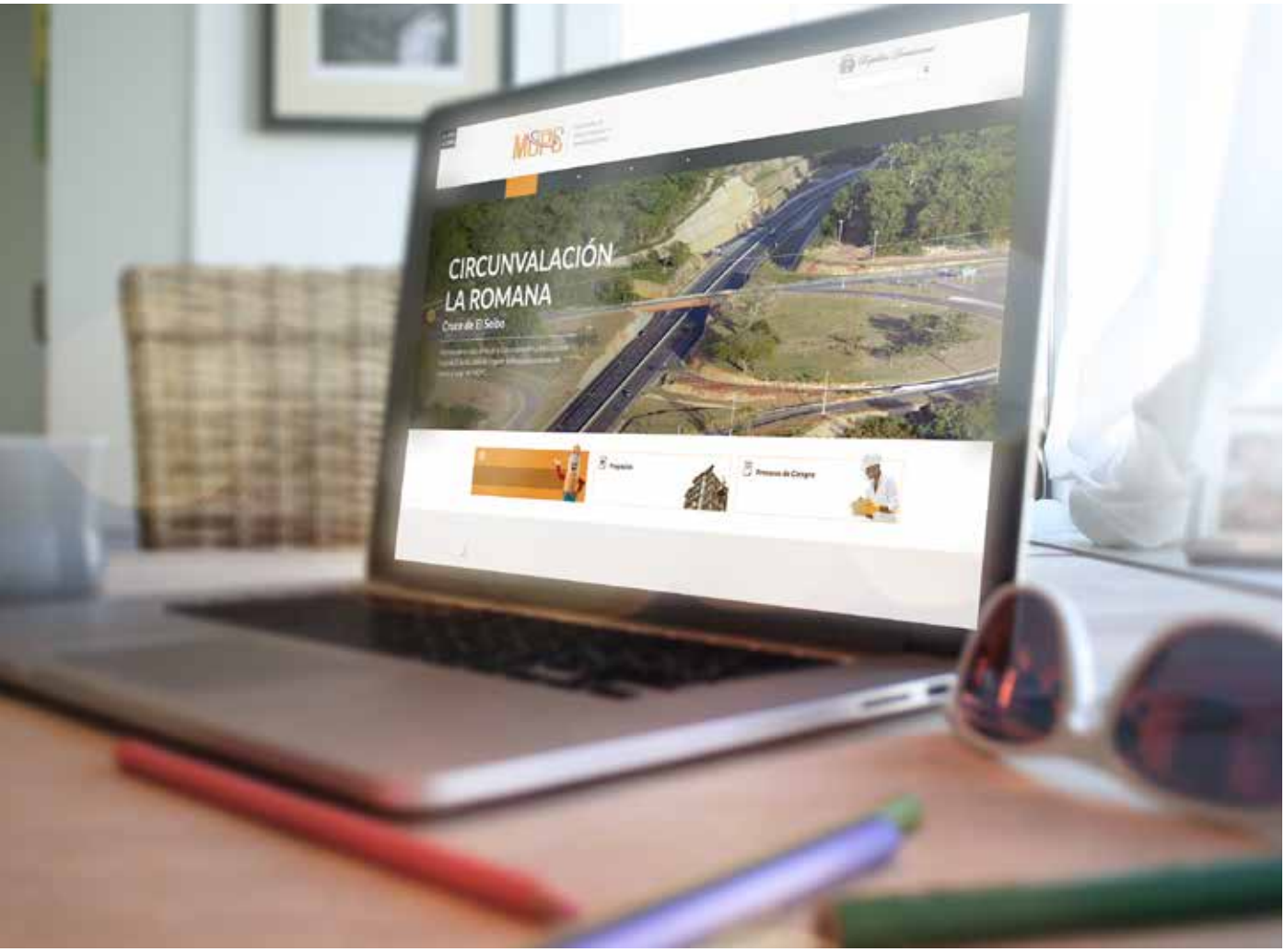
- **Taller de Consulta Pública del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial.**

Como parte de los trabajos de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial y su Mesa Técnica de Trabajo, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en su calidad de Presidente-Secretario de la Comisión y coordinador de la Mesa Técnica de Trabajo, con la cooperación técnica de la OPS/OMS, los días 30 de noviembre y 1.o de diciembre del 2016 celebró el "Taller de Consulta Pública del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial", con la participación de representantes de organizaciones de la sociedad civil, funcionarios de instituciones gubernamentales, autoridades municipales, organismos de cooperación multilateral, asesores internacionales del sector privado, y todos los interesados en el tema, a los fines de recibir sus aportes.

El Taller contó con la participación activa de más de 125 personas durante dos días de trabajo. Fue realizado utilizando la metodología de Mesas de Trabajo, las cuales fueron conformadas de acuerdo con los ejes o pilares estratégicos de acción definidos por la Mesa Técnica e integradas por instituciones o personas con interés y experiencia en el tema específico, con el objeto de hacer un uso eficiente del mecanismo de consulta.

Los participantes en el Taller de Consulta Pública tuvieron la oportunidad de presentar sus observaciones y propuestas durante la realización del taller o remitirlas dentro de un plazo establecido, mediante comunicación dirigida a la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial.

Posteriormente al periodo de consulta pública, todas las propuestas planteadas por los ciudadanos, tanto vía página web del MOPC como en el marco del Taller de Consulta Pública, fueron ordenadas, clasificadas, presentadas a la Mesa Técnica de Trabajo y analizadas de manera grupal, siguiendo la misma metodología de consenso utilizada para las propuestas provenientes de las instituciones del sector público que integran la Mesa. La decisión de incluir propuestas fue tomada por consenso atendiendo a la pertinencia de los planteamientos recibidos.



La elaboración participativa y plural del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial quedó aún más fortalecida con los resultados de la consulta pública, la cual recogió las necesidades y principales problemas percibidos por la sociedad civil en general en materia de seguridad vial.

FASE IV – PRESENTACIÓN, DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La divulgación del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 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.

FASE V – EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN

El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial 2017-2020, incluyendo sus objetivos específicos, líneas de acción y planes operativos asociados, se ejecutará con los recursos de las instituciones responsables de su implementación.

Adicionalmente, la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial desarrollará las siguientes acciones:

a) Gestionar la apropiación anual en la Ley General de Presupuesto del Estado de los recursos requeridos para la ejecución de este Plan, conforme los criterios de priorización de los programas y las acciones del mismo atendiendo al mayor impacto en la prevención y/o mitigación de la accidentalidad.

b) Fortalecer la gestión de los organismos de fiscalización y cobro de contravenciones y multas por infracciones del tránsito para incrementar las recaudaciones, con el fin de destinar las mismas de manera exclusiva a la implementación de las acciones de seguridad vial incluidas en el presente Plan, tanto a nivel nacional como municipal.

c) Atraer la inversión privada a través de concesiones o alianzas público-privadas (APP) para la puesta en marcha de determinadas medidas o prestaciones de servicio de carácter preventivo.

d) Identificar fuentes de recursos para la ejecución del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, a través de organismos nacionales e internacionales de diferente naturaleza que financien o subsidien proyectos de seguridad vial.

COLABORACIÓN TÉCNICA DE EXPERTOS

En la elaboración del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial, la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial 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 Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, España, creado en el 1995, y compuesto por profesores e investigadores de reconocido prestigio y experiencia en la docencia, investigación, desarrollo e innovación en materia de tráfico y seguridad vial. Desde su creación el

INTRAS ha participado en la ejecución de más de 100 proyectos para administraciones públicas, instituciones y empresas privadas a nivel nacional e internacional para resolver problemas específicos y globales relacionados con el tránsito, la movilidad y la seguridad vial.

3.3
ALCANCE

Este Plan contiene acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos, motorizados o no motorizados. Por lo tanto, incluye medidas multidisciplinarias que intervienen en los factores que contribuyen a evitar las muertes o lesiones a causa del tránsito.

Sin embargo, dado el carácter tan amplio del origen de esta problemática y que muchos aspectos considerados de interés pueden calificarse de estructurales en el país y merecen abordajes particulares por la magnitud que implican, en este plan no se incluyen acciones directas para los mismos, limitando las intervenciones incluidas a impulsar o promover actividades que se identifican como prioritarias para el mejoramiento de la seguridad vial.

Específicamente, no forman parte de este plan acciones correspondientes al área de transporte, salvo algunas muy puntuales y consideradas fundamentales para la seguridad vial, así como aquellas que se asocian a la mejora de los servicios de salud. En este último tema, las actividades incluidas se limitan a la atención pre-hospitalaria y emergencias en hospitales traumatológicos del país.

3.4
VISIÓN

La Seguridad Vial es un concepto de interés para todos los ciudadanos y como resultado de un enfoque multidisciplinario, son muchos los esfuerzos y acciones que deben ser ejecutados y coordinados para hacerla posible. Es por tanto una necesidad que los involucrados asuman y desarrollen una visión compartida, que permita entender hacia dónde caminamos y construir juntos las estructuras y las capacidades que hagan posible su integración y priorización en cada área que la conforma.

El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial inicia con la definición de esta visión para que la misma se constituya en la guía de actuación y logre el convencimiento requerido para la persecución de un objetivo común:

Establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana.

A partir de esta visión queremos destacar que esta tarea es un **compromiso de todos**, que involucra desde el Estado hasta cada uno de los ciudadanos. Los mejores resultados en esta materia se han logrado en aquellas sociedades en que se ha concientizado a todos los actores sobre el rol que están llamados a desempeñar y ha sido posible que cada uno tome las acciones que le corresponden.

Se pretende además que nos movamos hacia **conductas de prevención**, y evitemos las soluciones reactivas, siendo este enfoque la vía más segura para mejorar las cifras que nos han alertado y ocupado en este tema de tanta relevancia para la sociedad.

De igual modo es fundamental el valor que se otorga a la **vida humana**, cuya preservación y cuidado es lo que se persigue a través de esquemas de movilidad que tomen en cuenta y den prioridad a la misma sobre cualquier otro aspecto que sea necesario evaluar para su implementación.

3.5
PROPÓSITO

En el Programa de Gobierno 2016-2020, se ratifica la Seguridad Vial como tema de prioridad gubernamental considerando el impacto social en pérdidas de vidas y lesiones permanentes, y las cifras que nos han convertido en el país de la región con mayor cantidad de muertes por esta causa, estableciendo como línea de acción la prevención de accidentes viales para reducir entre 20% y 30% las muertes por accidentes de tránsito a nivel nacional.

Acorde con este mandato el Plan ha establecido este compromiso presidencial como su propósito, refiriendo su alcance a la reducción de muertes como aspecto de mayor impacto social, aunque integrando como parte de su modelo de evaluación y seguimiento otros indicadores a los que su implementación deberá contribuir.

Reducir al 2020 un 30% de muertes ocasionadas por el tránsito.

Este propósito define de forma clara y sencilla el efecto de mayor importancia para la sociedad que debemos lograr en los próximos cuatro años con las acciones que se implementen en materia de seguridad vial:

A los efectos de este cálculo se considerarán las variaciones producidas o derivadas del sub-registro mediante los oportunos procedimientos inferenciales.

3.6
FILOSOFÍA

Para la consecución de este propósito, este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial se fundamenta en la siguiente filosofía:

- Gestión consensuada y participativa
- Promoción del respeto a la vida
- Orientación a cambios de cultura y sensibilización
- Priorización de usuarios vulnerables
- Disminución de la tolerancia a las infracciones
- Acción preventiva y disuasiva

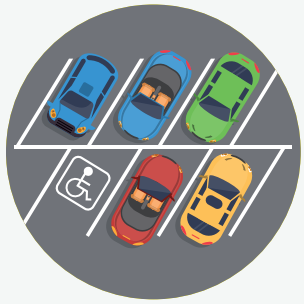
De igual forma las instituciones participantes parten de un compromiso para garantizar las siguientes acciones asociadas a la implementación y sostenibilidad del PENSV:

- Coordinación efectiva para la integración de los esfuerzos institucionales y la participación activa de los sectores involucrados y de la ciudadanía en general
- Fiscalización continua para el control de las acciones y conductas de los conductores
- Comunicación transparente para el conocimiento de la ciudadanía sobre los avances y resultados del plan
- Capacitación intensiva para la profesionalización de los gestores y la formación de la ciudadanía
- Tecnificación para la modernización de herramientas y procedimientos y la confiabilidad en las informaciones y resultados

3.7

EJES ESTRATÉGICOS Y OBJETIVOS GENERALES

A partir del análisis de la situación actual, se han definido los siguientes ejes estratégicos, para establecer en que aspectos deben concentrarse los esfuerzos y las acciones que permitan alcanzar el propósito definido y garantizar una respuesta efectiva a las principales debilidades identificadas. Estos son:



1 INSTITUCIONALIDAD	2 MOVILIDAD	3 EDUCACIÓN
Priorizado a causa de la existencia de múltiples instituciones con responsabilidad en aspectos de seguridad vial, un marco legal desactualizado, y capacidades que deben ser desarrolladas en términos de recursos y competencias por los responsables de trabajar el tema.	Identificado como un aspecto que requiere un arduo trabajo en términos de la estandarización con normas internacionales y los procesos para garantizar su cumplimiento en vías y vehículos.	Asociado a la identificación de fuertes debilidades en la conducta de los dominicanos con relación a la seguridad vial, que no han integrado la prevención en sus hábitos de movilización y que exhiben comportamientos que denotan poca valoración de la vida o una escasa conciencia de los riesgos involucrados.
OBJETIVO	**OBJETIVO**	**OBJETIVO**
Garantizar el fortalecimiento de las estructuras institucionales involucradas con la seguridad vial, tanto en el nivel central como en el local, promoviendo el liderazgo e integración de las mismas, así como la generación y actualización de sus marcos legales para dar respuestas a las necesidades actuales de la ciudadanía.	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, y a través de las carreteras y vías de comunicación del país.	Fortalecer los conocimientos y capacidades requeridos para gestionar adecuadamente la seguridad vial en el país y lograr las conductas que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos.

