

Párrafo I. La lista anteriormente detallada no es limitativa; podrán ser elaboradas otras normativas técnicas derivadas del presente Reglamento, en la medida que así lo considere necesario el INTRANT, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su aprobación.

Párrafo II. Las normativas derivadas de este Reglamento serán elaboradas por el INTRANT, el cual las deberá someter a los procesos relativos a la consulta pública y al procedimiento aplicable a la elaboración de actos de carácter técnico, establecidos en la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, núm. 200-04, del 13 de julio de 2004, y la Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo. Agotados los procesos anteriormente indicados, el INTRANT las deberá someter al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT), para su conocimiento, discusión y aprobación.

TÍTULO IV DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 86. Adecuación. Para la adecuación progresiva de los vehículos de transporte de carga existentes al momento de promulgación del presente Reglamento a las disposiciones y a los criterios aquí establecidos, se establece un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de su publicación en Gaceta Oficial.

Artículo 87. Derogaciones. El presente Reglamento deroga cualquier otra disposición de menor o igual jerarquía que le sea contraria.

Artículo 88. Envíese al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para su conocimiento y ejecución.

DADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

DANILO MEDINA

Dec. No. 259-20 que establece el Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por los Municipios. G. O. No. 10979 del 16 de julio de 2020.

**DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana**

NÚMERO: 259-20

CONSIDERANDO: Que la Ley núm. 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece en su artículo 3, que la ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la Constitución.

CONSIDERANDO: Que las directrices políticas en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial serán adoptadas por el Estado en consonancia con las implementadas en materia de planificación, desarrollo, ordenamiento territorial y usos del suelo, y de conformidad con los principios, ejes y objetivos contenidos en la Ley núm. 1-12, del 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

CONSIDERANDO: Que en virtud del artículo 6 numeral 11, de la Ley núm. 63-17, la política de movilidad es definida por el principio rector del *impulso de la innovación tecnológica y el empleo de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), herramientas e instrumentos de última generación para la planificación, operación, control y mantenimiento de los sistemas de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.*

CONSIDERANDO: Que en virtud del referido artículo 6, numeral 19, de la Ley núm. 63-17, un principio rector de la política de movilidad es la *implementación de mecanismos institucionales de coordinación entre los distintos niveles de gestión mediante la articulación de las políticas de planificación y de las estrategias, planes, programas y proyectos de movilidad y transporte, con la finalidad de contribuir a su funcionalidad y sustentabilidad.*

CONSIDERANDO: Que las ciudades y, especialmente las áreas metropolitanas, son el principal espacio del desarrollo social y económico, en las que ocurren interacciones sociales que posibilitan el crecimiento económico con apoyo de la innovación.

CONSIDERANDO: Que todos los centros urbanos no metropolitanos adquieren también un papel relevante en el proceso de desarrollo, permitiendo que tengan posibilidades de competir mediante estrategias de especialización competitiva, apoyándose en su caso en los recursos endógenos.

CONSIDERANDO: Que cuando la expansión de la oferta de servicios no es adecuada, emergen los déficits en la cobertura y calidad de infraestructura y servicios.

CONSIDERANDO: Que los gobiernos locales, en conjunción con otros órganos territoriales y la administración general del Estado, tienen un rol fundamental para fomentar un crecimiento urbano social y económicamente equilibrado con uso racional de recursos, que requieren de liderazgo, cooperación, regulación y control, el cual se debe materializar mediante el uso de instrumentos de planificación.

CONSIDERANDO: Que en la República Dominicana, los núcleos urbanos son los de mayor concentración de población, que recogen la mayoría de los desplazamientos, de la demanda de movilidad y transporte, y en sus vías se concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial.

CONSIDERANDO: Que una de las respuestas más eficientes al problema de la congestión radica en el uso intensivo de sistemas informáticos y de las telecomunicaciones aplicadas a la gestión del tráfico, como los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT).

CONSIDERANDO: Que es necesario buscar sistemas de transporte multimodal, que permitan aunar las ventajas de cada transporte alternativo por separado, donde el usuario pueda cambiar de un medio a otro de forma fácil y rápida, con un control en tiempo real de los transportes, donde los automóviles pasen a ser un elemento más de la movilidad; pero no el principal, de tal forma que el usuario pueda elegir el más adecuado a sus necesidades y con una plataforma de pago única, dentro del marco de lo que se conoce como MaaS (Mobility as a Service).

CONSIDERANDO: Que el modelo de Ciudad Inteligente (Smart City) como tipo de desarrollo urbano basado en la sostenibilidad es capaz de responder adecuadamente a las necesidades básicas de instituciones, empresas y de los propios habitantes, tanto en el plano económico como en los aspectos operativos, sociales y ambientales, y en el que una de las principales dimensiones es la Movilidad Inteligente (Smart Mobility).

CONSIDERANDO: Que se es importante iniciar el camino para convertir en resilientes a las ciudades, entendida como prepararlas para que puedan proteger a sus habitantes, sus bienes y el mantenimiento de la funcionalidad ante las crisis.

