

# BOLETÍN INFORMATIVO

NO. 01-2019

SANTO DOMINGO, REP. DOM.  
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO  
Y TRANSPORTE TERRESTRE



Observatorio Permanente de Seguridad Vial  INTRANT

**“POR  
UNA  
MOVILIDAD  
SEGURA,  
EFICIENTE Y SOSTENIBLE”**



**Consolidación y perfeccionamiento de las estadísticas sobre siniestros viales.**

Ver página 6



**Plan de reordenamiento del sistema integrado de transporte público de pasajeros.**

Ver página 10



**Situación de la Seguridad Vial en RD:** se reducen en 10% las muertes por siniestros viales.

Ver página 12



# **OPSEVI**

Observatorio Permanente de Seguridad Vial  **INTRANT**





## PAG. 04 EDITORIAL

Las ciudades son entidades vivas, dentro de las cuales ocurre una dinámica intensa provocada por las actividades humanas, entre ellas, las necesidades de desplazamiento, más en naciones donde la densidad poblacional es mucho mayor en zonas urbanas, como sucede en la República Dominicana, donde más del 80% de la población se concentra precisamente en zonas urbanas, según datos de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE)... [Leer más](#)

## PAG. 05 ¿Qué es el Observatorio Permanente de Seguridad Vial?

Por lo regular, las personas creen saber de que se trata cuando escuchan la palabra “**observatorio**” al inicio del nombre de alguna entidad, pues la misma da la idea de que fundamentalmente se refiere a una estructura que se dedica a monitorear alguna situación y ofrecer los datos que recopila al público o personas interesadas, sin embargo, con el Observatorio creado como Dependencia del **INTRANT** por la Ley Núm. 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se pretende algo mucho más trascendental que la mera recolección de datos para fines de publicación... [Leer más](#)

## PAG. 06 / Consolidación y perfeccionamiento de las estadísticas sobre siniestros viales.

En la República Dominicana, según datos nacionales correspondientes al año 2016, la tasa de muertes por siniestros viales fue de 30.95 por cada 100 mil habitantes, es decir, más de 3 mil fallecidos... [Leer más](#)

## PAG. 08 / Plan de reordenamiento del sistema integrado de transporte público de pasajeros.

En ese sentido, para transformar el Transporte Público Convencional de la República Dominicana se trabaja en un nuevo modelo de gestión de la operación y la incorporación de los operadores actuales al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) [Leer más](#)

## PAG. 10 / Avances del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.

La República Dominicana definió en el año 2016, su primera política integral de seguridad vial, contenida en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, con horizonte 2017-2020, y el objetivo fundamental de reducir en un 30% las muertes por siniestros viales en el país... [Leer más](#)

## PAG. 12 / Situación de la Seguridad Vial en República Dominicana:

Se reducen en 10% las muertes por siniestros viales 2017... [Leer más](#)

## PAG. 22 / Reglamentos elaborados de la Ley Núm. 63-17 producirán revolución normativa en el sector transporte. [Leer más](#)

## PAG. 24 / Educación Vial como catalizador del cambio. [Leer más](#)

## PAG. 26 / Conozca las Dependencias del órgano rector del transporte y sus respectivas funciones. [Leer más](#)

## PAG. 28 / Primeras encuestas de movilidad y de seguridad vial en República Dominicana. [Leer más](#)

Las ciudades son entidades vivas, dentro de las cuales ocurre una dinámica intensa provocada por las actividades humanas, entre ellas, las necesidades de desplazamiento, más en naciones donde la densidad poblacional es mucho mayor en zonas urbanas, como sucede en la República Dominicana, donde más del 80% de la población se concentra precisamente en zonas urbanas, según datos de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE).

La relevancia de cómo se produce ese flujo de personas y bienes, no solo en lo local, sino también como este se interconecta con otros flujos provenientes de redes internacionales, ha sido acuñado por expertos como Parag Khanna como "conectografía", para significar que hoy importa más como se conectan las ciudades que sus propias fronteras.

Pero para poder gestionar inteligentemente una ciudad, o en el caso que nos ocupa, para gestionar inteligentemente la movilidad, es necesario disponer de información objetiva, información que permita ver de manera oportuna lo que está sucediendo para tomar medidas que te permitan gestionarla de manera eficiente y sostenible. Así es que después de la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) pasamos de una etapa de políticas públicas de movilidad y seguridad vial dispersas e inconexas, a otra era donde ahora estas políticas se diseñan, implementan y evalúan de manera integral, con criterio científico y basándose en datos objetivos.

Este primer boletín del Observatorio Permanente de Seguridad Vial pretende ser el inicio de un mecanismo idóneo para mantener informada a la población en general de los avances en el cumplimiento de los fines del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2017-2020, cuyo objetivo principal es reducir en un 30% las muertes por accidentes de tránsito al año 2020, así como también esta publicación se convertirá en la voz del INTRANT para comunicar a la sociedad dominicana de las iniciativas emprendidas por el Gobierno en el sector del transporte.

En esta primera entrega, nos alegra informar de la reducción en un 10% de las muertes por siniestros viales, entre los años 2016 y 2017, un logro producto del esfuerzo por parte del Gobierno Dominicano, encabezado por el Presidente de la República, Lic. Danilo Medina, quien a partir del año 2016 impulsó toda una reingeniería institucional, así como toda una reforma jurídica y normativa en materia de seguridad vial que está dando sus frutos en el más noble objetivo que un Estado pueda tener, el de salvar vidas.

La implementación de la Ley Núm. 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, implica un cambio de paradigma en la gestión de políticas públicas de este tipo en nuestro país, implica asumir la filosofía de lo que se conoce como Smart Movility (Movilidad Inteligente), para gestionar de forma más eficiente y sostenible el transporte, utilizando la tecnología como apoyo fundamental,



**Ing. Claudia Franchesca de los Santos**  
Directora Ejecutiva del INTRANT

que traducida al sector se conocen como Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés).

Finalmente, queremos agradecer el apoyo mostrado por todas las instituciones que se constituyen en fuente primaria de información para nuestro Observatorio, como son el Ministerio de Salud Pública, el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), la Casa del Conductor, el Centro del Automovilistas, la Administradora de Riesgos Laborales Salud Segura (ARLSS), la Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas (COMIPOL), a las que sin duda se irán sumando otras, porque todos somos necesarios para materializar este cambio.