4 FISCALIZACIÓN

Validado por la existencia de limitados recursos para la fiscalización, un débil esquema de sanción, y estructuras que dificultan la identificación y persecución de los infractores.

OBJETIVO

Desarrollar la función fiscalizadora de los factores que impactan la 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.

5 ATENCIÓN

Relacionado con la necesidad de fortalecer el alcance de los logros en este aspecto a partir de la integración de un sistema de atención de emergencias del que anteriormente no se disponía, y de solucionar las debilidades identificadas en el sector de atención hospitalaria y rehabilitación de lesionados.

OBJETIVO

Lograr una respuesta oportuna y efectiva en los accidentes, y una atención hospitalaria que permita la recuperación y rehabilitación de los afectados.

6 INFORMACIÓN

Requerido principalmente para mejorar la estructura de apoyo para el sistema de fiscalización y coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.

OBJETIVO

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, y se convierta en una herramienta efectiva para la toma de decisiones.

A continuación detallamos la relación de los ejes estratégicos de este plan con los pilares mundiales de la seguridad vial.

Relación de los Ejes Estrtégicos del PENSV y Los Pilares Mundiales para la Seguridad Víal de la OMS

Pilares Ejes Estratégicos	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					

3.8
OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

Para cada objetivo específico se ha elaborado una ficha técnica que permite detallar las líneas de acción que harán posible el logro del mismo, estableciendo en cada caso las instituciones responsables de su ejecución y el período de tiempo en que deberán ser ejecutadas.

Las acciones están clasificadas en acciones de corto, mediano y largo plazo. Estos períodos corresponden a los siguientes años y se diferenciarán en las tablas conforme a la siguiente leyenda:

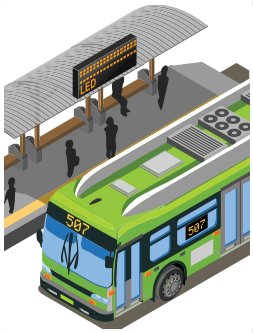
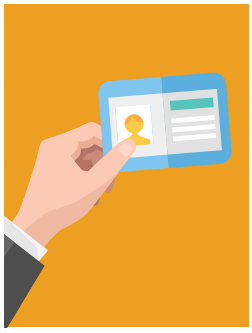
2017-2018	2019- 2020	2020 y siguientes
Corto	Medio	Largo

Este período refiere el año en que inicia el proceso de aplicación de la acción, para darle continuidad en el tiempo en los siguientes años que integran el cuatrienio.

Dentro de la ficha creada para cada objetivo se consideran prioritarias las líneas de acción marcadas en color gris, básicamente por el impacto de las mismas en el propósito de este Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial.

En la gráfica a continuación se presenta los 6 ejes estratégicos con sus respectivos específicos asociados a los mismos:

Ejes Estratégicos del PENSV y sus Correspondientes Objetivos Generales

1 INSTITUCIONALIDAD		1.1 Implementación del Nuevo Marco Legal
		1.2 Integración y Coordinación de Esfuerzos Institucionales
		1.3 Fortalecimiento de Capacidades Institucionales
		1.4 Modernización del Marco Jurídico y de las Políticas Públicas
		1.5 Promoción de la Gestión Local
2 MOVILIDAD		2.1 Creación Infraestructura Vial Segura y pensada para Grupos Vulnerables
		2.2 Vehículos con condiciones técnicas y cumplimiento de normas internacionales
		2.3 Conductores con los conocimientos y capacidades requeridas y hábitos y comportamientos seguros
		2.4 Desarrollo Sistema de Transporte Público ordenado, seguro, eficiente y no contaminante
3 EDUCACIÓN		3.1 Integración Seguridad Vial en Curricula Escolar y Académica
		3.2 Formación del Personal funcional responsable de la Seguridad Vial
		3.3 Difusión de Campañas masivas y programas novedosos de Concientización y Sensibilización
4 FISCALIZACIÓN		4.1 Fortalecimiento Proceso de Control y Matriculación de Vehículos
		4.2 Modernización Equipos y Sistemas de Control
		4.3 Incremento de Agentes, Vehículos y Materiales para Fiscalización
		4.4 Fortalecimiento del Sistema de Consecuencias y los Modelos de Autoridad
5 ATENCIÓN		5.1 Incremento de Capacidades de Respuesta a Emergencias y Prehospitalarias
		5.2 Eficientización de la Atención en Salas de Emergencia y en Internamiento
		5.3 Rehabilitación y Apoyo a Pacientes Lesionados y deudos de los fallecidos
6 INFORMACIÓN		6.1 Gestión de la Calidad y la Confiabilidad de la Información
		6.2 Difusión y Comunicación Continua de Resultados

1 INSTITUCIONALIDAD

Garantizar el fortalecimiento de las estructuras institucionales involucradas con la seguridad vial, tanto en el nivel central como en el local, promoviendo el liderazgo e integración de las mismas, así como la generación y actualización de sus marcos legales para dar respuestas a las necesidades actuales de la ciudadanía.

1.1 Implementación del Nuevo Marco Legal

1.2 Promoción, Integración y Coordinación de Esfuerzos Institucionales

1.3 Fortalecimiento de Capacidades Institucionales

1.4 Modernización Marco Jurídico y Políticas Públicas

1.5 Promoción de la Gestión Local

Líneas de Acción para cada Objetivo Específico del PENSV
con sus Correspondientes Responsables y Períodos de Inicio de Ejecución

No.	1.1	Nombre	Implementación del Nuevo Marco Legal
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Ministerio de la Presidencia (MINPRE), Ministerio de Administración Pública (MAP), Dirección General de Comunicaciones (DICOM)

INSTITUCIONALIDAD			
No.	**Línea de Acción**	**Responsable**	**Período de Inicio**
1.1.1	Impulsar en el Congreso Nacional la aprobación Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	CPSV	Corto
1.1.2	Elaborar los reglamentos internos y las regulaciones complementarias requeridos para viabilizar el pleno ejercicio de las competencias de gestión, disposición, fiscalización y control del sector establecidos por el nuevo marco legal.	INTRANT	Corto
1.1.3	Dirigir el proceso de fusión institucional, a través de la definición de perfiles acordes con las necesidades de cada función, las estructuras organizacionales que permitan ejecutar las estrategias establecidas, el desarrollo de las capacidades requeridas en los diferentes grupos de trabajo, la implementación de procesos de acompañamiento para la gestión de cambio y el establecimiento de programas de evaluación y monitoreo del desempeño, que permitan fortalecer los equipos técnicos y administrativos existentes.	INTRANT	Corto
1.1.4	Supervisar y regular los procedimientos administrativos que ejecutan las diferentes instituciones involucradas, estableciendo adicionalmente los estándares técnicos, tecnológicos, de desempeño y de calidad, que garanticen su ejecución y el cumplimiento de las metas y resultados esperados.	INTRANT	Corto
1.1.5	Desarrollar amplios y diversos estudios iniciales que permitan una efectiva planificación y diseño de los sistemas de transporte público y la satisfacción de las necesidades identificadas en la red vial.	INTRANT	Corto
1.1.6	Definir para cada uno de los procesos y componentes del sector requisitos que garanticen la defensa y protección de los derechos de sus usuarios, la leal competencia comercial y la protección del medioambiente.	INTRANT	Corto
1.1.7	Establecer las acciones y actividades que requieren ser implementadas por cada una de las instituciones que participan en el sector, a los fines de que puedan ser un canalizador y facilitador de las transformaciones requeridas.	INTRANT	Corto

INSTITUCIONALIDAD			
No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
1.1.8	Identificar las necesidades de adecuación de las leyes vigentes asociadas al sector, definiendo modificaciones y promoviendo su aprobación, a los fines de que hagan posible la modernización continua de sus operaciones, y contribuyan efectivamente a la interacción entre sus actores.	INTRANT	Corto
1.1.9	Garantizar la planificación, organización y operación integral de las instituciones que intervienen en el sector, a los fines de corregir la multiplicidad de funciones existente en la actualidad.	INTRANT	Corto
1.1.10	Ampliar la red institucional de apoyo, identificando las organizaciones y actores externos que tengan objetivos comunes con el sector, a los fines de procurar su participación e integración activa, así como su colaboración con los planes de acción definidos.	INTRANT	Corto
1.1.11	Definir un proceso de información continua a los ciudadanos y al público en general que los mantenga enterados en relación con las medidas adoptadas durante el proceso y les permita dimensionar la magnitud de los cambios que se están implementando.	INTRANT	Corto
1.1.12	Diseñar un modelo efectivo de establecimiento de normas técnicas y control de calidad para las estructuras, componentes y procesos del sistema, sustentado en instituciones y autoridades del sector público y privado.	INTRANT	Corto

No.	1.2	Nombre	Promoción, Integración y Coordinación de Esfuerzos Institucionales
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Ministerio de la Presidencia (MINPRE), Ministerio de Administración Pública (MAP), Dirección General de Comunicaciones (DICOM)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
1.2.1	Coordinar las funciones de las instituciones públicas que administran la seguridad vial y propiciar los recursos requeridos para la implementación de las acciones del PENSV.	CPSV/INTRANT	Corto
1.2.2	Crear un Consejo de Participación Social para la Seguridad Vial y Movilidad, que garantice la integración continua de los sectores involucrados en las decisiones y acciones asociados al PENSV.	CPSV/INTRANT	Corto
1.2.3	Promover la Participación Ciudadana en las acciones del PENSV y garantizar el compromiso de la población para su implementación.	CPSV/INTRANT	Corto
1.2.4	Motivar la integración de la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa.	CPSV/INTRANT	Corto

No.	1.3	Nombre	Fortalecimiento de Capacidades institucionales
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Ministerio de Trabajo (MIT)/Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD)/ Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)/ Alcaldías

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
1.3.1	Gestionar recursos de cooperación técnica y financiera internacional y privada vía los programas de cooperación existentes en el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo y otras instituciones, así como identificar nuevas fuentes de recursos.	INTRANT	Largo
1.3.2	Fortalecer y ampliar el alcance del Cuerpo de Asistencia y Seguridad en Vías Nacionales, convirtiéndolo en Cuerpo Especializado de Asistencia y Seguridad Vial.	MOPC	Corto
1.3.3	Promover la integración de las diferentes unidades operativas relacionadas con la seguridad vial.	CPSV/INTRANT	Medio
1.3.4	Desarrollar en coordinación con la ENEVIAL y/o otras instituciones un Equipo de Capacitadores en Seguridad Vial	CPSV/INTRANT	Corto
1.3.5	Incrementar las unidades y desarrollar las capacidades para la Investigación de Accidentes de Tránsito en profundidad.	AMET/DIGESETT	Corto
1.3.6	Requerir el desarrollo de planes de seguridad vial, a través del Ministerio de Trabajo a las empresas del sector privado y a través del Ministerio de Administración Pública a las instituciones del Estado.	CPSV/INTRANT	Corto
1.3.7	Diseñar y realizar las intervenciones necesarias en los recintos escolares y sus vías de acceso, para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial.	MINERD/ MOPC/ FEDOMU/LMD	Corto
1.3.8	Habilitar Oficinas de Servicios Integrados para Vehículos y Conductores.	INTRANT/ DIGESETT/ DGII /PGR	Medio
1.3.9	Habilitar Centros de Retención y Custodia Vehicular.	AMET/DIGESETT	Medio
1.3.10	Fortalecer la especialización de Fiscales en Delitos de Tránsito y el alcance de sus funciones.	PGR	Medio
1.3.11	Fortalecer la estructura de Médicos Legistas y ofrecer Capacitación a los Alcaldes Pedáneos en Levantamiento de Víctimas.	PGR	Medio
1.3.12	Habilitar centros regionales de rehabilitación en salud mental para infractores de tránsito.	MSP	Largo
1.3.13	Evaluar en ENEVIAL la estructura organizacional, el modelo de gestión y los programas de capacitación y sistemas docentes.	CPSV/INTRANT	Corto