CONSIDERANDO: Que para la mejora de la seguridad vial, la movilidad y el transporte en la República Dominicana se hace necesario contar con el concurso e implicación de los municipios y los ciudadanos que residen, trabajan o se desplazan habitualmente por estos con diferentes motivos, para lo cual es necesario el desarrollo de planes municipales de seguridad vial y movilidad que atiendan a esta problemática y que compartan unos objetivos comunes que permitan minimizar las víctimas en accidentes de tráfico, favorezcan la circulación y promuevan el cambio hacia una movilidad más sostenible, entre otras formas. fomentando un transporte público accesible y eficiente.

VISTA: La Constitución de la República Dominicana, proclamada el 13 de junio de 2015.

VISTA: La Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo.

VISTA: La Ley núm. 176-07, del Distrito Nacional y los Municipios, del 17 de julio de 2007.

VISTA: La Ley núm. 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 21 de febrero de 2017.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución de la República, dicto el siguiente:

REGLAMENTO DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD A DESARROLLAR POR LOS MUNICIPIOS

TÍTULO I OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1. Objeto. El presente Reglamento tiene por objeto determinar el marco que deben cumplir los ayuntamientos para el desarrollo de los obligados Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad, como proceso de índole público, técnico y administrativo que implica al conjunto articulado de políticas, objetivos, estrategias, programas, proyectos y normas que deben adaptarse para administrar el desarrollo del territorio y el manejo del uso del suelo, con la finalidad de contribuir al desarrollo del ser humano de forma segura y sostenible, en un ambiente socialmente justo, para implementar y facilitar la aplicación del marco normativo establecido mediante la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del presente Reglamento aplican a todos los municipios del territorio de la República Dominicana para que, a través de sus ayuntamientos municipales desarrollen los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad.

PÁRRAFO. En cualquier caso, los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad deberán tener en consideración en su redacción el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial y el Plan Estratégico Nacional de Movilidad y Transporte, con especial atención a las medidas y contramedidas derivadas de los mismos.

ARTÍCULO 3. Definiciones. Para los efectos e interpretación del presente Reglamento, y sin perjuicio de las definiciones de la Ley núm. 63-17, se adoptará lo establecido en la *Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, aprobada en sus diferentes actualizaciones por el Consejo de Dirección del INTRANT, de acuerdo al Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

TÍTULO II DE LOS PRINCIPIOS GENERALES DE LOS PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 4. Principios generales. Los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad se regirán por los siguientes lineamientos generales:

1. Concepción de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad como un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo una reducción de la accidentalidad vial, así como la lesividad y mortalidad derivada de los mismos, y como objetivo complementario la mejora de la movilidad, desde el convencimiento de que una movilidad sostenible debe ser necesariamente segura.

2. Trabajar de una forma integral la seguridad vial y la movilidad en el ámbito municipal a través del desarrollo de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad, dado que en última instancia ambas temáticas están íntimamente unidas, ya que la mejora de la movilidad no se puede entender sin que esta sea segura.
3. Considerar el transporte, tanto de carga como de pasajeros, por su afección a la seguridad vial y a la movilidad, especialmente potenciando en este último caso el desarrollo de un mejor sistema de transporte, colectivo, contribuyendo de este modo a minimizar los riesgos que inherentemente presentan los desplazamientos en vehículos particulares.
4. Materialización de la reestructuración de los sistemas de transporte urbano de pasajeros que establece la Ley núm. 63-17.
5. Interrelación de los Planes Locales de Seguridad Vial y los Planes Locales de Movilidad, ya que compartirán ciertos principios y características, a la vez que tendrán configuraciones distintas y propiedades singulares, de acuerdo con lo establecido en los distintos títulos del presente Reglamento y sus normativas derivadas.
6. Implementación tanto de los Planes Locales de Seguridad Vial como de los Planes Locales de Movilidad, sobre la base de datos objetivos, y fundamentados en evidencia científica, para lo cual utilizará los procedimientos de la ciencia.

TÍTULO III

DE LOS PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 5. De la obligatoriedad de elaboración. Estarán obligados a desarrollar su Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad los municipios que reúnan alguna de las características que se determinarán en la *Normativa para el Desarrollo de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad*.

PÁRRAFO I. El nivel de exigencia del Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad podrá ser distinto en función de dichas características, de acuerdo con lo que se determinará en la referida normativa.

PÁRRAFO II. Una vez elaborado y aprobado el Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad, que deberá ser aportado a la Mesa Local de Seguridad Vial y Movilidad del municipio, deberá ser remitido al INTRANT para comprobación y aprobación por parte de dicha institución, que está facultada para requerir los cambios que estime oportunos.

PÁRRAFO III. El INTRANT dictará su aprobación en base a su ajuste a las necesidades de cada municipio, derivadas de los estudios previos y de conformidad con las normativas vigentes, en especial de este Reglamento y las normativas que se deriven del mismo.