**• COORDINACIÓN GENERAL**

**Ing. Claudia Franchesca de los Santos**  
Directora Ejecutiva del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)



**• DIRECCIÓN TÉCNICA**

**Hernán Paredes,**  
Director del Observatorio Permanente de Seguridad Vial

**• ASESOR TÉCNICO**

**Dr. Francisco Alonso,**  
Director del Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia

**• EDICIÓN Y PRODUCCIÓN**

**Biviano de León,** Director Comunicación INTRANT

**• EQUIPO DE TRABAJO:**

**Ángel Mejía,** Enc. Depto. de Estadísticas y Registro

**Ilaiame Casanova,**  
Enc. Depto. de Estudios y Evaluaciones

**Miguelina Acosta,**

Facilitadora de la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)

**Susan Patricia Brea,**  
Analista

**Colaboradores:**

Rosa Urania Abreu  
Consultora OPS/OMS



## ¿Qué es el Observatorio Permanente de Seguridad Vial?

Escrito por: **Ing. Hernán Paredes**, Director del Observatorio Permanente de Seguridad Vial

Por lo regular, las personas creen saber de que se trata cuando escuchan la palabra “observatorio” al inicio del nombre de alguna entidad, pues la misma da la idea de que fundamentalmente se refiere a una estructura que se dedica a monitorear alguna situación y ofrecer los datos que recopila al público o personas interesadas, sin embargo, con el Observatorio creado como Dependencia del INTRANT por la Ley Núm. 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se pretende algo mucho más trascendental que la mera recolección de datos para fines de publicación.

Según la mencionada ley, el **Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)** se crea con el objetivo de recolectar y gestionar información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya a la determinación de las causas y efectos de los siniestros viales, además, debe evaluar las medidas existentes que se ejecutan para evitarlos y/o plantear nuevas, así como políticas estratégicas, convirtiéndose, de esta manera, en el organismo consultor en la materia tanto del Gobierno Central como de los Ayuntamientos.

Es decir, el **OPSEVI** se constituye en un laboratorio científico de seguridad vial, con todo lo que ello implica. Por otro lado, y en coordinación con la Procuraduría General de la República, esta Dependencia del **INTRANT** deberá realizar una estimación anual del costo económico de los siniestros viales para el Estado Dominicano.

Todo lo anterior, en consonancia con el Eje No. 6, Información, del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020, que busca

crear la capacidad en La Administración de 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.

Es decir, con la puesta en marcha de este organismo, dependiente del **INTRANT**, el Estado Dominicano apuesta a la fundamentación científica para formular, implementar y evaluar medidas preventivas contra los siniestros viales.

Adicionalmente, al Observatorio le fue establecida la misión, según el Reglamento Orgánico del **INTRANT**, Decreto No. 177-18, en razón de la íntima relación entre la seguridad vial y la movilidad, la función de recopilar y analizar información sobre esta última que contribuya a la formulación, implementación y evaluación del **Plan Nacional de Movilidad y Transporte** de cara al alcance de los objetivos del mismo.



## Consolidación y perfeccionamiento de las estadísticas sobre siniestros viales.

Escrito por: **Claudia Franchesca de los Santos**,  
Directora Ejecutiva del INTRANT

**En la República Dominicana, según datos nacionales correspondientes al año 2016, la tasa de muertes por siniestros viales fue de 30.95 por cada 100 mil habitantes, es decir, más de 3 mil fallecidos.**

Debido a esta dramática situación, que nos colocaba como el país del continente con la mortalidad más alta por accidentes de tránsito, el Gobierno, encabezado por el presidente Danilo Medina, emprendió la tarea de, por un lado, diseñar un **Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV)**, y por el otro, promulgar e implementar la nueva política de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sustentada en la Ley Núm. 63-17 que crea al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), el cual nos toca dirigir desde su puesta en operación en julio del pasado año 2017.

Esta ley también crea bajo la dependencia del **INTRANT** al **Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)**, al que se le asigna la misión de recolectar y gestionar información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya a la determinación de las causas y efectos de los siniestros viales.

Sin embargo, el **INTRANT** no está solo en este esfuerzo, ya que contamos con el apoyo de la **Organización Panamericana de la Salud (OPS)**, oficina regional de la OMS, con la que ya se trabajó una primera experiencia de consolidación

estadística de seguridad vial del país, cuyos resultados podrán apreciarse en el próximo informe que ese organismo publicará a finales de este año, con datos correspondientes al año 2016, es decir, en una época anterior a la existencia de la Ley Núm. 63-17, y anterior a la entrada en funcionamiento del **INTRANT**.

Adicionalmente, en el **INTRANT** contamos con el asesoramiento del **"Instituto Universitario de Investigaciones de Tránsito y Seguridad Vial"** de la Universidad de Valencia, detrás del cual se encuentran una serie de investigadores especialistas.

Ahora bien, los datos estadísticos de accidentes, lo que se conoce como "epidemiología", tienen varias dimensiones y objetos entre los que se encuentran:

Definir el estado del problema, su magnitud y evolución; identificar los factores que causan el problema y aumentan el riesgo; determinar la estrategia de intervención más adecuada; evaluar la eficacia de las medidas.

**Reconocemos que en el actual proceso de consolidación de la información estadística existente se identifican dificultades: Dispersión de las fuentes de datos, baja fiabilidad de los datos y falta de información. Partiendo de esta realidad, el INTRANT ha iniciado a través de su Observatorio las siguientes tareas:**

**1. Recoger, integrar y relacionar todas las bases de datos existentes.**

Se han integrado ya las 3 fuentes primarias principales de información sobre siniestros viales: el Ministerio de Salud Pública, el Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF) y la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

**2. Explotar mayor y mejormente los datos existentes.**

Estamos haciendo una explotación estadística más exhaustiva de los datos existentes, con el objetivo de obtener mayor conocimiento utilizando metodologías más complejas que permitan identificar las relaciones entre las distintas variables y/o factores.

**3. Mejora de la recogida de datos**

Como resultado de la exploración inicial, se está tratando de identificar y analizar mejor los déficits actuales para establecer una serie de acciones que contribuyan a que se mejoren los datos de todas y cada una de las bases existentes.

**4. Generar nuevas fuentes de datos**

Se están generando nuevas fuentes de información que hasta el momento no se estaban considerando y consecuentemente registrando.

**5. Establecer nuevos indicadores**

Finalmente, se trabaja en establecer una serie de indicadores del problema, que al margen de los datos brutos, tengan la consideración de variables moduladoras que puedan relativizarlos para buscar la homogeneidad en las comparativas, tales como el parque de vehículos existente, el número de conductores, etc.

Toda esta ardua tarea se está abordando desde el rigor de la fundamentación científica, y contará con una dimensión relativa a la formación de los implicados actuantes.