No.	1.4	Nombre	Modernización Marco Jurídico y Políticas Públicas
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Congreso Nacional, Servicio Nacional de Salud (SNS)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
1.4.1	Estudiar, elaborar, actualizar y/o adecuar la normativa legal (Reglamentos, Resoluciones, Normas, Actas, etc.) que constituyan una herramienta de apoyo a la estrategia y objetivos del PENSV y permitan la aplicación a corto plazo de medidas preventivas, de control y de persecución.	CPSV	Corto
1.4.2	Estudiar y promover ante el Congreso Nacional la modificación de leyes con el objeto de que constituyan una herramienta de apoyo a la estrategia y objetivos del PENSV y permitan la aplicación a corto plazo de medidas preventivas, de control y de persecución.	INTRANT	Medio
1.4.3	Gestionar con el Congreso Nacional y sectores involucrados la creación de un fondo social para accidentes de tránsito que permita la respuesta rápida a las necesidades de atención y rehabilitación de los afectados.	INTRANT/ MSP/SNS	Corto

No.	1.5	Nombre	Promoción de la Gestión Local
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Ministerio de Administración Pública (MAP)/Alcaldías/ Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
1.5.1	Diseñar Guía de Elaboración y Normativa para la implementación de planes locales de Seguridad Vial	INTRANT/MSP/ FEDOMU/LMD	Corto
1.5.2	Diseñar protocolo de Mesas Locales de Seguridad Vial y Movilidad	INTRANT/MSP/ FEDOMU/LMD	Corto
1.5.3	Promover la creación y fortalecimiento de las Mesas Locales de Seguridad Vial y Movilidad.	INTRANT/ MSP/ FEDOMU/LMD	Corto
1.5.4	Desarrollar la normativa local requerida para la Implementación del PENSV	FEDOMU	Medio
1.5.5	Diseñar e Implementar en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones un Plan de Capacitación en Seguridad Vial para gobiernos y actores locales, incluyendo programa de certificación	INTRANT/LMD/ FEDOMU	Medio
1.5.6	Solicitar al Ministerio de Administración Pública (MAP) incluir en el SISMAP Municipal un indicador de seguridad vial	INTRANT/FEDOMU	Corto
1.5.7	Diseñar e Implementar Programa de Incentivo por Cumplimiento Indicadores del PENSV en el ámbito Local	INTRANT/FEDOMU/ LMD	Corto

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, y a través de las carreteras y vías de comunicación del país.

2.1 Creación Infraestructura vial segura y pensada para grupos vulnerables

2.2 Vehículos con condiciones técnicas y normas internacionales

2.3 Conductores con los conocimientos y capacidades requeridas y hábitos y comportamientos seguros

2.4 Desarrollo Sistema de transporte público ordenado, seguro, eficiente y no contaminante

MOVILIDAD

No.	**2.1**	**Nombre**	Creación Infraestructura vial segura y pensada para grupos vulnerables
Pilar relacionado			Vías de Tránsito y Movilidad más seguras
Otras Instituciones involucradas			Alcaldías

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
2.1.1	Implementar programa de auditoría de seguridad vial en la red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU/LMD	Corto
2.1.2	Diagnosticar e intervenir de manera integral los tramos de concentración de accidentes y los puntos negros y/o críticos identificados dentro de la red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU/LMD	Corto
2.1.3	Establecer y exigir las especificaciones técnicas requeridas para una infraestructura vial segura	MOPC	Corto
2.1.4	Fortalecer el programa de mantenimiento y rehabilitación en red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU	Medio
2.1.5	Ejecutar un plan de señalización en red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU	Corto
2.1.6	Ejecutar un programa de iluminación en red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU	Corto
2.1.7	Implementar conforme los lineamientos de este PENSV planes específicos para motoristas y peatones	INTRANT	Corto
2.1.8	Construir nuevas vías o tramos carreteros orientados a circunvalar ciudades o poblados de gran concentración	MOPC	Corto
2.1.9	Desdoblar plataformas viales integrando carriles exclusivos y/o segregar el tráfico en beneficio de usuarios vulnerables (motocicletas, ciclistas).	MOPC	Largo
2.1.10	Crear espacios en las carreteras para paradas técnicas	MOPC	Corto
2.1.11	Supervisar el cumplimiento de las Normativas de Señalización en Vías existentes y en construcción	MOPC	Medio
2.1.12	Habilitar Estaciones de Pesaje de Vehículos en Carreteras	MOPC	Medio
2.1.13	Fortalecer los Sistemas de Controles de Túneles y garantizar la coordinación con las instituciones de seguridad y de emergencia	MOPC	Medio

CASANDRA DAMIRÓN

911

No.	2.2	Nombre	Vehículos con condiciones técnicas y normas internacionales
Pilar relacionado			Vehículos
Otras Instituciones involucradas			Dirección General de Aduanas (DGA)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
2.2.1	Diseñar e Implementar un Sistema de Inspección Técnico Vehicular atendiendo al tipo de vehículo y su uso, e incluyendo en el mismo las motocicletas	INTRANT	Corto
2.2.2	Fomentar la renovación del parque vehicular del país	INTRANT	Corto
2.2.3	Armonizar la normativa local para los vehículos y sus accesorios con los estándares Internacionales	INTRANT	Medio
2.2.4	Reglamentar junto con la Dirección General de Aduanas la entrada de neumáticos en el país para garantizar que cumplen con las normas de seguridad establecidas	INTRANT	Corto
2.2.5	Reglamentar junto con la Dirección General de Aduanas el kilometraje máximo permitido para los vehículos importados	INTRANT	Corto
2.2.6	Reglamentar la retrorreflectividad en Vehículos de Transporte de Carga y de Pasajeros	INTRANT	Corto
2.2.7	Reglamentar la obligatoriedad de asientos y techo en las camas de vehículos de carga que se utilicen para transportar personas	INTRANT	Corto

No.	2.3	Nombre	Conductores con los Conocimientos y Capacidades requeridos y hábitos y comportamientos seguros
Pilar relacionado			Gestión / Usuarios de Vías de Tránsito más Seguros
Otras Instituciones involucradas			Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
2.3.1	Regular la creación y certificación de escuelas de conductores en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones	INTRANT	Corto
2.3.2	Revisar Proceso e Instrumentos de Valoración de Conocimientos y Habilidades del Conductor para obtención de Licencia de Conducir (Manual de Conductor, Exámenes Teóricos y Prácticos), incluyendo los motoristas, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones	INTRANT	Corto
2.3.3	Implementar un sistema de reconocimiento psico-físico de conductores, priorizando los conductores de vehículos de especial siniestralidad (ej. motoristas)	MSP/INTRANT	Corto
2.3.4	Crear proceso de certificación para los evaluadores o inspectores que otorgan las licencias de conducir en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones	INTRANT	Corto
2.3.5	Fortalecer Capacitación Conductores de Vehículos de Transporte de Carga y de Pasajeros para obtención de licencia de conducir en sus diferentes categorías en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones	INTRANT	Corto
2.3.6	Crear la obligatoriedad de obtener una licencia de operación que garantice el registro y autorización de aquellos que ofrecen servicio de transporte escolar y fortalecer el proceso existente para servicio de transporte turístico y público	INTRANT	Corto
2.3.7	Establecer límite de concentración de alcohol en la sangre (alcoholemia) permitido para la conducción de vehículos de motor, fijando límites menores para motoristas y conductores de vehículos de especial siniestralidad	MSP/INTRANT	Corto

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
2.3.8	Implementar Programa de Control de Comportamientos Riesgosos para la Seguridad Vial	AMET	Corto
2.3.9	Promover la práctica del "Conductor designado" para grupos o actividades en que se consumirá alcohol o se generarán riesgos de agotamiento.	CPSV/INTRANT	Corto

No.	2.4	Nombre	Desarrollo Sistema de transporte público ordenado, seguro, eficiente y no contaminante.
Pilar relacionado			Vías de Tránsito y Movilidad más Segura
Otras Instituciones involucradas			Alcaldías, Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
2.4.1	Gestionar la implementación de los planes de reordenamiento de la circulación vial a nivel local	FEDOMU	Corto
2.4.2	Establecer cruces peatonales y construir y/o rescatar puentes peatonales con iluminación, seguridad y rescate del espacio público ocupado dentro de los mismos	MOPC	Corto
2.4.3	Definir y regular paradas de transporte público	FEDOMU	Corto
2.4.4	Promover y coordinar con la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) la construcción y habilitación de estacionamientos, principalmente en áreas cercanas a los puntos de transporte masivo	FEDOMU	Medio
2.4.5	Habilitar en las principales vías urbanas carriles exclusivos para vehículos de transporte de pasajeros	MOPC	Largo
2.4.6	Evitar excepciones a normativas que restringen la circulación por determinadas vías	INTRANT / FEDOMU	Corto
2.4.7	Motivar la práctica de carros compartidos (car pool)	CPSV/INTRANT	Corto
2.4.8	Elaborar código de colores para chalecos que permita diferenciar la función de quien lo porta en el Sistema de Transporte	INTRANT	Medio
2.4.9	Promover la instalación de dispositivos de control de velocidad en vehículos de transporte de pasajeros	INTRANT	Corto

3 EDUCACIÓN

Fortalecer los conocimientos y capacidades requeridos para gestionar adecuadamente la seguridad vial en el país y lograr las conductas que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos

3.1 Integración seguridad vial en currícula escolar y académica

3.2 Formación del personal funcional responsable de la Seguridad Vial

3.3 Difusión de campañas masivas y programas novedosos de concientización y sensibilización

EDUCACIÓN

No.	3.1	Nombre	Integración seguridad vial en currícula escolar y académica
Pilar relacionado			Gestión/Usuarios de Vías de Tránsito más Seguros
Otras Instituciones involucradas			Ministerio de Educación Superior, Ciencia y Tecnología (MESCYT)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
3.1.1	Integrar programas de Educación Vial en el ámbito escolar	MINERD	Corto
3.1.2	Desarrollar programas para colectivos relacionados con la población escolar	MINERD	Corto
3.1.3	Desarrollo de herramientas educativas atractivas y basadas en nuevas tecnologías: realidad virtual y realidad aumentada	INTRANT/MINERD	Corto
3.1.4	Desarrollar Parques Infantiles de Seguridad Vial	MOPC/MINERD	Medio

No.	3.2	Nombre	Formación del personal funcional responsable de la Seguridad Vial
Pilar relacionado			Usuarios de Vías de Tránsito más Seguros
Otras Instituciones involucradas			Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
3.2.1	Promover, en coordinación con el Ministerio de Educación Superior, Ciencia y Tecnología (MESCYT), el establecimiento de Programas Académicos de Grado y Postgrado en Educación Vial y especializaciones afines	CPSV	Corto
3.2.2	Definir y organizar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, la capacitación continua de técnicos y funcionarios sobre seguridad vial y temas de apoyo claves.	INTRANT/SNS /MSP	Corto
3.2.3	Diseñar e Implementar Programa de Capacitación Agentes de Tránsito	AMET/DIGESETT	Corto
3.2.4	Diseñar e Implementar Programa de Capacitación Paramédicos y Emergenciólogos	MSP	Corto
3.2.5	Diseñar e Implementar Programa de Capacitación Fiscales y Legistas	PGR	Medio

No.	3.3	Nombre	Difusión de campañas masivas y programas novedosos de concientización y sensibilización
Pilar relacionado			Usuarios de Vías de Tránsito más Seguros
Otras Instituciones involucradas			Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
3.3.1	Definir y organizar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, campañas de concientización destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial, y difundirlas efectivamente a través de Medios de Comunicación y otras vías de publicidad alternativas	INTRANT	Corto
3.3.2	Habilitar y equipar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, unidades móviles de formación y concienciación en Seguridad Vial	INTRANT	Corto
3.3.3	Diseñar e implementar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, programas de concientización en factores de seguridad vial a través de material promocional y letreros	INTRANT	Corto
3.3.4	Desarrollar y/o colocar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, recursos didácticos y videos educativos sobre Seguridad Vial en portales institucionales y otros medios digitales	INTRANT	Medio
3.3.5	Maximizar el uso de las redes sociales para los procesos de sensibilización y formativos sobre la seguridad vial	INTRANT	Corto

4 FISCALIZACIÓN

Desarrollar la función fiscalizadora de los factores que impactan la 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.