PÁRRAFO IV. Los informes anuales de evaluación, control y valoración de resultados del Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad seguirán el mismo procedimiento y tendrán que remitirse obligatoriamente al INTRANT antes de la finalización del primer trimestre del año siguiente.

PÁRRAFO V. En todos los casos, los municipios, colaborarán con el INTRANT en el cumplimiento de las fichas correspondientes a los registros de Municipios de los Planes Locales de Seguridad y Movilidad de acuerdo con lo que se establezca en la *Normativa para el Desarrollo de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad*, y del *Reglamento de Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*.

PÁRRAFO VI. Los ayuntamientos que estén obligados a desarrollar su Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad de acuerdo con el presente Reglamento y no lo realicen en el tiempo y forma establecidos, podrán ser sancionados de acuerdo con lo que establezca la *Normativa para el Desarrollo de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad*.

ARTÍCULO 6. Ámbito territorial. El ámbito territorial de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad será el del municipio, incluyendo los distritos municipales y sus secciones, o, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no integran ninguna.

PÁRRAFO. En caso de que el ámbito territorial se corresponda con el municipio, las medidas y propuestas que contenga el plan deberán estar en consonancia con las correspondientes al ámbito territorial superior donde se integren. Por ejemplo, el área metropolitana. Del mismo modo deberán coordinarse con las correspondientes en los municipios colindantes.

ARTÍCULO 7. Vigencia y temporalidad. Los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad deberán contemplar una vigencia y temporalidad de al menos cuatro (4) años, podrán proyectarse hasta ocho (8) años, a criterio de los municipios y, en cualquier caso, deberán revisarse anualmente, de acuerdo con los indicadores y objetivos que se definieron en el propio plan.

PÁRRAFO. De acuerdo al contenido de la medida, se establecerán los siguientes plazos:

- a) Corto plazo: Desde la aprobación del plan hasta dos (2) años después.
- b) Mediano plazo: Entre dos (2) y cuatro (4) años.
- c) Largo plazo: Entre cuatro (4) y ocho (8) años.

ARTÍCULO 8. Objetivos de los planes locales. Los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por los municipios tendrán los siguientes objetivos:

1. Integrar las políticas de desarrollo local y desarrollo urbano con las políticas de seguridad y movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales improductivos y se garantice plenamente la accesibilidad con el mínimo impacto ambiental.
2. Conocer los desplazamientos internos de los usuarios de las vías en el municipio de referencia, así como de los desplazamientos en cualquier sentido entre el mismo y otras poblaciones, ya sean de los ciudadanos residentes como de la población flotante, con el objetivo de facilitarla y mejorarla.
3. Conocer la accidentalidad vial que se produce en el municipio de referencia, contemplando todos los factores que contribuyen a su causalidad, así como los factores de riesgo, grupos de riesgo y usuarios vulnerables mayormente afectados, y su localización espacio temporal, con especial atención a los puntos calientes (*hotspots*), así como de los tramos de concentración de accidentes y puntos negros de las carreteras y otro tipo de vías, aunque no sean de su titularidad, con el objetivo de minimizarla.
4. Definir, plasmar y desarrollar los instrumentos de planificación necesarios para poder alcanzar una movilidad segura y sostenible.
5. Implementar actuaciones en forma de medidas y contramedidas que contribuyan a la mejora de la seguridad vial y la movilidad.
6. Establecer mecanismos de evaluación de las medidas y contramedidas que se pongan en marcha.
7. Obtener la participación e implicación de los ciudadanos residentes en el municipio o que se trasladan al mismo con cierta frecuencia.
8. Fomentar las relaciones y, en su caso, regular las competencias de todas las instituciones involucradas en la problemática.

ARTÍCULO 9. Obligaciones de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad. El presente Reglamento quedará basado en la obligación de las administraciones públicas y particularmente, de las autoridades locales, de facilitar la movilidad segura de las personas, de forma eficaz y sostenible, como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de sus oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.

PÁRRAFO. La administración pública tendrá la obligación de orientar los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad hacia una movilidad que satisfaga simultáneamente los siguientes objetivos:

- a) Dotar de derecho a la accesibilidad a una movilidad adecuada a toda la ciudadanía en orden para garantizar la igualdad de oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.

- b) Promover el uso de los modos de transporte de pasajeros y carga más seguros, apostando por una mejora constante en los niveles de seguridad vial.
- c) Incentivar los medios de transporte más ecológicos y desincentivar el resto, favoreciendo el acceso al transporte público para todas las personas a la vez que potenciando el multimodal.
- d) Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo, así como los modos blandos de transporte, como son los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- e) Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que afecten la movilidad de las personas y las mercancías.
- f) Cumplir y hacer cumplir los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima en lo que concierne a la movilidad.