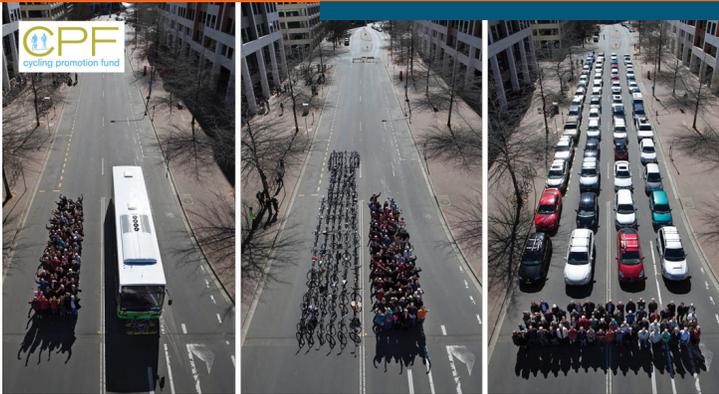
También, para acceder a cooperación técnica de países experimentados, nos hemos incorporado a organismos internacionales importantes, como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OPSEVI), donde por primera vez una nación del Caribe, República Dominicana, fue elegida para formar parte de la directiva.

**Con todas las presunciones y principios mencionados, desde el INTRANT estamos realizando un esfuerzo para coordinar con todas las instituciones y actores involucrados, desde la firme convicción de servicio público que hemos transmitido e impregnado a todo nuestro equipo, con la esperanza de que los mismos sean compartidos por todos en pro de un bien mayor común que beneficiará a todos los Dominicanos.**





## Plan de reordenamiento del sistema integrado de transporte público de pasajeros.



Fuente Imagen: Diario de Madrid.

La gráfica ilustra perfectamente las ventajas de cambiar la preferencia de transportarnos en el vehículo privado, a los denominados sistemas de transporte colectivo de pasajeros, en este caso, el autobús. Además, en la República Dominicana, por analogía, podríamos hacer el mismo ejercicio con los llamados carros públicos o del concho, evidentemente, esta metodología de transporte público de pasajeros no es eficiente, ni segura.

En ese sentido, para transformar el Transporte Público Convencional de la República Dominicana se trabaja en un nuevo modelo de gestión de la operación y la incorporación de los operadores actuales al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que incluye:

1. Garantizar la cobertura de los costos de operación.
2. Control de la oferta del transporte público.
3. Reconocimientos de contratos existentes.
4. Contrato basado en indicadores de calidad.

También se diseñaron nueve (9) corredores troncales en el Gran Santo Domingo, y se tiene previsto construir siete (7) terminales interurbanas en la periferia de la Ciudad de Santo Domingo, de las cuales cinco están ya en proceso de licitación.

Como parte del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Ur-

bana Sostenible, el Gobierno, a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRAN), lleva muy avanzadas las negociaciones con los operadores del transporte público de pasajeros, para sustituir los carros de concho por Autobuses modernos que puedan brindar un servicio de mejor calidad a la ciudadanía, al tiempo que puedan ofrecer mayor eficiencia, seguridad y sostenibilidad.

Pero cuidado, retirar los conchos (carros públicos) de las calles no significa excluir a las personas que se dedican a esta actividad para generar sus ingresos, por el contrario, los actuales chóferes pasaran a emplearse en los nuevos corredores de autobuses con mejores condiciones de horario e ingresos, así como pasarían a formar parte los antiguos sindicatos transformados en empresas privadas, donde gozarían de garantías laborales y de seguridad social que ahora no tienen.

Es preciso destacar, que se desarrolló un censo en el sector como parte de las acciones para la renovación del parque vehicular del transporte público de pasajeros, dirigido a identificar a los choferes de más de 65 años y los vehículos de más de 15 años.

**Por otro lado, El INTRANT ya ha entregado las especificaciones técnicas de los autobuses a los directivos de las empresas operadoras del transporte, y se constituyó el fideicomiso de movilidad y transporte (FIMOVIT), al cual estarán sujetos normativamente otros fideicomisos a ser constituidos por los operadores del transporte, los cuales servirán como mecanismo de administración, sirviendo así también como garantía y fuente de pagos para que estos puedan financiar las nuevas unidades en el sector financiero, evitando los traumas y vicisitudes de iniciativas pasadas que fracasaron en buscar la renovación de estas flotas de vehículos.**

El **INTRANT** trabaja en la creación de un sistema de pago electrónico para los usuarios que será moderno y de acuerdo a los más altos estándares de calidad, en coordinación con diferentes entidades de prestigio y experiencia técnica como son el Banco Central de la República Dominicana, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), entre otros.

### ALGUNAS DE LAS VENTAJAS DE UN SISTEMA DE PAGO MODERNO Y EFICIENTE, SON LAS SIGUIENTES:

1. Eliminará el costo que implica el uso de efectivo de baja denominación, tanto para el usuario como para el prestador del servicio.
2. Reducirá la incertidumbre con respecto a la tarifa del servicio.
3. Agilizará el proceso de abordaje de las unidades de transporte.
4. Incrementará la seguridad dentro de las unidades de transporte público, al eliminar el uso de efectivo.
5. Permitirá adoptar esquemas tarifarios y modelos de cobro combinados por tipo de servicio, así como ventajas financieras por uso frecuente para los usuarios del servicio.
6. Generará información estadística sobre la movilidad habitual de los usuarios del servicio, que facilitarán la toma de decisiones para el diseño y reordenamiento de rutas, a fin de que los servicios de transporte público respondan a las necesidades reales de los pasajeros.

Finalmente, estos nuevos corredores vendrían a convertirse en el complemento que le había faltado a las cuantiosas sumas que se han invertido en el Estado Dominicano para empezar a migrar a un eficiente sistema de transporte colectivo de pasajeros, con la construcción y extensión del Metro y el Teleférico, ya que estas nuevas rutas operadas por unidades de autobuses serían las líneas alimentadoras que tanto hemos esperado.

### Corredores Sistema Integrado de Transporte Público





## Avances del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.

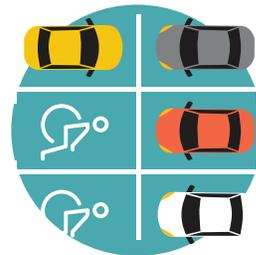
La República Dominicana definió en el año 2016, su primera política integral de seguridad vial, contenida en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, con horizonte 2017-2020, y el objetivo fundamental de reducir en un 30% las muertes por siniestros viales en el país.

De esta manera se escogió abordar la problemática emprendiendo acciones concretas en 6 Ejes Estratégicos Fundamentales:



### No. 1 INSTITUCIONALIDAD:

**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 generación y actualización de sus marcos legales para dar respuestas a las necesidades actuales de la ciudadanía.