4.1 Fortalecimiento proceso de Control y Matriculación de Vehículos

4.2 Modernización Equipos y Sistemas de Control

4.3 Incremento de agentes, vehículos y materiales para Fiscalización

4.4 Fortalecimiento del Sistema de Consecuencias y los Modelos de Autoridad

FISCALIZACIÓN

No.	**4.1**	**Nombre**	Fortalecimiento proceso de Control y Matriculación de Vehículos
Pilar relacionado			Vehículos
Otras Instituciones involucradas			Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT)

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
4.1.1	Implementar programa de registro y control de matriculación y placas de motocicletas, incluyendo operativos para la emisión y entrega de la primera placa para motores a los que transitan sin registro	DGII	Corto
4.1.2	Modificar diseño de placas y agregar placa delantera y etiqueta como tercera placa, para facilitar identificación a distancia a través de circuitos de cámaras y controlar el uso de placas que no corresponden con el vehículo.	DGII	Corto
4.1.3	Evaluar la integración de dispositivo electrónico a las placas para su lectura automática en puntos de control	DGII	Medio
4.1.4	Desarrollar en coordinación con la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) un sistema de registro de vehículos autorizados para operar servicio de transporte de pasajeros, asociado al Registro Único de Antecedentes de Tránsito y Transporte	FEDOMU	Medio
4.1.5	Regularizar placas exoneradas, oficiales y diplomáticas	DGII	Corto

No.	**4.2**	**Nombre**	Modernización Equipos y Sistemas de Control
Pilar relacionado			Gestión / Vías y Transporte
Otras Instituciones involucradas			Oficina Nacional de Estadística (ONE), Alcaldías

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
4.2.1	Fortalecer en coordinación con la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) el proceso e instrumentos del Registro de Accidentes, Víctimas y Lesionados de Tránsito asociado al Registro Único de Tránsito y Transporte	INTRANT	Corto
4.2.2	Supeditar ciertos trámites gubernamentales (cédula de identidad, licencia de conducir, pasaporte, papel de buena conducta, placa, entre otros) al pago previo de contravenciones y multas pendientes.	PGR	Corto

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
4.2.3	Desarrollar Plataforma Sistematizada para Aplicación de Multas	PGR	Corto
4.2.4	Equipar Agentes de Tránsito con Dispositivos Electrónicos para Registro de Multas	AMET/DIGESETT	Corto
4.2.5	Instalar Sistema de Semaforización y control de tránsito automatizados en Red Vial Nacional y en Vías Locales	INTRANT/ FEDOMU	Corto
4.2.6	Utilizar Drones para Monitoreo del Tránsito	AMET/DIGESETT	Corto
4.2.7	Instalar Radares fijos automáticos con capacidad para detección de placas, principalmente en tramos de concentración de accidentes y puntos negros y/o críticos	MOPC	Medio
4.2.8	Integrar Herramientas Digitales de Control Social para Fiscalización y Sanción de los infractores	INTRANT/PGR	Corto

No.	4.3	Nombre	Incremento de agentes, vehículos y materiales para Fiscalización
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
4.3.1	Fortalecer y Ampliar Alcance Cuerpo de Fiscalización en Vías Nacionales y Locales	AMET/DIGESETT	Corto
4.3.2	Garantizar la permanencia de agentes de fiscalización en las zonas más críticas las 24 horas del día y los 7 días de la semana	AMET/DIGESETT	Corto
4.3.3	Adquisición de alcoholímetros y otros accesorios que permitan realizar una fiscalización más efectiva sobre los factores de riesgo	MIP	Corto

No.	4.4	Nombre	Fortalecimiento del Sistema de Consecuencias y los Modelos de Autoridad
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Suprema Corte de Justicia (SCJ), Alcaldías

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
4.4.1	Diseñar e implementar sistema de conducir por puntos	INTRANT	Corto
4.4.2	Diseñar y organizar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, el Plan General de Formación sobre normas de tránsito para los infractores de la Ley de Tránsito y sus reglamentos	INTRANT	Corto
4.4.3	Desarrollar continuamente operativos para controles de registro (matrículas, placas, licencias y seguros) y de factores de riesgo (luces, cascos, ruido, modificaciones técnicas, chalecos, cinturón, entre otros), haciendo énfasis en vehículos de transporte de pasajeros y de carga en carreteras	AMET/DIGESETT	Corto
4.4.4	Implementar programa de recuperación de espacio público y remoción de equipos y materiales en red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU	Corto
4.4.5	Promover con la Suprema Corte de Justicia (SCJ) el fortalecimiento de los tribunales especiales de tránsito para garantizar un menor tiempo de procesamiento de los casos	INTRANT/PGR	Corto
4.4.6	Habilitar Puntos de Renovación de Licencias y procedimiento formativo para Motoristas en Centros de Retención Vehicular	INTRANT	Corto
4.4.7	Evaluar la instalación de puntos de control de condiciones vehiculares y otros factores de riesgo en estaciones de peaje o sus proximidades	MOPC	Corto

5 ATENCIÓN

Lograr una respuesta oportuna y efectiva en los accidentes, y una atención hospitalaria que permita la recuperación y rehabilitación de los afectados.

5.1 Incremento Capacidades de Respuesta de Emergencias y Pre hospitalaria

5.2 Eficientización atención en salas de emergencia y en internamiento

5.3 Rehabilitación y apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos

ATENCIÓN

No.	5.1	Nombre	Incremento Capacidades de Respuesta de Emergencias y Pre hospitalaria
Pilar relacionado			Respuesta tras los Accidentes
Otras Instituciones involucradas			

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
5.1.1	Promover la ampliación de la cobertura del Sistema Nacional de Emergencias y Seguridad 911	INTRANT/MSP /911	Corto
5.1.2	Crear sistema de comunicación obligatorio para las ambulancias con los centros de salud públicos y privados	MSP	Corto
5.1.3	Instalar Centros Regionales de Urgencias y Emergencias y Desastres (CRUE)	MSP	Medio
5.1.4	Diseñar y desarrollar sistemas de rutas y circulación de ambulancias	MOPC/MSP	Corto
5.1.5	Revisar y actualizar protocolos de atención a accidentados en el lugar del accidente y de traslado a hospitales	MSP	Corto

No.	5.2	Nombre	Eficientización atención en salas de emergencia y en internamiento
Pilar relacionado			Respuesta tras los Accidentes
Otras Instituciones involucradas			

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
5.2.1	Fortalecer la red de trauma mejorando los servicios de hospitalización y UCI en establecimientos priorizados para eficientizar la atención de personas afectadas en accidente de tránsito.	SNS	Medio
5.2.2	Adecuar las áreas y equipamiento de las salas de urgencias y emergencias en los centros priorizados para el manejo adecuado de las personas afectadas en accidentes de tránsito .	SNS	Medio
5.2.3	Elaborar, revisar y actualizar protocolos de atención a lesionados a causa del tránsito.	MSP	Corto
5.2.4	Implementar protocolos de atención para la correcta asistencia de lesionados a causa del tránsito.	SNS	Medio

No.	5.3	Nombre	Rehabilitación y apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos
Pilar relacionado			Gestión/Respuesta tras los Accidentes
Otras Instituciones involucradas			

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
5.3.1	Fortalecer los servicios de rehabilitación de los centros clinicos y diagnósticos de atención primaria para asegurar la atención integral a las personas lesionadas en accidentes de tránsito .	SNS	Medio
5.3.2	Capacitar los recursos humanos de centros priorizados en soporte vital básico, avanzado y trauma para el manejo de pacientes lesionados en accidente de tránsito .	SNS	Corto
5.3.3	Desarrollar programa de acompañamiento integral a víctimas de accidentes y deudos.	MSP	Corto
5.3.4	Implementar programas educativos, de formación y de terapia ocupacional para lesionados por accidentes	MSP	Largo

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, y se convierta en una herramienta efectiva para la toma de decisiones.

6.1 Gestión de Calidad y Confiabilidad de la Información

6.2 Difusión y Comunicación Continua de Resultados

INFORMACIÓN

No.	6.1	Nombre	Gestión de la Calidad y la Confiabilidad de la Información
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), Alcaldías, Sistema 911, empresas aseguradoras y asociaciones privadas de empresas aseguradoras

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
6.1.1	Desarrollar y gestionar la realización de encuestas relacionadas con los objetivos y fines del PENSV y sus procesos evolutivos, y otro tipo de estudios muestrales de campo que permitan validar y reportar avances y resultados de indicadores	INTRANT	Corto
6.1.2	Desarrollar e Implementar junto con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) un Sistema Informático de Datos Estadísticos para crear el Registro Único de Antecedentes de Tránsito y Transporte	INTRANT/DIGESETT/ MSP/MOPC/PGR/ DGII/FEDOMU	Corto
6.1.3	Desarrollar junto con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) el proceso de alimentación de datos y análisis estadísticos sobre la Seguridad Vial	INTRANT/DIGESETT/ MSP/MOPC/PGR/ DGII/FEDOMU	Corto
6.1.4	Aplicar junto con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) el Sistema de Referenciación Geoespacial en Gestión de Tránsito y Reporte de Accidentes	INTRANT	Corto
6.1.5	Gestionar con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) la integración del Módulo de Seguridad Vial en Encuesta ENHOGAR, incluyendo valoración de actitudes, creencias y prácticas en relación al tema	INTRANT	Corto

No.	6.2	Nombre	Difusión y comunicación continua de avances y resultados
Pilar relacionado			Gestión
Otras Instituciones involucradas			

No.	Línea de Acción	Responsable	Período de Inicio
6.2.1	Crear Observatorio de Seguridad Vial	INTRANT	Corto
6.2.2	Publicar boletín impreso y digital para informar a la sociedad de los avances y resultados del PENSV de cara a sus objetivos	INTRANT	Corto
6.2.3	Elaborar informe anual de resultados de los indicadores de desempeño del PENSV	INTRANT	Medio
6.2.4	Crear un modelo comunicacional atractivo en relación al PENSV y todos los contenidos asociados a la seguridad vial o que apoyan su implementación, que se encuentre sustentado fundamentalmente en las redes sociales	INTRANT	Corto

3.9

SISTEMAS DE MONITEREO Y EVALUACIÓN

Los avances gerenciales y los nuevos enfoques administrativos han permitido tomar conciencia sobre la importancia de la medición para el logro de cualquier objetivo. Solo a través de un adecuado sistema de medición es posible obtener el control y la mejora continua en relación con el resultado esperado. Sin embargo este sistema de medición será efectivo si se establece asociado 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.

Si no realizamos una efectiva y continua medición de los resultados no será posible llevar a cabo una adecuada evaluación, planificación, diseño, prevención, corrección, mantenimiento e implementación de las acciones orientadas al logro de los objetivos definidos. La medición no es únicamente el proceso de recolección de datos, sino que debe insertarse adecuadamente en el sistema de toma de decisiones.

La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial como órgano coordinador tiene la responsabilidad de establecer, con la participación activa de todas las instituciones que lo conforman, indicadores de relevancia que expresen claramente lo que se pretende alcanzar y establezcan los resultados esperados, las metas necesarias y posibles, así como los procesos y sistemas mediante los cuales se dará seguimiento al avance que han logrado dichas acciones hacia el propósito del plan.

Considerando que la Seguridad Vial es un tema multifactorial y que son muchas las instituciones involucradas en su gestión, la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial dejará establecido el Observatorio de Seguridad Vial que dará seguimiento a los indicadores definidos y emitirá mensualmente un informe relativo a los mismos, que incluirá adicionalmente el análisis de los factores que han incidido en los resultados obtenidos.

Este Observatorio estará integrado por representantes de las instituciones relacionadas con el tema, y hasta tanto sea conformado, sus funciones podrán ser realizadas por la Mesa Técnica que forma parte de la Comisión Presidencial, que se auxiliará de su Comité de Información para la emisión de los datos y resultados oficiales de cada indicador.

Considerando la diversidad de fuentes de información que generan datos de interés para la seguridad vial, se ha integrado a la Oficina Nacional de Estadística (ONE), institución responsable de las cifras del país, para la depuración, análisis y emisión de los resultados de los indicadores definidos, a los fines de que se lleven a cabo los cruces y validaciones que garanticen estadísticas confiables para cada indicador.