ARTÍCULO 10. De las medidas a adoptar por los planes locales. Las administraciones locales, incluirán en los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad entre las medidas a adoptar, las siguientes:

- a) Intervenciones para incrementar el conocimiento sobre los desplazamientos y la seguridad asociada en los mismos.
- b) Intervenciones en la vía y la señalización, incluidos los estacionamientos y aquellos sistemas que permitan atender a la variabilidad en las condiciones de todos sus usos.
- c) Intervenciones sobre los vehículos y medios de transporte, incluido el incremento y mejora de la oferta del transporte público de pasajeros, acometiendo la obligada reestructuración de los sistemas de transporte urbano de pasajeros, y con especial atención al de motocicleta, turístico y escolar.
- d) Intervenciones para la ordenación y regulación del tránsito, incluida la introducción de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) que faciliten el seguimiento y el incremento de la información para los gestores y el personal técnico.
- e) Intervenciones sobre el factor humano, especialmente con acciones de información, formación y educación, incluidas las de base tecnológica, que permitan a ciudadanos elegir el modo de transporte para cada desplazamiento que consideren idóneo en relación tanto con su eficiencia y calidad como por sus afecciones energéticas y ambientales.
- f) Intervenciones de carácter normativo y regulatorio en cumplimiento de la Ley núm. 63-17 y sus reglamentos derivados, así como de supervisión del control de los mismos.

- g) Intervenciones relacionadas con el sistema de vigilancia de la salud y de asistencia sanitaria.
- h) Intervenciones relacionadas con la mejora de las capacidades de los recursos humanos técnicos del municipio o que trabajan para el mismo en el ámbito de sus competencias.

PÁRRAFO. Las administraciones locales maximizarán la utilidad de las medidas y de las inversiones que comporten las mismas.

ARTÍCULO 11. Las administraciones locales adoptarán medidas y contramedidas que mejoren la seguridad vial, la movilidad y la calidad del entorno urbano, tales como:

- a) El incremento de la seguridad ciudadana mediante la mejora del sistema de control y vigilancia.
- b) La mejora del medio ambiente mediante la racionalización del consumo de los recursos energéticos, reducción de emisiones y disminución de ruido.
- c) El desarrollo local como proceso de diversificación y enriquecimiento de las actividades económicas y sociales a partir de la movilización y la coordinación de los recursos materiales e inmateriales.

PÁRRAFO I. Concretamente, se deberán plantear conjuntos de medidas bajo el principio de coordinación, cooperación, complementariedad e información recíproca para alcanzar los objetivos específicos que componen el objetivo global de reducir los accidentes de tráfico y minimizar sus consecuencias, así como de mejorar la movilidad.

PÁRRAFO II. Todas las medidas deberán estar programadas de acuerdo con la vigencia y temporalidad del plan, incluyendo el plazo de ejecución y cronograma. De igual forma, deberán estar contempladas en el presupuesto, incluyendo una previsión de los beneficios asociados de todo orden.

ARTÍCULO 12. Principio de colaboración y competencias de los planes locales. De acuerdo con la Ley núm. 63-17, y otras normativas, el INTRANT y el MOPC, los ayuntamientos y las instituciones que las conforman, la Liga Municipal Dominicana (LMD), tienen distintas competencias relacionadas con el presente Reglamento, por lo que el conjunto de las competencias referidas deberá ser llevado a cabo bajo el principio de la colaboración administrativa con el objeto de cumplir con las obligaciones definidas en este Reglamento y sus fines.

PÁRRAFO. El anterior principio fundamental de colaboración se extenderá a otras instituciones, como la Federación Dominicana de Municipios (FEDOMU), que puedan realizar contribuciones sustanciales a los citados fines.

ARTÍCULO 13. En el presente Reglamento se determina la necesidad de contar con ciertos puestos profesionales y servicios que posibiliten desarrollar con profesionalidad sus requerimientos, entre los que se encuentran el gestor local de seguridad vial y movilidad, y los técnicos de seguridad vial y movilidad municipales.

PÁRRAFO I. Los municipios promoverán la habilitación de profesionales y servicios de capacitación a personas físicas o jurídicas, de corte público o privado, de acuerdo con los requerimientos que se establecerán en la *Normativa para el Desarrollo de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad*.

PÁRRAFO II. De forma específica, se regulará la formación de todos los profesionales involucrados en el diseño e implementación del Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad, y de forma particular, a aquellos que sean reconocidos para impartir formación de acuerdo con lo que se establezca en *el Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial* y sus normativas derivadas.

ARTÍCULO 14. Fundamentación e indicadores de los planes locales. El sistema de evaluación anual basado en los indicadores iniciales que establezcan la línea base y de seguimiento, ha de ser fiel reflejo de los beneficios obtenidos y la consecución de los objetivos establecidos por la aplicación del Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad, entre los que se encuentran:

- 1) Los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad incluirán un análisis de los indicadores esenciales que definan la seguridad vial y la movilidad en el momento en el que se formulen los objetivos en relación con su evolución a corto, mediano y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar los referidos objetivos.
- 2) Establecimiento de indicadores iniciales y de seguimiento. Este tipo de indicadores son claves al permitir comparar el escenario previo a la implantación de las medidas que se adopten y la situación resultante tras dicha implantación, tanto en la fase de elaboración del Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad como tras su implantación.
- 3) Incorporación de un sistema de evaluación anual basado en los mencionados indicadores que permita evaluar si se están cumpliendo los objetivos trazados por el mismo para, de no estar ocurriendo así, tomar las decisiones apropiadas.