### No. 3 EDUCACIÓN:

**Objetivo:** 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.



### No. 2 MOVILIDAD:

**Objetivo:** 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.



### No. 4 FISCALIZACIÓN:

**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.



## No. 5 ATENCIÓN:

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



## No. 6 INFORMACIÓN:

**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.

**De estos seis Ejes Estratégicos se desprenden unos Objetivos Generales que a su vez contienen unas 136 líneas de acción concretas, así como un cronograma de ejecución en el corto, mediano y largo plazo.**

Entre los principales hitos alcanzados en la implementación de esta primera estrategia integral de seguridad vial del Estado Dominicano, podemos citar:

1. Impulso para la aprobación de la Ley Núm. 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana, la cual tenía casi 6 años discutiéndose en el Congreso Nacional sin lograr el consenso necesario.
2. Puesta en operación al órgano rector del sector transporte, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), en julio del año 2017.
3. Se creó del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, como organismo público encargado de consolidar las estadísticas de seguridad vial y otras informaciones relacionadas que estaban dispersas en otras instituciones, para ser utilizadas en el estudio científico de las causas de los siniestros viales y la gestión de la movilidad.
4. Se produjo la fusión institucional de las diferentes instituciones gubernamentales que ejecutaban acciones dispersas en el sector transporte: la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET), El Consejo para la Administración y Regulación de Taxis (CART) y la Caja de Pensiones y Jubilaciones para los Choferes del Transporte Público.
5. El INTRANT ha elaborado la mayoría de reglamentos que ordena la Ley Núm. 63-17 para su correcta implementación, ya contamos con el Reglamento Orgánico del INTRANT promulgado mediante el Decreto Núm. 177-18, así como seis nuevos reglamentos recientemente promulgados por el Poder Ejecutivo, además, seis reglamentos más fueron aprobados por el Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT), de los cuales cuatro han sido remitidos a la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo para fines de promulgación, así como otros dos se encuentran en proceso de elaboración.
6. Se diseñó la guía de elaboración y el reglamento correspondiente para la implementación de planes locales de seguridad vial.
7. Se inició el diagnóstico de los tramos de concentración de accidentes y los puntos negros y/o críticos identificados dentro de la red vial nacional y en vías locales.
8. Se implementa un plan de peatones y en el año 2019 se iniciará a ejecutar un plan de motociclistas, el segmento de mayor incidencia en muertes por accidentes de tránsito.
9. Se diseñó un plan de inspección técnico vehicular que se sustenta en el Reglamento correspondiente elaborado por el INTRANT que ya fue aprobado por el Poder Ejecutivo.
10. Se diseñó un sistema de reconocimiento psicofísico de conductores, que se sustenta en el Reglamento correspondiente elaborado por el INTRANT que ya fue aprobado por el Poder Ejecutivo.
11. Se elaboraron los programas educativos a integrar en el currículo del Ministerio de Educación para todos los niveles del sistema educativo dominicano.
12. Se han adquirido alcoholímetros para fiscalizar el factor de riesgo asociado, así como se han entrenado a los agentes de tránsito en su utilización, se pretende iniciar con la instalación de retenes en la vía próximamente.
13. Se diseñó un sistema por puntos para las licencias de conducir, que se sustenta en el Reglamento correspondiente elaborado por el INTRANT que ya fue aprobado por el Poder Ejecutivo.
14. Se han realizado numerosos estudios de movilidad y seguridad vial, incluyendo la integración de un módulo al respecto en Encuesta Nacional de Hogares de Propósitos Múltiples (ENHOGAR) 2017 de la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE), los cuales están siendo utilizados para diseñar, implementar y evaluar planes e iniciativas en el sector, sobre la base de datos objetivos y la fundamentación científica.
15. Publicación del primer Boletín del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) para informar sobre los avances del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.



## Situación de la Seguridad Vial en República Dominicana: se reducen en 10% las muertes por siniestros viales.

Capital	Habitantes	Vehículos/1,000 Habitantes	Muertes por siniestros viales 2017	Muertes/100,000 Habitantes en 2017
Santo Domingo	10,169,172	402.92	2,804	27.57

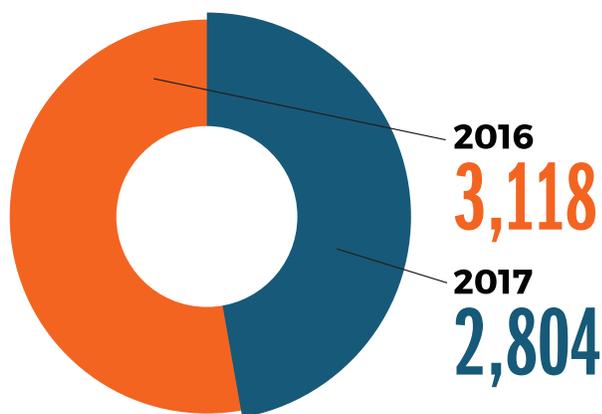
### Datos de movilidad y seguridad vial 2016-2017

Datos de seguridad reportados			% Cambio 2017 respecto a
	2016	2017	2016
Habitantes	10,075,045	10,169,172	0.9%
Muertos	3,118	2,804	-10.07%
Muertos zona rural	1,898	1,367	-28.0%
Muertos zona urbana	1,220	1,437	17.8%
Lesionados	105,870	97,821	-7.60%
Total de víctimas	108,988	100,625	-7.67%
Tasa de Muertos/100,000 habitantes	30.95	27.57	-10.90%
Tasa de Muertos/100,000 vehículos inscritos	80.90	68.43	-15.4%
<b>Datos de Movilidad</b>			
Vehículos	3,854,038	4,097,338	6.3%
Vehículos (exc. Motocicletas y Ciclomotores)	1,757,842	1,858,667	5.7%
Tasa de Motorización (Cantidad de vehículos exc. Motocicletas y Ciclomotores/1,000 habitantes)	174	183	4.8%
Tasa de Motorización (Cantidad de Motocicletas y Ciclomotores/1,000 habitantes)	208	220	4.8%

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial. INTRANT 2018.

En el año 2016 se registraron en el país 3,118 personas fallecidas a causa del tránsito, mientras que para el 2017 se registraron un total de 2,804 fallecidos por la misma causa. Evidenciándose en 2017 una reducción de 10.07% respecto del 2016.

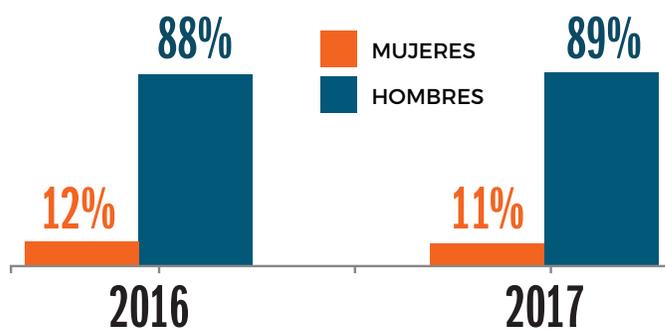
### FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR AÑO, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

La tendencia proporcional en lo referente a fallecidos por sexo, la relación no presentó cambios significativos entre los años 2016 y 2017, donde en promedio alrededor del 88% de las víctimas son hombres mientras que un 12% son mujeres.