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

Indicadores para la Evaluación y Seguimiento del PENSV

1 **Tasa de Mortalidad Nacional por 100 mil habitantes a causa del tránsito**

2 **Número de lesionados a causa del tránsito**

3 **Cantidad de Accidentes / Vehículos**

4 **Cantidad de Contravenciones / Vehículos**

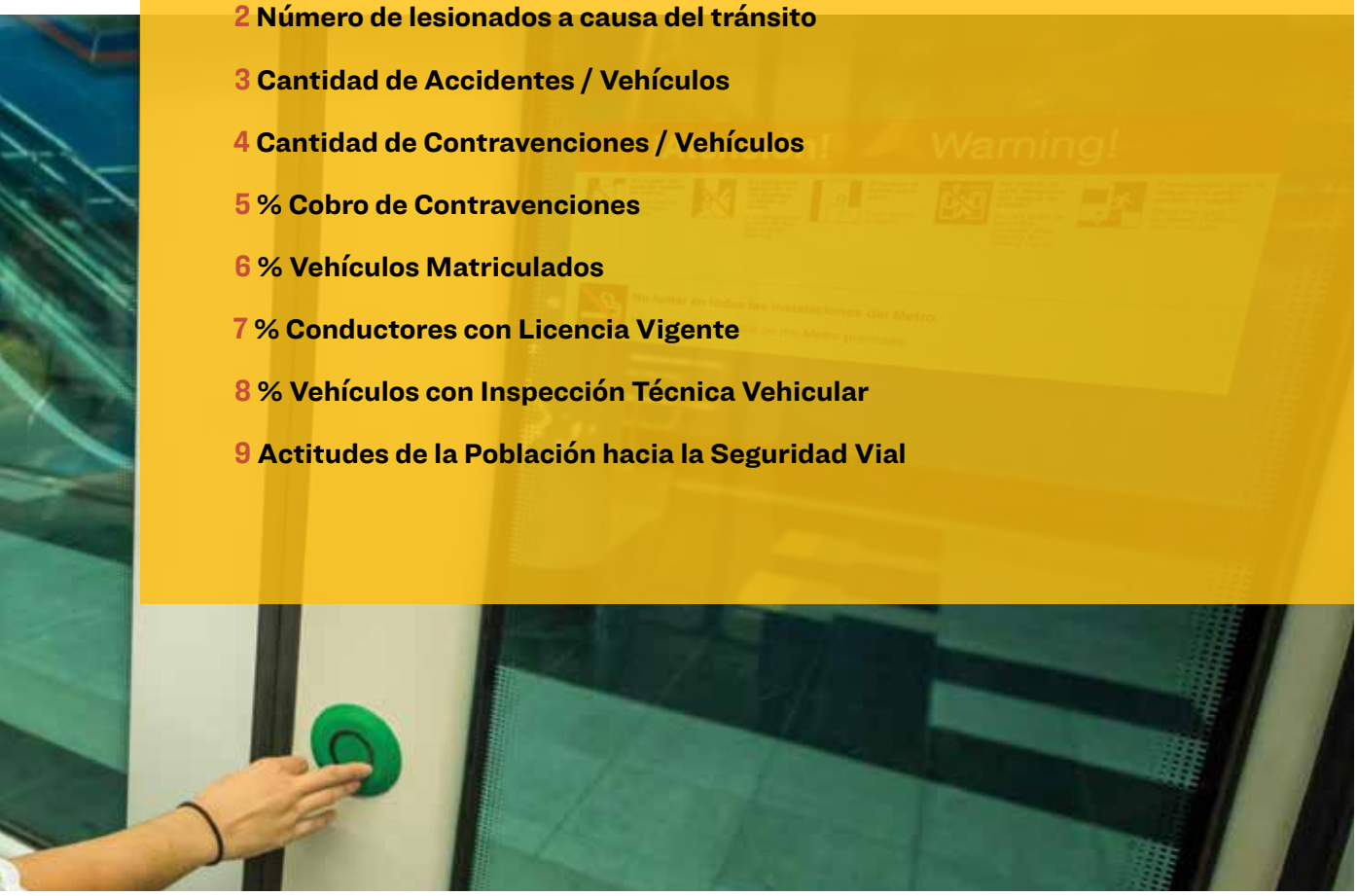
5 **% Cobro de Contravenciones**

6 **% Vehículos Matriculados**

7 **% Conductores con Licencia Vigente**

8 **% Vehículos con Inspección Técnica Vehicular**

9 **Actitudes de la Población hacia la Seguridad Vial**



Considerando que los indicadores son las herramientas fundamentales para el Sistema de Monitoreo y Evaluación, se ha elaborado para cada uno, una ficha descriptiva que explica en detalle lo que se mide y la forma en que será medido.

Fichas Descriptivas de Indicadores del PENSV

No.	1	Nombre	Tasa de Mortalidad 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 víctimas mortales en accidentes de tránsito del período
Segundo Componente de la Fórmula	Población nacional
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	100 mil habitantes
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de víctimas mortales en accidentes de tránsito del período / Población nacional) por 100 mil
Valores de Referencia / Línea Base	29,3 Tasa de muerte por cada 100 mil habitantes (OMS, 2015)
Meta Prevista	23.44 muertes por cada 100 mil habitantes al 2020 (reducción de un 30% de la línea base). A los efectos de este cálculo se considerará las variaciones producidas o derivadas del sub-registro mediante los oportunos procedimientos inferenciales.
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Datos de mortalidad de MSP, AMET, INACIF, Sistema 911 y otros
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	Estimación de población Oficina Nacional de Estadística (ONE)
Responsable del Indicador	Ministerio de Salud Pública (MSP)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Cuatrimestral

No.	2	Nombre	Tasa de Accidentes 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	NA
Factor de Conversión	10,000 vehículos
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de accidentes registrados en el período/ Cantidad de Vehículos de motor existentes a nivel nacional) x 10,000 vehículos
Valores de Referencia / Línea Base	A determinar
Meta Prevista	A determinar

Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)/DIGESETT
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Responsable del Indicador	Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)/DIGESETT
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad del Seguimiento	Cuatrimestral

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
Fórmula de Cálculo	Cantidad de lesionados por accidentes de tránsito
Valores de Referencia / Línea Base	A determinar con datos del año 2017
Meta Prevista	Reducción al 2020 de un 20% en relación con la línea base
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Bases de datos de MSP, AMET, INACIF y Sistema 911
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	N/A
Responsable del Indicador	Ministerio de Salud Pública (MSP)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Cuatrimestral

No.	4	Nombre	Tasa de contravenciones impuestas

Eje al que se asocia	Fiscalización
Objetivo al que se asocia	Fortalecimiento del sistema de consecuencias 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 en el período
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (Parque vehicular)
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	10 mil vehículos
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de contravenciones de tránsito impuestas en el período / Cantidad de vehículos existentes a nivel nacional (Parque vehicular) x 10 mil vehículos
Valores de Referencia / Línea Base	A determinar
Meta Prevista	A determinar

Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)/DIGESETT
Fuente Segundo Componente de la Fórmula	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Responsable del Indicador	Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)/DIGESETT
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Cuatrimestral

No.	5	Nombre	Porcentaje de Cobro de Multas

Eje al que se asocia	Fiscalización
Objetivo al que se asocia	Fortalecimiento del sistema de consecuencias 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 impuestas
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de contravenciones pagadas
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	100
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de contravenciones pagadas / Cantidad de contravenciones impuestas) x 100
Valores de Referencia / Línea Base	7% (PGR, 2016)
Meta Prevista	77% al 2020
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)/DIGESETT
Fuente Segundo Componente de la Fórmula	Procuraduría General de la República (PGR)
Responsable del Indicador	Procuraduría General de la República (PGR)
Periodicidad del Indicador	Anual
Cobertura Geográfica	Nacional

No.	6	Nombre	% 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 (parque vehicular)
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de vehículos matriculados
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	100
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de vehículos matriculados / cantidad de vehículos en circulación) x 100
Valores de Referencia / Línea Base	71% estimado general (2015, DGII), disminuido a un 55% en el caso de las motocicletas
Meta Prevista	95% al 2020

Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	Dirección General de Aduanas (DGA)
Fuente Segundo Componente de la Fórmula	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Responsable del Indicador	Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Cuatrimestral

No.	7	Nombre	% Conductores con licencia de conducir

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
Segundo Componente de la Fórmula	Cantidad de conductores con licencias
Unidad de Medida	NA
Factor de Conversión	100
Fórmula de Cálculo	(Cantidad de conductores con licencia/ Cantidad de conductores) x 100
Valores de Referencia / Línea Base	57% (DGTT, 2016)*
Meta Prevista	90%
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	INTRANT
Fuente Segundo Componente de la Fórmula	INTRANT
Responsable del Indicador	INTRANT
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Cuatrimestral

No.	8	Nombre	% Vehículos con Inspección Técnica Vehícular

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
Fórmula 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	Cuatrimestral

No.	9	Nombre	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
Fórmula 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 10% por anualidad
Características	
Fuente Primer Componente de la Fórmula	NA
Fuente Segundo Elemento de la Fórmula	NA
Responsable del Indicador	Observatorio Permanente de Seguridad Vial del INTRANT
Periodicidad del Indicador	Anual
Periodicidad de Seguimiento	Anual

3.10

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

A continuación se presentan las 136 líneas de acción del PENSV, organizadas por período de ejecución. Los colores definen el eje al que pertenece cada acción de acuerdo al siguiente modelo de referencia:

Cronograma de Ejecución por Líneas de Acción del PENSV

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
1.1.1	Impulsar en el Congreso Nacional la aprobación Proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	CPSV	Corto					
1.1.2	Elaborar los reglamentos internos y las regulaciones complementarias requeridos para viabilizar el pleno ejercicio de las competencias de gestión, disposición, fiscalización y control del sector, establecidos por el nuevo marco legal.	INTRANT	Corto					
1.1.3	Dirigir el proceso de fusión institucional, a través de la definición de perfiles acordes con las necesidades de cada función, las estructuras organizacionales que permitan ejecutar las estrategias establecidas, el desarrollo de las capacidades requeridas en los diferentes grupos de trabajo, la implementación de procesos de acompañamiento para la gestión de cambio y el establecimiento de programas de evaluación y monitoreo del desempeño, que permitan fortalecer los equipos técnicos y administrativos existentes.	INTRANT	Corto					
1.1.4	Supervisar y regular los procedimientos administrativos que ejecutan las diferentes instituciones involucradas, estableciendo adicionalmente los estándares técnicos, tecnológicos, de desempeño y de calidad, que garanticen su ejecución y el cumplimiento de las metas y resultados esperados.	INTRANT	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
1.1.5	Desarrollar amplios y diversos estudios iniciales que permitan una efectiva planificación y diseño de los sistemas de transporte público y la satisfacción de las necesidades identificadas en la red vial.	INTRANT	Corto					
1.1.6	Definir para cada uno de los procesos y componentes del sector requisitos que garanticen la defensa y protección de los derechos de sus usuarios, la leal competencia comercial y la protección del medioambiente.	INTRANT	Corto					
1.1.7	Establecer las acciones y actividades que requieren ser implementadas por cada una de las instituciones que participan en el sector, a los fines de que puedan ser un canalizador y facilitador de las transformaciones requeridas.	INTRANT	Corto					
1.1.8	Identificar las necesidades de adecuación de las leyes vigentes asociadas al sector, definiendo modificaciones y promoviendo su aprobación, a los fines de que hagan posible la modernización continua de sus operaciones, y contribuyan efectivamente a la interacción entre sus actores.	INTRANT	Corto					
1.1.9	Garantizar la planificación, organización y operación integral de las instituciones que intervienen en el sector, a los fines de corregir la multiplicidad de funciones existente en la actualidad.	INTRANT	Corto					
1.1.10	Ampliar la red institucional de apoyo, identificando las organizaciones y actores externos que tengan objetivos comunes con el sector, a los fines de procurar su participación e integración activa, así como su colaboración con los planes de acción definidos.	INTRANT	Corto					
1.1.11	Definir un proceso de información continua a los ciudadanos y al público en general que les mantenga enterados en relación con las medidas adoptadas durante el proceso y les permita dimensionar la magnitud de los cambios que se están implementando.	INTRANT	Corto					
1.1.12	Diseñar un modelo efectivo de establecimiento de normas técnicas y control de calidad para las estructuras, componentes y procesos del sistema, sustentado en instituciones y autoridades del sector público y privado.	INTRANT	Corto					
1.2.1	Coordinar las funciones de las instituciones públicas que administran la seguridad vial y propiciar los recursos requeridos para la implementación de las acciones del PENSV.	CPSV	Corto					
1.2.2	Crear un Consejo de Participación Social para la Seguridad Vial y Movilidad, que garantice la integración continua de los sectores involucrados en las decisiones y acciones asociados al PENSV.	CPSV	Corto					
1.2.3	Promover la participación ciudadana en las acciones del PENSV y garantizar el compromiso de la población para su implementación.	CPSV	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
1.2.4	Motivar la integración de la seguridad vial como un componente de la responsabilidad social corporativa.	CPSV	Corto					
1.3.1	Gestionar recursos de cooperación técnica y financiera internacional y privada vía los programas de cooperación existentes en el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo y otras instituciones, así como identificar nuevas fuentes de recursos.	INTRANT	Largo					
1.3.2	Fortalecer y ampliar el alcance del Cuerpo de Asistencia y Seguridad en Vías Nacionales, convirtiéndolo en Cuerpo Especializado de Asistencia y Seguridad Vial.	MOPC	Corto					
1.3.3	Promover la integración de las diferentes unidades operativas relacionadas con la seguridad vial.	CPSV/INTRANT	Medio					
1.3.4	Desarrollar en coordinación con la ENEVIAL y/o otras instituciones un Equipo de Capacitadores en Seguridad Vial.	CPSV	Corto					
1.3.5	Incrementar las unidades y desarrollar las capacidades para la investigación de accidentes de tránsito en profundidad.	AMET	Corto					
1.3.6	Requerir el desarrollo de planes de seguridad vial, a través del Ministerio de Trabajo, a las empresas del sector privado y a través del Ministerio de Administración Pública a las instituciones del Estado.	CPSV	Corto					
1.3.7	Diseñar y realizar las intervenciones necesarias en los recintos escolares y sus vías de acceso, para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial.	MINERD/ MOPC/ FEDOMU/LMD	Corto					
1.3.8	Habilitar Oficinas de Servicios Integrados para Vehículos y Conductores.	INTRANT/ DIGESETT/DGII /PGR	Medio					
1.3.9	Habilitar Centros de Retención y Custodia Vehicular.	AMET/DIGESETT	Medio					
1.3.10	Fortalecer la especialización de Fiscales en Delitos de Tránsito y el alcance de sus funciones.	PGR	Medio					
1.3.11	Fortalecer la estructura de Médicos Legistas y ofrecer Capacitación a los Alcaldes Pedáneos en Levantamiento de Víctimas.	PGR	Medio					
1.3.12	Habilitar centros regionales de rehabilitación en salud mental para infractores de tránsito.	MSP	Largo					
1.3.13	Evaluar en ENEVIAL la estructura organizacional, el modelo de gestión y los programas de capacitación y sistemas docentes.	CPSV	Corto					
1.4.1	Estudiar, elaborar, actualizar y/o adecuar la normativa legal (reglamentos, resoluciones, normas, actas, y otros) que constituyan una herramienta de apoyo a la estrategia y objetivos del PENSV y que permitan la aplicación a corto plazo de medidas preventivas, de control y de persecución.	CPSV	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
1.4.2	Estudiar y promover ante el Congreso Nacional la modificación de leyes con el objeto de que constituyan una herramienta de apoyo a la estrategia y objetivos del PENSV y permitan la aplicación a corto plazo de medidas preventivas, de control y de persecución.	INTRANT	Medio					
1.4.3	Gestionar con el Congreso Nacional y sectores involucrados la creación de un fondo social para accidentes de tránsito que permita la respuesta rápida a las necesidades de atención y rehabilitación de los afectados.	INTRANT/MSP/ SNS	Corto					
1.5.1	Diseñar guía de elaboración y normativa para la implementación de planes locales de seguridad vial	MSP/INTRANT/ FEDOMU/ LMD/ CPSV	Corto					
1.5.2	Diseñar protocolos de las Mesas Locales de Seguridad Vial y Movilidad	MSP/INTRANT/ FEDOMU/ LMD/ CPSV	Corto					
1.5.3	Promover la creación y fortalecimiento de las comisiones locales de seguridad vial y movilidad.	MSP/INTRANT/ FEDOMU/LMD/ CPSV	Corto					
1.5.4	Desarrollar la normativa local requerida para la Implementación del PENSV	FEDOMU	Medio					
1.5.5	Diseñar e Implementar en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones un Plan de Capacitación en Seguridad Vial para gobiernos y actores locales, incluyendo programa de certificación	INTRANT/LMD/ FEDOMU	Medio					
1.5.6	Solicitar al Ministerio de Administración Pública (MAP) incluir en el SISMAP Municipal un indicador de seguridad vial.	CPSV/FEDOMU	Corto					
1.5.7	Diseñar e implementar programa de incentivo por cumplimiento indicadores del PENSV en el ámbito local.	CPSV/FEDOMU/ LMD	Corto					
2.1.1	Implementar programa de auditoría de seguridad vial en la red vial nacional y en vías locales.	MOPC/FEDOMU/ LMD	Corto					
2.1.2	Diagnosticar e intervenir de manera integral los tramos de concentración de accidentes y los puntos negros y/o críticos identificados dentro de la red vial nacional y en vías locales.	MOPC/FEDOMU/ LMD	Corto					
2.1.3	Establecer y exigir las especificaciones técnicas requeridas para una infraestructura vial segura.	MOPC	Corto					
2.1.4	Fortalecer el programa de mantenimiento y rehabilitación en red vial nacional y en vías locales	MOPC/FEDOMU	Medio					
2.1.5	Ejecutar un plan de señalización en red vial nacional y en vías locales.	MOPC/FEDOMU	Corto					
2.1.6	Ejecutar un programa de iluminación en red vial nacional y en vías locales.	MOPC/FEDOMU	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
2.1.7	Implementar, conforme los lineamientos de este PENSV, planes específicos para motoristas y peatones.	CPSV	Corto					
2.1.8	Construir nuevas vías o tramos carreteros orientados a circunvalar ciudades o poblados de gran concentración.	MOPC	Corto					
2.1.9	Desdoblar plataformas viales integrando carriles exclusivos y/o segregar el tráfico en beneficio de usuarios vulnerables (motocicletas, ciclistas).	MOPC	Largo					
2.1.10	Crear espacios en las carreteras para paradas técnicas.	MOPC	Corto					
2.1.11	Supervisar el cumplimiento de las Normativas de Señalización en Vías existentes y en construcción	MOPC	Medio					
2.1.12	Habilitar Estaciones de Pesaje de Vehículos en Carreteras	MOPC	Medio					
2.1.13	Fortalecer los Sistemas de Controles de Túneles y garantizar la coordinación con las instituciones de seguridad y de emergencia	MOPC	Medio					
2.2.1	Diseñar e implementar un sistema de inspección técnico vehicular atendiendo al tipo de vehículo y su uso, e incluyendo en el mismo las motocicletas.	INTRANT	Corto					
2.2.2	Fomentar la renovación del parque vehicular del país.	INTRANT	Corto					
2.2.3	Armonizar la normativa local para los vehículos y sus accesorios con los estándares Internacionales	INTRANT	Medio					
2.2.4	Reglamentar junto con la Dirección General de Aduanas la entrada de neumáticos en el país para garantizar que cumplen con las normas de seguridad establecidas	INTRANT	Corto					
2.2.4	Reglamentar junto con la Dirección General de Aduanas la entrada de neumáticos en el país para garantizar que cumplen con las normas de seguridad establecidas.	INTRANT	Corto					
2.2.5	Reglamentar junto con la Dirección General de Aduanas el kilometraje máximo permitido para los vehículos importados.	INTRANT	Corto					
2.2.6	Reglamentar la retrorreflectividad en vehículos de transporte de carga y de pasajeros.	INTRANT	Corto					
2.2.7	Reglamentar la obligatoriedad de asientos y techo en las camas de vehículos de carga que se utilicen para transportar personas.	INTRANT	Corto					
2.3.1	Regular la creación y certificación de escuelas de conductores en coordinación con ENEVIAL y/u otras instituciones.	INTRANT	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
2.3.2	Revisar proceso e instrumentos de valoración de conocimientos y habilidades del conductor para obtención de licencia de conducir (manual de conductor, exámenes teóricos y prácticos), incluyendo los motoristas, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones.	INTRANT	Corto					
2.3.3	Implementar un sistema de reconocimiento psico-físico de conductores, priorizando los conductores de vehículos de especial siniestralidad (ej. motoristas).	MSP	Corto					
2.3.4	Crear proceso de certificación para los evaluadores o inspectores que otorgan las licencias de conducir en coordinación con ENEVIAL y/u otras instituciones.	INTRANT	Corto					
2.3.5	Fortalecer capacitación conductores de vehículos de transporte de carga y de pasajeros para obtención de licencia de conducir en sus diferentes categorías en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones.	INTRANT	Corto					
2.3.6	Crear la obligatoriedad de obtener una licencia de operación que garantice el registro y autorización de aquellos que ofrecen servicio de transporte escolar y fortalecer el proceso existente para servicio de transporte turístico y público.	INTRANT	Corto					
2.3.7	Establecer límite de concentración de alcohol en la sangre (alcoholemia) permitido para la conducción de vehículos de motor, fijando límites menores para motoristas y conductores de vehículos de especial siniestralidad.	MSP/INTRANT	Corto					
2.3.8	Implementar Programa de Control de Comportamientos Riesgosos para la Seguridad Vial.	AMET	Corto					
2.3.9	Promover la práctica del “Conductor designado” para grupos o actividades en que se consumirá alcohol o se generarán riesgos de agotamiento.	CPSV	Corto					
2.4.1	Gestionar la implementación de los planes de reordenamiento de la circulación vial a nivel local.	FEDOMU	Corto					
2.4.2	Establecer cruces peatonales y construir y/o rescatar puentes peatonales con iluminación, seguridad y rescate del espacio público ocupado dentro de los mismos.	MOPC	Corto					
2.4.3	Definir y regular paradas de transporte público.	FEDOMU	Corto					
2.4.4	Promover y coordinar con la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) la construcción y habilitación de estacionamientos, principalmente en áreas cercanas a los puntos de transporte masivo	FEDOMU	Medio					
2.4.5	Habilitar en las principales vías urbanas carriles exclusivos para vehículos de transporte de pasajeros	MOPC	Largo					
2.4.6	Evitar excepciones a normativas que restringen la circulación por determinadas vías.	FEDOMU	Corto					
2.4.7	Motivar la práctica de carros compartidos. (car pool)	CPSV	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
2.4.8	Elaborar código de colores para chalecos que permita diferenciar la función de quien lo porta en el Sistema de Transporte	INTRANT	Medio					
2.4.9	Promover la instalación de dispositivos de control de velocidad en vehículos de transporte de pasajeros.	CPSV	Corto					
3.1.1	Integrar programas de educación vial en el ámbito escolar.	MINERD	Corto					
3.1.2	Desarrollar programas para colectivos relacionados con la población escolar.	MINERD	Corto					
3.1.3	Desarrollo de herramientas educativas atractivas y basadas en nuevas tecnologías: realidad virtual y realidad aumentada.	CPSV/MINERD	Corto					
3.1.4	Desarrollar parques infantiles de seguridad vial.	MOPC/MINERD	Medio					
3.2.1	Promover, en coordinación con el Ministerio de Educación Superior, Ciencia y Tecnología (MESCYT), el establecimiento de programas académicos de grado y postgrado en educación vial y especializaciones afines.	CPSV	Corto					
3.2.2	Definir y organizar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, la capacitación continua de técnicos y funcionarios sobre seguridad vial y temas de apoyo claves	INTRANT/ MSP/ FEDOMU/LMD	Corto					
3.2.3	Diseñar e Implementar programa de capacitación agentes de tránsito.	AMET	Corto					
3.2.4	Diseñar e implementar programa de capacitación para médicos y emergenciólogos.	MSP	Corto					
3.2.5	Diseñar e Implementar Programa de Capacitación Fiscales y Legistas	PGR	Medio					
3.3.1	Definir y organizar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, campañas de concientización destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial, y difundirlas efectivamente a través de medios de comunicación y otras vías de publicidad alternativas.	CPSV	Corto					
3.3.2	Habilitar y equipar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, unidades móviles de formación y concienciación en seguridad vial.	CPSV	Corto					
3.3.3	Diseñar e implementar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, programas de concientización en factores de seguridad vial a través de material promocional y letreros.	CPSV	Corto					
3.3.4	Desarrollar y/o colocar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, recursos didácticos y videos educativos sobre Seguridad Vial en portales institucionales y otros medios digitales	INTRANT	Medio					
3.3.5	Maximizar el uso de las redes sociales para los procesos de sensibilización y formativos sobre la seguridad vial.	CPSV	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
4.1.1	Implementar programa de registro y control de matriculación y placas de motocicletas, incluyendo operativos para la emisión y entrega de la primera placa para motores a los que transitan sin registro.	DGII	Corto					
4.1.2	Modificar diseño de placas y agregar placa delantera y etiqueta como tercera placa, para facilitar identificación a distancia a través de circuitos de cámaras y controlar el uso de placas que no corresponden con el vehículo.	DGII	Corto					
4.1.3	Evaluar la integración de dispositivo electrónico a las placas para su lectura automática en puntos de control	DGII	Medio					
4.1.4	Desarrollar en coordinación con la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) un sistema de registro de vehículos autorizados para operar servicio de transporte de pasajeros, asociado al Registro Único de Antecedentes de Tránsito y Transporte	FEDOMU	Medio					
4.1.5	Regularizar placas exoneradas, oficiales y diplomáticas.	DGII	Corto					
4.2.1	Fortalecer en coordinación con la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) el proceso e instrumentos del Registro de Accidentes, Víctimas y Lesionados de Tránsito asociado al Registro Único de Tránsito y Transporte.	CPSV	Corto					
4.2.2	Supeditar ciertos trámites gubernamentales (cédula de identidad, licencia de conducir, pasaporte, papel de buena conducta, placa, entre otros) al pago previo de contravenciones y multas pendientes.	PGR	Corto					
4.2.3	Desarrollar plataforma sistematizada para aplicación de multas.	PGR	Corto					
4.2.4	Equipar agentes de tránsito con dispositivos electrónicos para registro de multas.	AMET	Corto					
4.2.5	Instalar sistema de semaforización y control de tránsito automatizados en red vial nacional y en vías locales.	FEDOMU	Corto					
4.2.6	Utilizar drones para monitoreo del tránsito.	AMET	Corto					
4.2.7	Instalar radares fijos automáticos con capacidad para detección de placas, principalmente en tramos de concentración de accidentes y puntos negros y/o críticos.	MOPC	Medio					
4.2.8	Integrar herramientas digitales de control social para fiscalización y sanción de los infractores.	CPSV	Corto					
4.3.1	Fortalecer y ampliar alcance cuerpo de fiscalización en vías nacionales y locales.	AMET	Corto					
4.3.2	Garantizar la permanencia de agentes de fiscalización en las zonas más críticas las 24 horas del día y los 7 días de la semana.	AMET	Medio					
4.3.3	Adquisición de alcoholímetros y otros accesorios que permitan realizar una fiscalización más efectiva sobre los factores de riesgo.	MIP	Corto					
4.4.1	Diseñar e implementar sistema de conducir por puntos.	INTRANT	Corto					