PÁRRAFO I. Los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad contemplarán los siguientes indicadores:

- 1) Indicadores de actividad que ofrecen información sobre las acciones en los tres ámbitos fundamentales (factor humano, vehículos e infraestructuras), así como un cuarto derivado relativo a la normativa.
- 2) indicadores de resultado que permiten conocer el grado de cumplimiento de los objetivos y las consecuencias de la seguridad vial, para conocer el estado del problema y fijar objetivos de mejora.

PÁRRAFO II. Además de todo ello, los planes locales de seguridad vial y movilidad tendrán indicadores particulares para cada una de las grandes temáticas que comprenden, es decir, la seguridad vial y la movilidad, de acuerdo con lo que se establece en el título siguiente, aunque en la evaluación global se deberá establecer las relaciones de influencia de los mismos.

PÁRRAFO III. En todos los casos se utilizarán indicadores relativos al grado y tipo de conocimientos, comportamientos declarados, creencias, percepciones, actitudes y opiniones sobre la seguridad vial, la movilidad y el transporte, incluyendo la valoración de las medidas de los planes.

PÁRRAFO IV. De acuerdo con lo expuesto, algunos de estos indicadores se basarán en datos objetivos y algunos de ellos se combinarán con otros subjetivos relacionados con la percepción de los trabajadores, que se obtendrán mediante la aplicación de encuestas y otro tipo de metodologías sociológicas que, en cualquier caso y de forma necesaria, habrán de tenerse en consideración.

PÁRRAFO V. Para todo ello se utilizarán, además de los datos y registros internos propios del municipio, aquellos procedentes de agentes externos, tales como las compañías aseguradoras, de alquileres, las mutuas de accidentes, la DIGESETT, la Procuraduría General de la República Dominicana, etc.

PÁRRAFO VI. Llegado el caso, se incluirá en el preceptivo documento el indicador de seguridad vial municipal que podrá definir el Ministerio de Administración Pública (MAP) en coordinación con el INTRANT, y que este último atribuirá a cada municipio como un elemento de calificación externa. Del mismo modo, ocurrirá en el caso de que se desarrolle un indicador específico de movilidad u otro que combine ambos elementos.

ARTÍCULO 15. Fases de los planes locales. El esquema de trabajo para la implementación de un Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad debe constar de un conjunto de fases y etapas en las que se superpongan los estudios técnicos con la toma de decisiones por parte de los tomadores de decisiones políticas, convirtiendo el avance del plan en un proceso dinámico.

PÁRRAFO I. De forma general, un Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad debe elaborarse en las siguientes cuatro fases:

- Fase I. Diagnóstico: Incluye la caracterización, recogida y análisis de información, y la evaluación de riesgos.
- Fase II. Elaboración: Incluye las medidas, el calendario de las mismas, los responsables de su desarrollo y agentes implicados, los objetivos a alcanzar, la selección de estrategias y la planificación de acciones, los recursos asignados y la definición de indicadores.
- Fase III. Implementación: Incluye el desarrollo real de las acciones.

- Fase IV. Seguimiento y evaluación: Incluye el grado de cumplimiento general, la evaluación de la efectividad de las acciones y la reformulación, en su caso, del propio plan con el establecimiento de contramedidas.

PÁRRAFO II. De acuerdo con lo expuesto, se procederá a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre cualquier previsión que se hubiera realizado anteriormente; pero también cuando proceda reformular los objetivos iniciales o con motivo de cualquier otra circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad del municipio.

PÁRRAFO III. Aunque en última instancia la redacción del Plan Local de Seguridad Vial y Movilidad tendrá una configuración y redacción libre, esta deberá cumplir todo lo establecido en el presente Reglamento y lo que pudiera establecerse en la *Normativa para el Desarrollo de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad* que se derivará del mismo.

ARTÍCULO 16. Beneficios de los planes locales. Mediante la planificación de la movilidad urbana sostenible y segura, materializada en los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad, con las características y en los términos que se establecen en el presente Reglamento y en sus normativas derivadas, se alcanzarán los siguientes beneficios:

- a) Mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, mediante la creación, entre otros, de espacios urbanos más resilientes, humanos, amigables, atractivos y seguros.
- b) Mejora de la salud y el medioambiente mediante la reducción de accidentes y la generación de ciudades con un nivel más bajo de ruido y mejor calidad del aire, reduciendo los gases de efecto invernadero producidos por los vehículos.
- c) Mejora de la eficacia mediante la aplicación de métodos objetivos basados en principios científicos que fundamenten las medidas y contramedidas a adoptar.
- d) Mejora de la eficiencia mediante un uso racional de los recursos limitados, generando riqueza mediante el ahorro de costes y la creación de beneficios, que permitan tener una ciudad bien organizada y sostenible que, adicionalmente, es más atractiva para turistas y potenciales inversionistas.
- e) Mejora de la legitimidad pública mediante la participación de los grupos de interés y de los ciudadanos que, adicionalmente, facilita su implicación y compromiso a la vez que permite avanzar en la creación de una nueva cultura de movilidad urbana sostenible y segura.
- f) Cumplimiento de los requisitos legales, al suponer una respuesta a las normas nacionales e internacionales establecidas y que sean exigidas en el futuro.