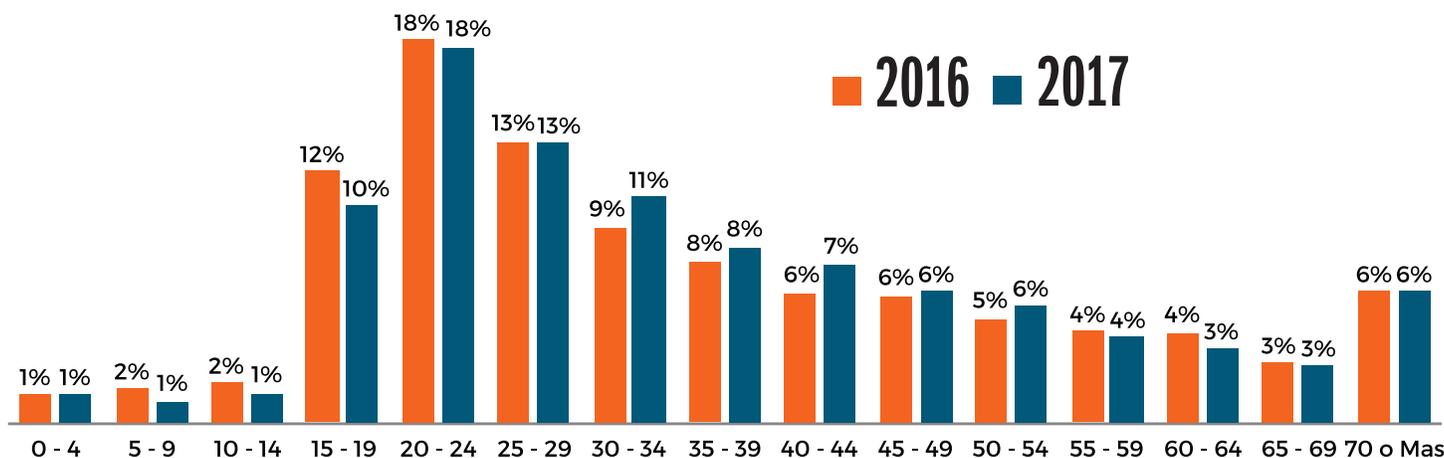
### PROPORCIÓN DE FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR AÑO SEGÚN SEXO, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

Siguen siendo los jóvenes en edades comprendidas entre los 15 y 29 años las principales víctimas a causa del tránsito en el país y así lo demuestran las cifras, donde alrededor de un 43% y un 41% de los fallecidos para los años 2016 y 2017, respectivamente, se sitúan en este grupo etario.

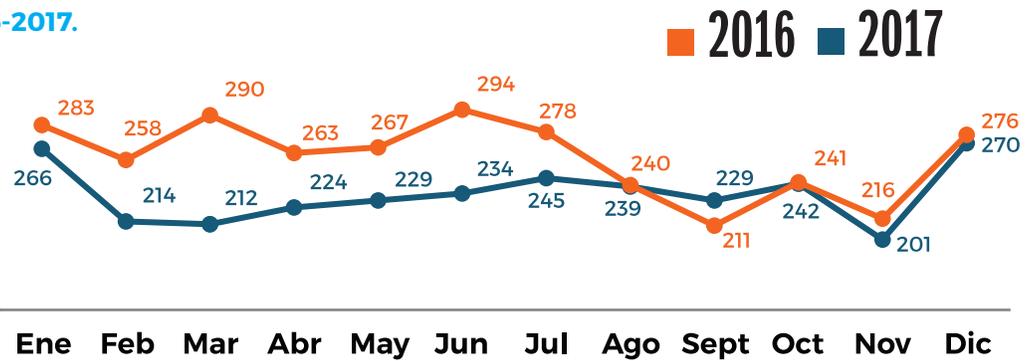
### PROPORCIÓN DE FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR AÑO SEGÚN GRUPO ETARIO, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018 Nota: No incluye registros sin datos.

El comportamiento de las muertes a causa del tránsito por mes marcó una tendencia relativamente constante entre febrero y octubre de 2017, disminuyendo considerablemente en noviembre y alcanzando su pico más alto en el mes de diciembre. Destacando que en 2017 se produjo una reducción en promedio 26 casos por mes respecto de 2016.

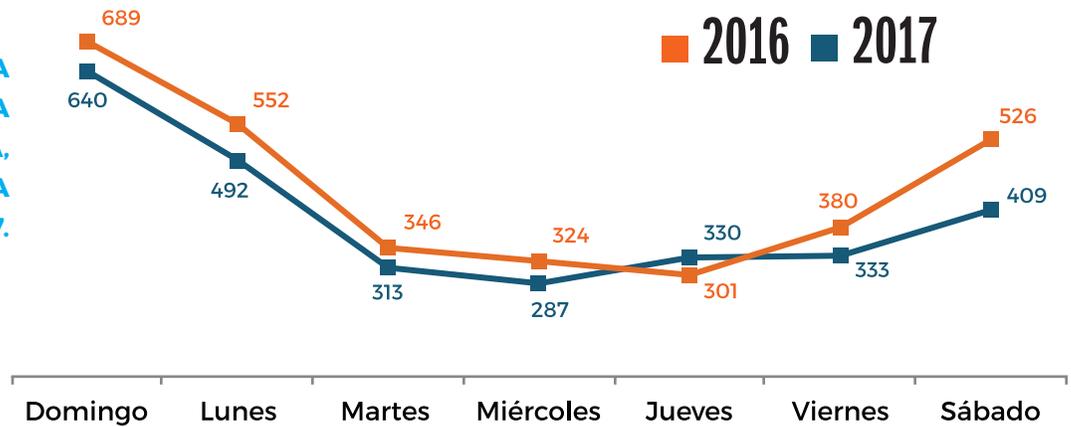
**FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR MES, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.**



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

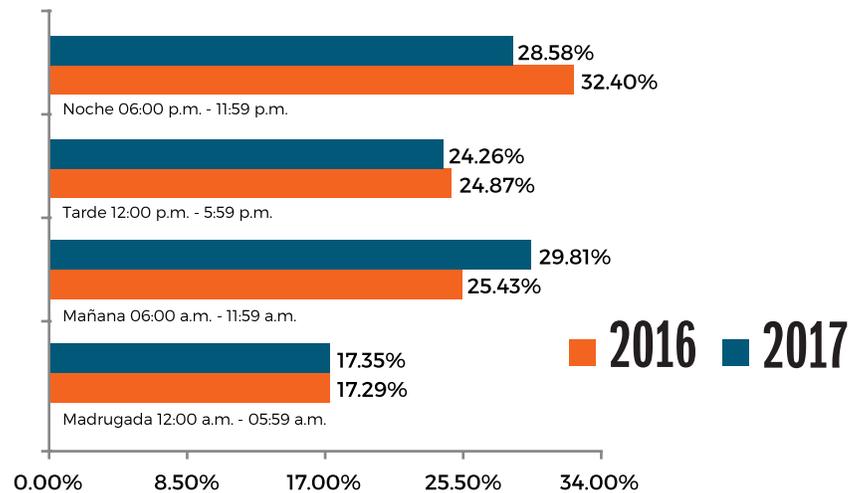
La gráfica siguiente muestra el habitual comportamiento de la siniestralidad durante los días de la semana, a partir del viernes y hasta la madrugada del lunes es cuando se registra el mayor número de muertes, siendo el domingo el día que presenta el mayor pico durante la semana.

**FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR DÍA DE LA SEMANA, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.**



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

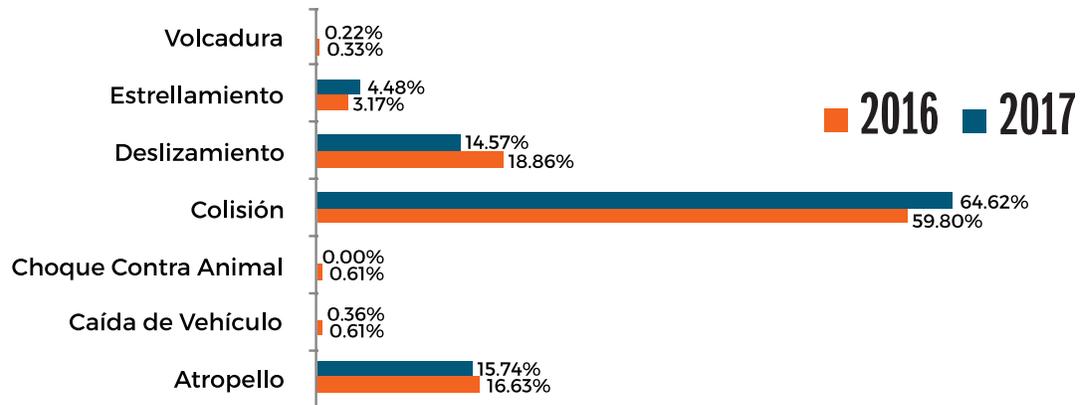
**PROPORCIÓN MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR RANGO HORARIO, REPÚBLICA DOMINICANA 2010-2016.**



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018. Nota: No incluye registros sin datos.

Las colisiones son el tipo de incidente de tránsito fatales más frecuente en nuestro país, donde aproximadamente un 64% de las personas que perdieron la vida en 2017 fue en este tipo de incidente, los atropellamientos con un 15.74% y los deslizamientos con un 14.57% son los siguientes más frecuentes.

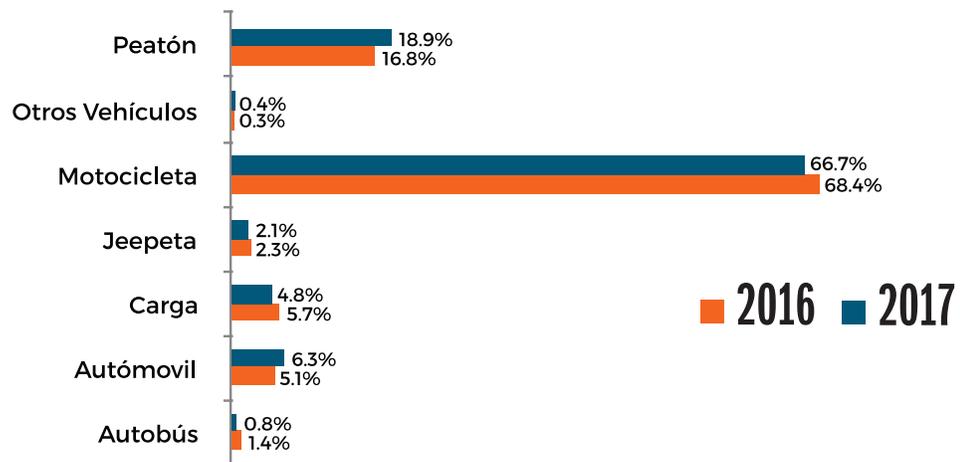
### PORCENTAJE DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE INCIDENTES REPÚBLICA DOMINICANA, 2016-2017.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

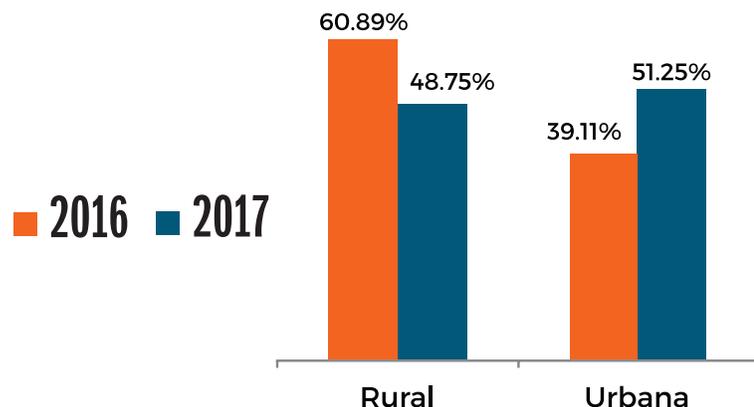
Entre los años 2016 y 2017, más del 67% de las muertes a causa del tránsito fueron usuarios de motocicletas, mientras que alrededor del 18% fueron peatones atropellados. Del total de muertes, los usuarios de vías más vulnerables (usuarios de motocicleta y peatones) representaron alrededor del 85%.

### PORCENTAJE DE FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018. Nota: No incluye registros sin datos.

### PORCENTAJE DE FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR ZONA DE OCURRENCIA, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018. Nota: No incluye registros sin datos.

A continuación, se muestra la distribución de muertes a causa del tránsito según provincia de ocurrencia para los años 2016-2017, así como los cambios relativos y absolutos reflejados. Resalta la disminución de 314 casos para el año 2017 respecto al año 2016, traduciéndose en una reducción de las muertes de un 10.07%.

### DISTRIBUCIÓN DE FALLECIDOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR PROVINCIAS DE OCURRENCIA, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.