				Año				
No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	2017	2018	2019	2020	2020 y mas
4.4.2	Diseñar y organizar, en coordinación con ENEVIAL y/o otras instituciones, el Plan General de Formación sobre Normas de Tránsito para los infractores de la Ley de Tránsito y sus reglamentos.	CPSV	Corto					
4.4.3	Desarrollar continuamente operativos para controles de registro (matrículas, placas, licencias y seguros) y de factores de riesgo (luces, cascos, ruido, modificaciones técnicas, chalecos, cinturón, entre otros), haciendo énfasis en vehículos de transporte de pasajeros y de carga en carreteras.	AMET	Corto					
4.4.4	Implementar programa de recuperación de espacios públicos y remoción de equipos y materiales en red vial nacional y en vías locales.	MOPC/FEDOMU	Corto					
4.4.5	Promover con la Suprema Corte de Justicia (SCJ) el fortalecimiento de los tribunales especiales de tránsito para garantizar un menor tiempo de procesamiento de los casos.	CPSV	Corto					
4.4.6	Habilitar puntos de renovación de licencias y procedimiento formativo para motoristas en centros de retención vehicular.	INTRANT	Corto					
4.4.7	Evaluar la instalación de puntos de control de condiciones vehiculares y otros factores de riesgo en estaciones de peaje o sus proximidades.	MOPC	Corto					
5.1.1	Promover la ampliación de la cobertura del Sistema Nacional de Emergencias y Seguridad 9.1.1.	CPSV/INTRANT/ MSP/911	Corto					
5.1.2	Crear sistema de comunicación obligatorio para las ambulancias con los centros de salud públicos y privados.	MSP	Corto					
5.1.3	Instalar Centros Regionales de Urgencias y Emergencias y Desastres (CRUE)	MSP	Medio					
5.1.4	Diseñar y desarrollar sistemas de rutas y circulación de ambulancias.	MOPC/MSP	Largo					
5.1.5	Revisar y actualizar protocolos de atención a accidentados en el lugar del accidente y de traslado a hospitales.	MSP	Corto					
5.2.1	Fortalecer la red de trauma mejorando los servicios de hospitalización y de UCI en establecimientos priorizados para eficientizar la atención de personas afectadas en accidentes de tránsito	SNS	Mediano					
5.2.2	Adecuar las áreas y equipamiento de las salas de urgencia y emergencias en los centros priorizados para el manejo adecuado de las personas afectadas en accidentes de tránsito	SNS	Mediano					
5.2.3	Elaborar, revisar y actualizar protocolos de atención a lesionados a causa del tránsito	MSP	Corto					
5.2.4	Implementar protocolos de atención para la correcta asistencia de lesionados a causa del tránsito	SNS	Mediano					

No.	Descripción	Institución Responsable	Plazo	Año				
				2017	2018	2019	2020	2020 y mas
5.3.1	Fortalecer los servicios de rehabilitación de los centros clínicos y diagnósticos de atención primaria para asegurar la atención integral para las personas lesionadas a causa del tránstio	MSP	Mediano					
5.3.2	Capacitar los recursos humanos de centros priorizados en soporte vital básico, avanzado y trauma para el manejo de pacientes lesionados en accidentes de tránsito	SNS	Corto					
5.3.3	Desarrollar programa de acompañamiento integral a víctimas de accidentes y deudos.	MSP	Corto					
5.3.4	Implementar programas educativos, de formación y de terapia ocupacional para lesionados por accidentes	MSP	Largo					
6.1.1	Desarrollar y gestionar la realización de encuestas relacionadas con los objetivos y fines del PENSV y sus procesos evolutivos, y otro tipo de estudios muestrales de campo que permitan validar y reportar avances y resultados de indicadores.	CPSV	Corto					
6.1.2	Desarrollar e Implementar junto con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) un Sistema Informático de datos estadísticos para crear el Registro Único de Antecedentes de Tránsito y Transporte.	CPSV/AMET/ MSP/MOPC/ PGR/DGII/ FEDOMU	Corto					
6.1.3	Desarrollar junto con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) el proceso de alimentación de datos y análisis estadísticos sobre la seguridad vial.	CPSV/AMET/ MSP/MOPC/ PGR/DGII/ FEDOMU	Corto					
6.1.4	Aplicar junto con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) el Sistema de Referenciación Geoespacial en Gestión de Tránsito y Reporte de Accidentes.	CPSV	Corto					
6.1.5	Gestionar con la Oficina Nacional de Estadística (ONE) la integración del módulo de seguridad vial en Encuesta ENHOGAR, incluyendo valoración de actitudes, creencias y prácticas en relación al tema.	CPSV	Corto					
6.2.1	Crear Observatorio de Seguridad Vial.	CPSV	Corto					
6.2.2	Publicar boletín cuatrimestral impreso y digital para informar a la sociedad de los avances y resultados del PENSV de cara a sus objetivos.	CPSV	Corto					
6.2.3	Elaborar informe anual de resultados de los indicadores de desempeño del PENSV	INTRANT	Medio					
6.2.4	Crear un modelo comunicacional atractivo en relación al PENSV y todos los contenidos asociados a la seguridad vial o que apoyan su implementación, que se encuentre sustentado fundamentalmente en las redes sociales.	CPSV	Corto					

BIBLIOGRAFÍA

1. **Alonso, F. (2002)**. Proyecto Docente. Tráfico y Seguridad Vial (sin publicar).

2. **Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J. E. y Egido, A. (2003)**. Formación y educación vial. Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes. Valencia: Attitudes.

3. **Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Medina, J. E., y Alamar, B. (2005)**. La justicia en el tráfico. Análisis del ciclo legislativo ejecutivo a nivel internacional. Cuadernos de Reflexión Attitudes.

4. **Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., & Egido, A. (2008)**. Salud vial. Teoría y prácticas de los trastornos físicos y psíquicos en la conducción. Valencia: Cuadernos de Reflexión Attitudes. Valencia: Attitudes.

5. **Alonso, F., Esteban, C. y Calatayud, C. (2012)** La Gestión de los Puntos Negros en el marco de los Sistemas de Gestión de la Seguridad de infraestructuras viarias. Madrid: Etrasa-Springer

6. **Alonso, F. (2012)**. Road safety science and practice: Portrait of an unwanted divorce. Securitas Vialis, 4, 29–30. doi:10.1007/s12615-012-9051-2

7. **Alonso, M. (2015)**. La integración del factor humano en el ámbito técnico de la gestión de las carreteras y la seguridad vial: un enfoque investigativo. Tesis doctoral. Valencia: Universitat de València.

8. **Alba, J.J., González, J.M. e Iglesias, A. (2001)**. Accidentes de tráfico: manual básico de investigación y reconstrucción. Edición del Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de tráfico, Universidad de Zaragoza

9. **Álvarez, F.J. (1997)**. Seguridad Vial y medicina de Tráfico. Barcelona: MASSON

10. **Asociación Española de la Carretera; Fundación MAPFRE, Área de Prevención y Seguridad Vial .(2015)**. Contribución de la carretera a la mejora de la seguridad vial en España.

11. **Barjonet, P. (Ed)** (2001). Traffic Psychology Today. Boston/London: Kluwer Academic Publishers

12. **Asamblea General de las Naciones Unidas (2011)**. Decenio de acción para la seguridad vial 2011 – 2020. Organización de las Naciones Unidas. Ginebra: ONU; 2011.

13. **Banco Central de la República Dominicana, Departamento de Cuentas Nacionales y Estadísticas Económicas, División de Turismo. Informe del Flujo Turístico 2016. Santo Domingo: Banco Central; 2017.**

14. **Banco Interamericano de Desarrollo, División de Transporte (2014)**. Fortalecimiento al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina: Investigaciones y Casos de Estudio en Seguridad Vial.

15. **Banco Interamericano de Desarrollo, División de Transporte (2014)**. El estado de situación del sistema de seguridad vial, análisis de institucionalidad y diagnóstico de la siniestralidad de la República Dominicana. New York: BID.

16. **Bayarri, S.; Fernandez, M.; Pareja, I. y Coma, I. (1997)**. An integrated interface to design driving simulation scenario. Proceedings of Driving Simulation Conference '97, Lyon, France, Sept. 8-9 1997. pp 25-34, Ed. Teknea, 1997

17. **Civera, C.; Pastor, J.C. y Alonso, F. (2002)**. Un siglo de selección de conductores en España. Universitas Psychologica, 1 (1), 19-30.

18. **Elvik, R.; Vaa, T.; Hoye, A. y Sorensen, M. (2009)**. The handbook of road safety measures. UK: Emerald Group Publishing.

19. **Elvik, R. (2010)**. Why some road safety problems are more difficult to solve than others. Accident, Analysis & Prevention, 42, 1089-1096.

20. **Evans, L. (2004)**. Traffic Safety. Michigan: Science Serving Society, Ed.

21. **Fuller, R. (2005)**. Towards a general theory of driver behavior. Accident Analysis and Prevention,37(3), 461-472.

22. **Näätänen, R. y Summala, H. (1976)**. Road-user behavior and traffic accidents. Amsterdam, Oxford: North-Holland Publishing Company.

23. **OECD Road Research Group (1990)**. Behavioural adaptations to changes in the road transport system. Paris: OECD expert group.

24. **Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Ginebra: OMS; 2015.**

25. **Ortuño,A., Fernández, G.y Fernández, P. (2017)**. El modelo tod (transit-oriented development): estudio de casos internacionales y proceso de implementación. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 73, págs. 99-12.

26. **Ley 1-12 Estrategia nacional de desarrollo 2030. Santo Domingo: MEPyD; 2012. Disponible en: http://economia.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/end/marco-legal/ley-estrategia-nacional-de-desarrollo.pdf**

27. **Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. G. O. No. 10875 del 24 de febrero de 2017.**

28. **Manso, V. y Castaño, M. (1995)**. Educación para la seguridad vial. Madrid: Anaya.

29. **Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (2014)**. Estudio de Apoyo a la Implementación de una Estrategia Nacional de Seguridad Vial (ATN/OC-14177-DR).

30. **Ministerio de Salud Pública; Banco Interamericano de Desarrollo (2015)**. Consultoría de apoyo legal al Ministerio de Salud Pública para la elaboración de una propuesta del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

31. **Montoro L.; Alonso F.; Esteban C. y Toledo F. (2000)**. Manual de seguridad vial: el factor humano. Barcelona: Ariel.

32. **Organización Mundial de la Salud. Informe mundial para la seguridad vial 2013. Ginebra: OMS Bloomberg Philanthropies; 2011**

33. **Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ginebra: OMS; 2013.**

34. **Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: OMS; 2004.**

35. **Organización Panamericana de la Salud. Boletín Epidemiológico. 2003, 24 (2)**.

36. **Organización de las Naciones Unidas. Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. New York: ONU; 2006.**

37. **Peden, M. et al. The world report on road traffic injury prevention. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2004.**

38. **Persaud, B. y Lyon, C. (2007)**. Empirical Bayes before-after studies: lessons from two decades of experience and future directions. Accident Analysis and Prevention, 39, 546-555.

39. **Ministerio de Transporte. Plan Nacional de Seguridad Vial, Colombia (2011-2021)**. Segunda Edición. Bogotá: Ministerio de Transporte; 2015.

40. **Norman, L.G. (1962)**. Road traffic accidents: epidemiology, control, and prevention. Geneva, World Health Organization.

41. **Porter, B. E. (Ed)** (2011). Handbook of Traffic Psychology. New York: Elsevier.

42. **Rothengatter, T. (1988)**. Risk and the absence of pleasure: A motivational approach to modeling road user behaviour. Ergonomics, 31, 599-607.