TÍTULO IV

PARTICULARIDADES DE LOS PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 17. Aspectos conceptuales particulares de los Planes Locales de Seguridad Vial. De acuerdo con lo expuesto en el artículo 3 del presente Reglamento, y sin menoscabo de lo que se defina en la Normativa de Términos y Conceptos, podemos entender que un Plan Local de Seguridad Vial es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo una reducción de la accidentalidad vial, así como de la lesividad y mortalidad derivada de los mismos, que se produce en un municipio.

ARTÍCULO 18. Principios particulares. Las intervenciones de un plan de seguridad vial deben ir dirigidas en una fase previa a evitar la producción del accidente, potenciando su carácter preventivo; pero si finalmente este se produjese y pudiera derivarse en lesividad o muerte, se debe intervenir para reducir en el mayor grado posible la gravedad e irreversibilidad de algunas de dichas consecuencias.

PÁRRAFO. En cualquier caso, y de acuerdo con lo expuesto anteriormente en este Reglamento, se deberá interrelacionar con el preceptivo Plan Local de Movilidad.

ARTÍCULO 19. Alcance de los Planes Locales de Seguridad Vial. Las determinaciones de los Planes Locales de Seguridad Vial se extenderán a los factores de riesgo que inciden en los accidentes de tráfico y en atención especial a los grupos de riesgo y usuarios vulnerables, respecto a:

- a) **Los grupos de riesgo:** Personales y sociodemográficos de los usuarios de la vía, etc.
- b) **Los factores de riesgo:** Diseño y mantenimiento de las vías, señalización, fenómenos meteorológicos, iluminación, conductas inapropiadas del usuario, etc.
- c) **La gravedad de la colisión y las lesiones:** Sistemas de mitigación de las consecuencias y atención a los accidentados.

ARTÍCULO 20. Políticas y medidas particulares de los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial se desarrollarán mediante políticas de seguridad vial, entre las que se incluirán al menos las siguientes:

- a) Investigación y análisis de seguridad vial: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre accidentalidad vial.
- b) Mejora de la gestión e información del tránsito, de las colisiones y de sus consecuencias.
- c) Mejora de la conducta de los usuarios mediante la combinación de actuaciones legislativas con actuaciones educativas/formativas y concienciadoras/divulgativas.

- d) Mejora de la conducta de los usuarios mediante la vigilancia y control policial.
- e) Mejora de la seguridad de los vehículos.
- f) Mejora de las infraestructuras, vía y señalización.
- g) Mejora de la seguridad en el transporte público y colectivo.
- h) Mejora de la asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias y de los primeros auxilios.

ARTÍCULO 21. Indicadores particulares de los Planes Locales de Seguridad Vial. Particularmente los Planes Locales de Seguridad Vial deberán contar entre sus indicadores con los siguientes:

- 1) Volumen y grado de fiabilidad de datos.
- 2) Número de accidentes (considerando para la distribución el nivel de gravedad), distribuido por todas las variables definatorias y ponderados también por los indicadores de exposición (volumen de desplazamientos, número de vehículos, tamaño población y su distribución, etc.).
- 3) Consecuencias de los accidentes ocurridos (considerando también los tiempos de asistencia).
- 4) Actitudes, percepciones y conocimientos de los ciudadanos.
- 5) Conducta de los ciudadanos.
- 6) Vigilancia, supervisión y control.
- 7) Infracciones cometidas.
- 8) Eliminación de puntos calientes, puntos negros y tramos de concentración de accidentes.

TÍTULO V PARTICULARIDADES DE LOS PLANES LOCALES DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 22. Aspectos conceptuales particulares de los Planes Locales de Movilidad. De acuerdo con lo expuesto en el artículo 3 del presente Reglamento, un Plan Local de Movilidad es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la mejora de la movilidad, facilitando la misma a la vez que reduce los tiempos de desplazamiento en un municipio.