Provincias	2016	2017	Cambio 2017 respecto de 2016	% Cambio 2017 respecto de 2016
<b>Santo Domingo</b>	553	613	60	<b>10.85</b>
<b>Santiago</b>	340	322	-18	<b>-5.29</b>
<b>San Cristóbal</b>	207	216	9	<b>4.35</b>
<b>La Vega</b>	208	213	5	<b>2.40</b>
<b>Distrito Nacional</b>	178	135	-43	<b>-24.16</b>
<b>La Altagracia</b>	180	108	-72	<b>-40.00</b>
<b>San Pedro de Macorís</b>	100	94	-6	<b>-6.00</b>
<b>Duarte</b>	134	87	-47	<b>-35.07</b>
<b>Españolat</b>	88	85	-3	<b>-3.41</b>
<b>Azua</b>	86	80	-6	<b>-6.98</b>
<b>Monseñor Nouel</b>	86	78	-8	<b>-9.30</b>
<b>Puerto Plata</b>	118	78	-40	<b>-33.90</b>
<b>San Juan</b>	87	73	-14	<b>-16.09</b>
<b>Peravia</b>	106	72	-34	<b>-32.08</b>
<b>La Romana</b>	63	64	1	<b>1.59</b>
<b>Hermanas Mirabal</b>	31	54	23	<b>74.19</b>
<b>Valverde</b>	59	48	-11	<b>-18.64</b>
<b>Samaná</b>	55	43	-12	<b>-21.82</b>
<b>María Trinidad Sánchez</b>	62	41	-21	<b>-33.87</b>
<b>Barahona</b>	45	40	-5	<b>-11.11</b>
<b>Sánchez Ramírez</b>	54	39	-15	<b>-27.78</b>
<b>Monte Plata</b>	60	36	-24	<b>-40.00</b>
<b>Monte Cristi</b>	38	32	-6	<b>-15.79</b>
<b>Bahoruco</b>	28	25	-3	<b>-10.71</b>
<b>Santiago Rodríguez</b>	18	22	4	<b>22.22</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

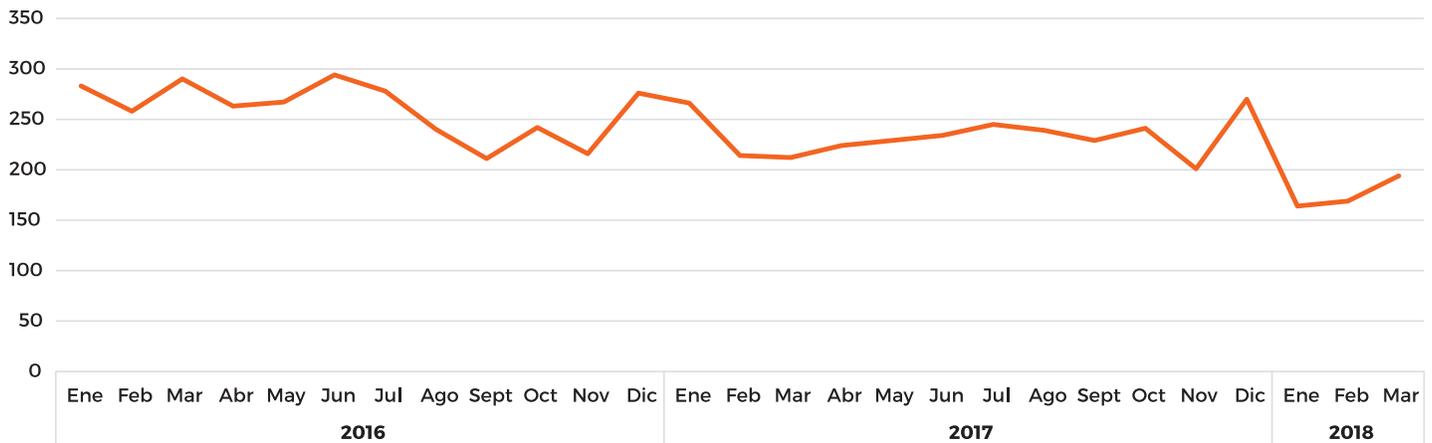
(Continúa)

Provincias	2016	2017	Cambio 2017 respecto de 2016	% Cambio 2017 respecto de 2016
El Seibo	26	21	-5	-19.23
Hato Mayor	26	18	-8	-30.77
San José de Ocoa	18	17	-1	-5.56
Elías Piña	14	14	0	0.00
Dajabón	22	9	-13	-59.09
Independencia	21	9	-12	-57.14
Pedernales	7	8	1	14.29
S/E	0	10	10	100.00
<b>Total</b>	<b>3,118</b>	<b>2,804</b>	<b>-314</b>	<b>-10.07</b>

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

La siguiente gráfica muestra la tendencia del número de muertes a causa del tránsito por mes desde 2016 y hasta marzo de 2018. La cantidad de muertes registradas para los primeros tres meses de 2018 se mantiene por debajo de 200, a diferencia de lo registrado en el mismo período de tiempo para los años 2016 y 2017.

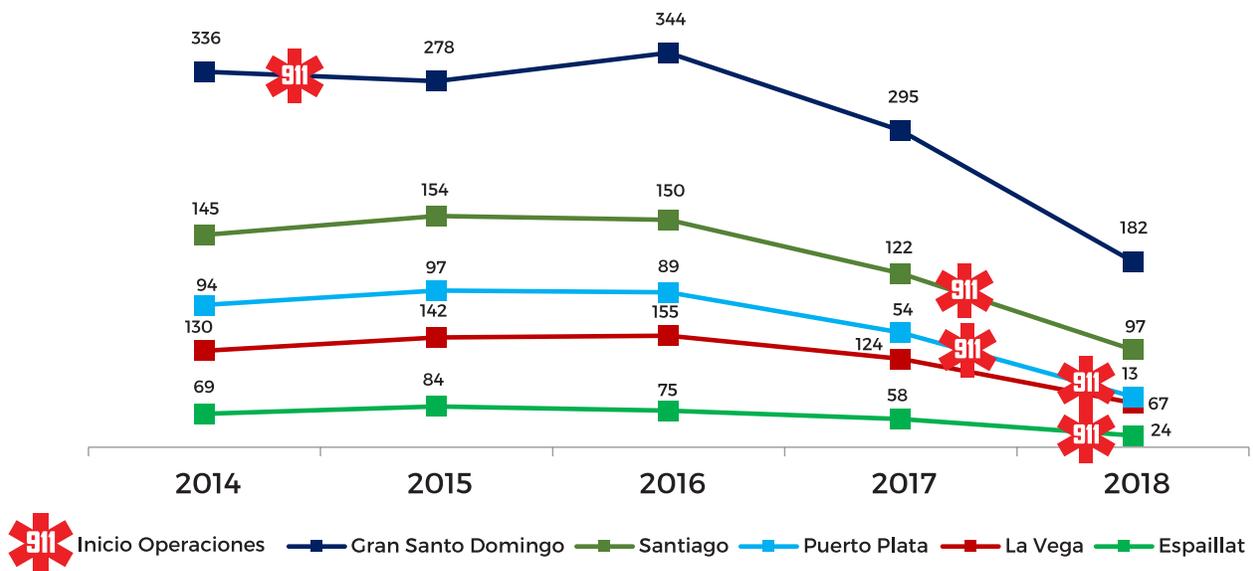
### MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR MES DE OCURRENCIA, REPÚBLICA DOMINICANA, 2016 - MAR. 2018.