43. **Siliquini, R; Piat, S.C.; Alonso, F.; Druart, A.; Kedzia, M.; Mollica, A.; Siliquini, V.; Vankov, D.; Villerusa, A. y Manzoli, L. (2010)**. TEND Group: A European study on alcohol and drug use among young drivers: the TEND by Night study design and methodology. BMC Public Health. 2010, 26(10): 205-

44. **Tarko, A.; Sinha, K.C. y Farooq, O. (1996)**. Methodology for Identifying Highway Safety Problem Areas. Transportation Research Record, Transportation Research Board, 1542, pp. 49-53

45. **Tormo, M.T.; Sanmartin, J. y Pace, J.F. (2009)**. Update and improvement of the traffic accident data collection procedures in Spain: The METRAS method of sequencing accident events. 4th IRTAD Conference. Seoul, Korea. 16-17 September 2009.

46. **Wilde, G.J.S. (1982)**. The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. Risk Analysis, 2(4), pp. 209 – 225.

47. **WHO (2009)**. Global status report on road safety: time for action. Geneva: World Health Organization.

48. **WHO (2013)**. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action". Geneva: World Health Organization.

49. **Consultas WEB:**

50. **Organización Mundial de la Salud (2009)**. Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre seguridad vial (2009). Moscú. Recuperado de: http://www.who.int/mediacentre/events/meetings/road_safety_conference_20090714/es/

51. **Organización de las Naciones Unidas. Objetivos de desarrollo sostenible. Recuperado de: http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/summit/**

52. **Foro Económico Mundial (2016)**. The Global Competitiveness Report 2016–2017. Recuperado de: http://weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1

53. **Ministerio de Salud Pública, ICF International Rockville (2014)**. Encuesta demográfica y de salud República Dominicana 2013. Recuperado de: http://countryoffice.unfpa.org/dominicanrepublic/drive/DRDHS2013-Final02-10-2013.pdf

54. **Sistema Interactivo de Consulta de Censo (2010)**. IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Recuperado de: http://sicen.one.gob.do/

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACERA: parte de una vía pública limitada por la línea del contén y la línea de las propiedades adyacentes, destinadas exclusivamente para el uso de peatones.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

ALCOHOLEMIA: grado de concentración de alcohol en la sangre.

ALCOHOLÍMETRO: instrumento que sirve para determinar el grado de impregnación alcohólica en el aire espirado por un sujeto determinado.

ALCOHOLIMETRÍA: análisis químico o físico de la sangre o aliento que sirve para medir la concentración de alcohol en el organismo y determinar el grado de intoxicación de un individuo a través de la prueba del alcoholímetro o de pruebas efectuadas con métodos no invasivos sobre muestras orgánicas de la persona, y con observancia plena de sus derechos humanos; implementado a solicitud de la autoridad en los casos y formas que prescribe esta ley.

AYUNTAMIENTOS: entidades de gobierno y administración local con competencia y atribuciones establecidas en la constitución y las leyes que la rigen, y en cuyo ámbito de acción e influencia mantiene control y coordinación en todos los aspectos ejecutivos de la presente ley.

CALZADA: parte de una vía pública destinada al tránsito de vehículos que corresponde al área ocupada por el pavimento, cuando existe, con exclusión de los paseos.

CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN VIAL: decididos intentos y esfuerzos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y conductas para mejorar la seguridad vial en general, por medio de actividades de comunicación con el apoyo interpersonal u otras acciones de apoyo como las actividades de los cuerpos policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

CAPACIDAD DE PASAJEROS: se definirá como la indicada por el fabricante del vehículo de motor o la autorizada por el INTRANT cuando éste haya sido sometido a alguna modificación en su diseño original.

CARGA DE ALTO RIESGO: aquella compuesta de productos peligrosos que por sus características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas, puedan causar daños a las personas, propiedades, vías públicas o al medio ambiente. Se incluyen dentro de las cargas de alto riesgo aquellas cuyos pesos y dimensiones superen el máximo establecido en las normas de circulación de vehículos de carga.

CERTIFICADO DE REGISTRO DE PROPIEDAD O MATRÍCULA: documento oficial expedido por la institución competente bajo las disposiciones de esta ley, que determina el derecho de propiedad sobre un vehículo de motor o remolque, que certifica su inscripción en los registros legales.

CICLO VÍA: es la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas y ciclistas.

CONDUCTOR: persona que dirige, maniobra o se encuentra a cargo del manejo directo de un vehículo o medio de transporte durante su utilización en la vía pública.

CONCESIONARIO DE VEHÍCULOS DE MOTOR: persona física o jurídica que mediante acuerdos de exclusividad con los fabricantes de vehículos de motor y remolques se dedique a la importación, distribución, mercadeo, venta y servicios post-venta de los mismos.

CONTÉN O BORDILLO: pieza vertical o inclinada situada a lo largo del borde de una calzada que define claramente su límite.

DIRECCIÓN GENERAL DE IMPUESTOS INTERNOS (DGII): institución encargada de la administración y/o recaudación de los principales Impuestos Internos y tasas en la República Dominicana.

EMISIONES CONTAMINANTES: los gases, humos, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor nocivos al medio ambiente, de conformidad con las normas vigentes para el control de las emisiones de los vehículos.

ESTACIONAMIENTO: cualquier estructura o paso lateral en donde se guarden vehículos de motor.

ESTACIONAMIENTO PÚBLICO: cualquier lugar donde se guarden vehículos de motor mediante paga.

IMPORTADOR O DISTRIBUIDOR DE VEHÍCULOS: persona física o jurídica, con autorización para dedicarse a importar vehículos de motor y remolques con fines de venta.

INTERSECCIÓN: se denomina intersección al área común de la superficie de dos o más vías, por el cruce de sus trayectorias.

INTRANT: Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre: organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, encargado de cumplir y hacer cumplir la ley de tránsito y sus reglamentos.

LICENCIA DE CONDUCIR: documento público expedido por el INTRANT creado por ley, que acredita y autoriza a las personas que aspiren a conducir vehículos de motor. Todo conductor deberá ser titular de una licencia de conducir de la categoría correspondiente al tipo de vehículo, y estará obligado a portar la misma cuando circule en la vía pública.

LICENCIA DE OPERACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: permiso que otorga el Estado a entes públicos o privados, para operar el servicio público de trasporte de pasajeros.

MATRÍCULA: ver certificado de registro de propiedad.

MOTOCICLETA: vehículo de motor de dos ruedas, con uno o dos sillines o asientos.

PASAJERO: el ocupante de un vehículo, sin inclusión del conductor. Para fines de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos de Motor y matrícula se incluirá el conductor como pasajero.

PASEO: porción aledaña a la calzada de una vía pública para estacionar vehículos, transitar en casos de necesidad urgente y servir de soporte lateral a la zona de circulación.

PASO DE PEATONES: cualquier tramo destinado al cruce de peatones, marcado por medio de líneas blancas u otras marcas en el pavimento. También será considerado como paso de peatones, cualquier estructura construida sobre o debajo de una vía pública para la circulación de transeúntes.

PARADA DE PASAJEROS: lugar identificado mediante señal horizontal o vertical donde los vehículos de servicio público de transporte se detienen para recoger o dejar pasajeros/as.

PEATÓN: persona que transita a pie en la vía pública.

PERMISO DE APRENDIZAJE: autorización provisional expedida a una persona física para conducir determinado tipo de vehículo de motor, acompañado por cualquier conductor que sea titular de la autorización definitiva.

PERSONA CON DISCAPACIDAD: las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (Organización de las Naciones Unidas, 2006).

PLACA: tablilla sobre la cual se exhibe el número del registro asignado a un vehículo de motor o remolque.

PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD VIAL: esfuerzos continuos y consistentes basados en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento y operación de los sistemas de seguridad vial del país determinando objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminados a reducir las víctimas y lesionados por los accidentes de tránsito a corto, mediano y largo plazo.

PRIORIDAD DE PASO: la preferencia de un peatón o un vehículo para proseguir su marcha sin interrupción.

REMOLQUE: vehículo carente de fuerza motriz para su movimiento, destinado a ser tirado por un vehículo de motor, cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite al vehículo tractor.

REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR: certificación denominada “marbete de inspección técnica vehicular”, expedida por el INTRANT a los vehículos de motor con condiciones técnico-mecánicas óptimas para circular en la vía pública.

SEGURIDAD VIAL: conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados con un enfoque multidisciplinario sobre las medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito en las vías, desde el diseño de estas y su equipamiento, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tránsito, el diseño de los vehículos y sus elementos de protección activa y pasiva, la inspección técnica vehicular, la formación de los conductores y los reglamentos de conductores; también, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas de los accidentes de tránsito.

SEÑALES DE TRÁNSITO: dispositivos o elementos fijados horizontal o verticalmente, pintados o colocados en la vía pública por el INTRANT y los Ayuntamientos en su área de jurisdicción, utilizados para la información, regulación, dirección y control del tránsito de vehículos y peatones.

SERVICIO PROPIO DE TRANSPORTE DE CARGA: servicio de transporte de mercancías y bienes realizado por el propietario de la carga para el traslado de mercancías dentro del territorio nacional, en vehículos registrados y autorizados para tales efectos por el INTRANT.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: servicio de transporte brindado a las personas para su traslado por las vías públicas, en vehículos autorizados bajo licencia de operación a personas físicas y jurídicas para tales efectos por el INTRANT o los Ayuntamientos en el transporte urbano, bajo las pautas de obligatoriedad, universalidad, accesibilidad, eficiencia, transparencia, responsabilidad, continuidad, calidad, razonabilidad y equidad tarifaria, y retribuido por el usuario mediante el pago de las tarifas correspondientes.

SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS: servicio de transporte brindado a las personas para su traslado en las vías públicas, en vehículos privados regulados por el INTRANT, sean retribuidos o no, bajo acuerdo privado.

TARIFA: es el precio a ser pagado por los usuarios del transporte de pasajeros fijados por las autoridades competentes basado en los costos operacionales y de rentabilidad.

TAXÍMETRO: dispositivo que calcula el tiempo y distancia recorrida del taxi en que se brinda el servicio y en base al cual se determinará la remuneración de éste, según tarifa vigente.

TRANSPORTE DE CARGA: es el traslado terrestre de mercancía, en vehículos adecuados para tal efecto por las vías públicas.

TRANSPORTE DE PASAJEROS: Es el traslado terrestre de pasajeros en vehículos, adecuados para el uso de personas por las vías públicas.

TRÁNSITO TERRESTRE: conjunto de actividades relacionadas al desplazamiento de personas, animales o vehículos, de un lugar a otro, mediante el uso de las vías terrestres.

TRANSPORTE TERRESTRE: medio que permite el desplazamiento de personas y mercancías por las vías públicas.

VEHÍCULO DE MOTOR: medio de transporte diseñado especialmente para la movilización terrestre de personas y cargas, denominados como motocicletas, carros, camiones, camionetas, furgonetas, microbuses, minibuses y autobuses. Los diversos tipos de vehículos autorizados a transitar por la vía pública se clasificarán y regularán mediante reglamento por el INTRANT. No son considerados vehículos de motor los que sean de uso exclusivo sobre vías férreas.

VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS: todo vehículo debidamente autorizado que mediante retribución o pago se dedique a la transportación de pasajeros.

VENDEDOR DE VEHÍCULOS: la persona física o jurídica que se encuentre debidamente registrada y autorizada para el negocio de comprar y vender vehículos de motor y remolques.

VÍA FÉRREA: la parte de la estructura vial formada por el conjunto de elementos por el cual se desplazan los trenes o afines.

VÍA PÚBLICA: espacio urbano, suburbano o rural de uso público destinado al tránsito de personas y vehículos, conformado por una calzada, por donde deben transitar los vehículos motorizados y no motorizados, y las aceras por donde deben transitar los peatones. También se entenderá como vía pública para los fines de tránsito de acuerdo con esta ley, el camino privado que esté de algún modo sujeto a servidumbre pública.

VÍA RURAL: vía pública que consta de un tramo contiguo a la calzada, que sirve de protección a los efectos de la degradación. Destinado eventualmente a la detención de vehículos de urgencia y una zanja construida al borde del asfalto para recoger las aguas.

VÍA URBANA: vía pública que consta de un tramo destinado exclusivamente al tránsito de peatones, contiguo a la calzada, un elemento que se construye para evacuar las aguas pluviales y de desecho, y puede tener esquinas e intersección de dos o más vías.

ZONA ESCOLAR: tramo de la vía pública de cincuenta (50) metros de longitud a cada lado del frente de una escuela.

Avenida Héctor Homero Hernández Vargas esq. Calle Horacio Blanco Fombona, Ensanche La Fe, Distrito Nacional, República Dominicana

COMISIÓN PRESIDENCIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

Organización Panamericana de la Salud

Organización Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

Diseño: Tony Núñez & Asociados: 829-763-6276 • www.tony-nunez.com