ARTÍCULO 23. Principios particulares. Los planes de movilidad deberán tener el carácter de sostenibles, pudiendo denominarse también de forma alternativa Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), con lo cual adicionalmente tendrán como objetivo complementario aminorar el consumo y mejorar la salud, mediante, entre otras medidas, la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público y eficiencia en la distribución de mercancías) dentro de una ciudad, es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medioambiente, garantizando de esta forma una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

PÁRRAFO I. Los Planes Locales de Movilidad son los instrumentos que concretan en un ámbito o implantación determinada algunos de los objetivos planteados en este Reglamento y, en particular, el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar esos objetivos, sirviendo como marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

PÁRRAFO II. En cualquier caso, de acuerdo con lo expuesto anteriormente en este Reglamento, se deberá interrelacionar con el preceptivo Plan Local de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 24. Alcance de los Planes Locales de Movilidad. Las determinaciones de los Planes de Movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viales y de transporte público, en atención especial a:

- 1) Las infraestructuras específicas: Especialmente a las condiciones de eficiencia para la circulación peatonal y ciclista.
- 2) Al sistema de estacionamiento.
- 3) Los aspectos del ordenamiento urbano relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de movilidad y transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios, otros usos a tractores de transporte, etc.

ARTÍCULO 25. Políticas y medidas particulares de los Planes Locales de Movilidad. Los Planes Locales de Movilidad se desarrollarán mediante políticas de regulación de la movilidad y de la accesibilidad, entre las que se incluyen:

- a) Ordenación y explotación de la red principal vial en relación a los diferentes modos de transporte.
- b) Gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores o centros de transporte y movilidad.

- c) Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.
- d) Regulación y control del acceso en centros urbanos para reducir la presencia del vehículo privado en algunos de estos espacios.
- e) Desarrollo de estacionamientos.
- f) Potenciación de estacionamientos de disuasión en las estaciones o paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano, a fin de reducir la presencia del vehículo privado en centros urbanos.
- g) Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta mediante la construcción o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas para generar un entorno seguro y agradable para los usuarios.
- h) Facilitación de los desplazamientos a personas con movilidad reducida.
- i) Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- j) Desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- k) Implantación de políticas tarifarias que integren los costes externos negativos generados por cada modo de transporte.
- l) Despliegue de tecnologías ITS, incluidos centros de control de tránsito que permitan la gestión de la movilidad en tiempo real.

ARTÍCULO 26. Indicadores particulares de los Planes Locales de Movilidad. Los Planes Locales de Movilidad deberán contar entre sus indicadores con los siguientes:

1. Volumen y grado de fiabilidad de datos.
2. Calidad de vida de los habitantes.
3. Calidad del medioambiente urbano.
4. Salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (más saludables), así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
5. Atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
6. Consumo de energías no renovables, y consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles y otras energías más limpias.

7. Tiempos de viaje/desplazamiento.
8. Oferta y calidad de los servicios de transporte público.
9. Demanda y nivel de uso del transporte público.
10. Volumen de desplazamientos a pie y en bicicleta.
11. Volumen de desplazamientos en automóviles.
12. Volumen de desplazamientos en motores.
13. Reparto modal.
14. Recuperación del espacio público disponible.
15. Condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
16. Actitudes, percepciones y conocimientos de los ciudadanos.

TÍTULO VI INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LA CIUDADANÍA EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD VIAL, LA MOVILIDAD, EL TRANSPORTE Y LOS PLANES LOCALES

ARTÍCULO 27. Principio de participación. Asiste a los ciudadanos el derecho a conocer y participar en la planificación y regulación en materia de seguridad vial, movilidad y transporte, de acuerdo con los instrumentos previstos en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.

ARTÍCULO 28. Información pública y divulgación. Los Planes Locales de Movilidad serán sometidos a información pública en los términos de la legislación aplicable.

PÁRRAFO. Tras su aprobación, los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad serán públicos, y tanto el INTRANT como la administración local correspondiente asegurarán su difusión mediante procedimientos telemáticos a través de Internet. Igualmente establecerán un sistema de acceso al seguimiento de sus indicadores.

ARTÍCULO 29. Mesas Locales de Seguridad Vial y Movilidad. En el municipio de referencia, se creará la Mesa Local de Seguridad Vial y Movilidad, como órgano consultivo, asesor y de concertación de las administraciones, organismos, corporaciones, entidades y sectores sociales vinculados a la seguridad vial, la movilidad local y metropolitana y el transporte.

PÁRRAFO. De especial importancia se considera el objetivo de coordinar los esfuerzos y acciones de cada una de las organizaciones participantes en la materia.

ARTÍCULO 30. Competencias de las Mesas Locales de Seguridad Vial y Movilidad. Corresponderán a las Mesas Locales de Seguridad Vial y Movilidad las siguientes funciones:

- a) Informar y proponer medidas de actuación, particulares y conjuntas, en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación.
- b) En última instancia, participar en el desarrollo, seguimiento y evaluación de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad.

PÁRRAFO I. En atención al amplio rango y diversidad temática que puede ser objeto de trabajo de las Mesas Locales de la Seguridad Vial y la Movilidad, y para incrementar la mejora de su funcionalidad, se estructuran en los siguientes órganos: el pleno, los comités, y los grupos de trabajo.

PÁRRAFO II. A los efectos se crearán concretamente dos comités:

- a) Comité de la Mesa Local de Movilidad.
- b) Comité de la Mesa de Seguridad Vial.

PÁRRAFO III. En este sentido, de acuerdo con la pertinencia que se estime, se contempla la posibilidad de establecer grupos de trabajo *ad hoc*, que se ocuparán del estudio de aquellos asuntos para los que hayan sido creados y funcionarán bajo la dirección y control del pleno o del comité que los haya impulsado.

PÁRRAFO IV. Todas las propuestas que se realicen en el marco de la Mesa Local de Seguridad Vial y Movilidad y cualquiera de sus estructuras derivadas, no serán vinculantes, y en cualquier caso deberán considerar en particular la viabilidad técnica y financiera.

PÁRRAFO V. En su composición debe garantizarse la participación de todas las administraciones con competencias en la materia, del ámbito municipal, regional, provincial y central del Estado dominicano, al menos con el INTRANT, de las organizaciones profesionales, empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios y, en general, de las entidades cívicas y sociales, asociaciones de fomento de la seguridad vial, víctimas de accidentes de tráfico, centros de investigación vinculados con la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del municipio/área metropolitana, así como otras de carácter nacional que tengan incidencia o presencia de cualquier modo en el mismo.

PÁRRAFO VI. Se reunirá al menos una vez cada seis (6) meses, siendo sometido a su consideración un informe sobre el estado de ejecución de los planes, así como de su evaluación, considerando la evolución de la seguridad vial y la movilidad en el municipio/área metropolitana, así como todos aquellos asuntos que se estimen convenientes.

PÁRRAFO VII. La composición, estructura y régimen de funcionamiento de la Mesa Local de la Seguridad Vial y la Movilidad, y sus estructuras derivadas, serán establecidas en última instancia en cada caso por el propio municipio, atendiendo a lo establecido en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.

ARTÍCULO 31. Instrumentos complementarios de participación. Adicionalmente, de acuerdo con el principio objetividad y fundamentación en la evidencia, la administración local utilizará los sistemas de obtención de información, tales como las encuestas públicas o los paneles de usuarios de servicios o zonas determinadas, las cuales contemplarán las percepciones y opiniones de los ciudadanos sobre el plan y las medidas y contramedidas del mismo.

PÁRRAFO. Los resultados de tales estudios y procedimientos serán tenidos necesariamente en cuenta por la administración, previo a la adopción de sus decisiones en materia de planificación y regulación, aunque serán libres de aceptación o denegación, que será en todo caso motivada.

TÍTULO VII NORMATIVAS TÉCNICAS DERIVADAS

ARTÍCULO 32. Normativas técnicas derivadas. Para el desarrollo de las disposiciones del presente Reglamento, el INTRANT emitirá la normativa técnica siguiente:

1. Normativa técnica para el desarrollo de los Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad.

PÁRRAFO I. La lista anteriormente detallada no es limitativa; podrán ser elaboradas otras normativas técnicas derivadas del presente Reglamento en la medida que así lo considere necesario el INTRANT, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su previa aprobación.

PÁRRAFO II. Las normativas técnicas derivadas de este Reglamento serán elaboradas por el INTRANT, el cual deberá someterlas a los procesos relativos a la consulta pública y al procedimiento aplicable a la elaboración de actos de carácter técnicos, establecidos en la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, núm. 200-04, del 13 de julio de 2004, y la Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo. Agotados los procesos anteriormente indicados, el INTRANT deberá someterlos al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT), para su conocimiento, discusión y aprobación.

TÍTULO VIII DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 33. A partir de la promulgación del presente Reglamento, todos los ayuntamientos que tengan la obligación de implementar un Plan Local de Seguridad Vial y

Movilidad, de acuerdo con el mismo, tendrán un plazo de nueve meses para presentarlo al INTRANT.

ARTÍCULO 34. Envíese al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para su conocimiento y ejecución.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

DANILO MEDINA

Dec. No. 260-20 que deroga disposiciones que nombraron asesores del Poder Ejecutivo, así como intendentes-delegados del Poder Ejecutivo para la Descentralización en varias regiones del país. G. O. No. 10979 del 16 de julio de 2020.

DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana

NÚMERO: 260-20

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución de la República Dominicana, dicto el siguiente

DECRETO:

ARTÍCULO 1. Queda derogado el artículo 10 del Decreto núm. 517-12, del 30 de agosto de 2012, mediante el cual fue designado el señor Mircial Juan Ramón Guerrero de León como asesor de industrias cárnicas del Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 2. Queda derogado el artículo 6 del Decreto núm. 458-12, del 17 de agosto de 2012, mediante el cual fue designado el señor Pedro José Francisco Fabelo Gómez como asesor del Poder Ejecutivo en materia porcina.

ARTÍCULO 3. Queda derogado el artículo 1 del Decreto núm. 583-12 del 17 de septiembre de 2012, mediante el cual fue designada la señora Carmen Artero Mejía como asesora del Poder Ejecutivo para políticas farmacéuticas.