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

En las provincias donde se ha puesto en marcha el Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad 911, desde el año 2014 hasta el año 2018, se refleja una tendencia sostenida a la baja de las muertes In situ (ocurridas en el lugar del hecho) causadas por el tránsito.

### MUERTES IN SITU EN PROVINCIAS DONDE OPERA EL 911

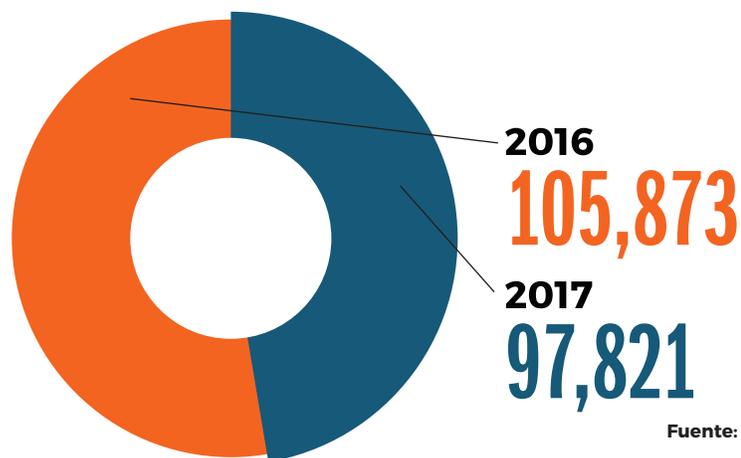


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

## Morbilidad asociada al tránsito

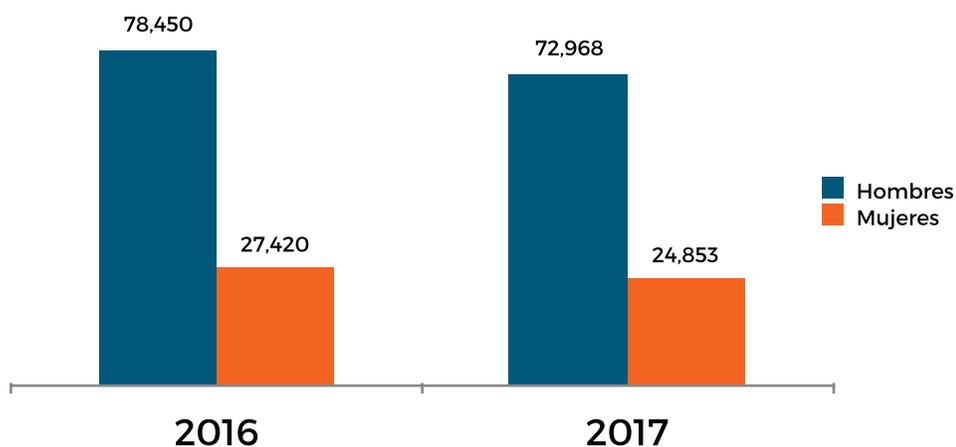
Durante el año 2017, el número total de lesionados reportados por accidentes de tránsito al Ministerio de Salud Pública y su Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) ascendió a 97,821 personas, mientras que en el año 2016 se reportaron 105,873 lesionados por esta misma causa; reflejando una reducción en el registro de 8,049 casos, equivalente a una disminución porcentual del 7.6%.

### NÚMERO DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR AÑO, 2016-2017



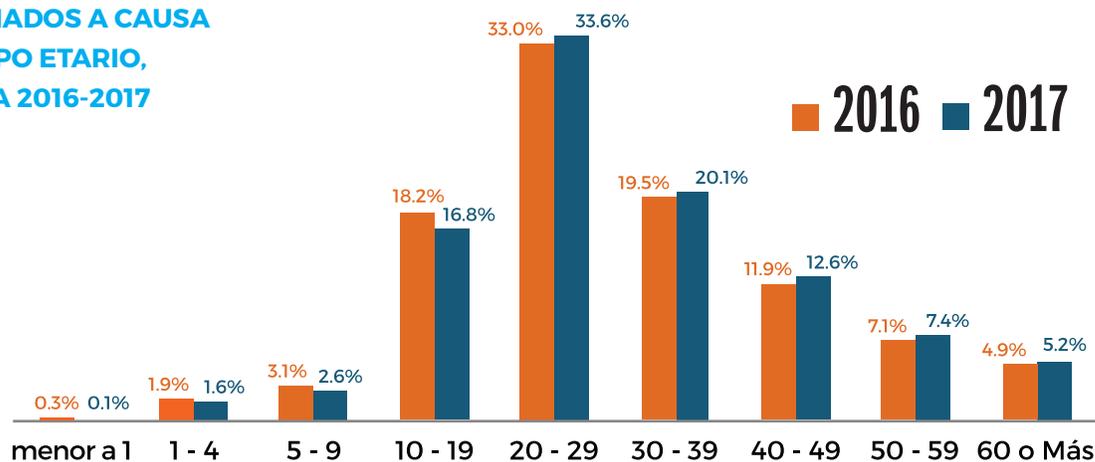
Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2017

### NÚMERO DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR SEXO, 2016-2017



Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2017

### PROPORCIÓN DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR GRUPO ETARIO, REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017



Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2017

**DISTRIBUCIÓN DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR PROVINCIAS QUE NOTIFICA,  
REPÚBLICA DOMINICANA 2016-2017.**

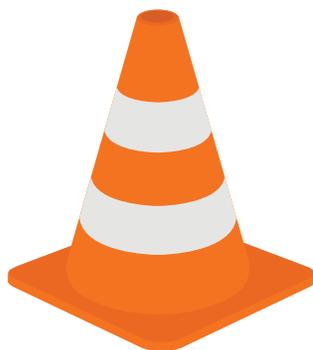
Provincias	2016	2017	Cambio 2017 respecto de 2016	% Cambio 2017 respecto de 2016
<b>Santo Domingo</b>	38,822	36,306	-2,516	<b>-6.48</b>
<b>Santiago</b>	15,546	16,677	1,131	<b>7.28</b>
<b>San Cristóbal</b>	6,984	7,806	822	<b>11.77</b>
<b>La Vega</b>	6,306	5,265	-1,041	<b>-16.51</b>
<b>Distrito Nacional</b>	5,451	2,881	-2,570	<b>-47.15</b>
<b>María Trinidad Sánchez</b>	2,398	2,617	219	<b>9.13</b>
<b>Puerto Plata</b>	2,490	2,334	-156	<b>-6.27</b>
<b>Españat</b>	2,801	2,262	-539	<b>-19.24</b>
<b>Monte Plata</b>	2,095	2,213	118	<b>5.63</b>
<b>Hermanas Mirabal</b>	3,183	2,038	-1,145	<b>-35.97</b>
<b>Samaná</b>	2,370	1,853	-517	<b>-21.81</b>
<b>Duarte</b>	1,652	1,812	160	<b>9.69</b>
<b>Valverde</b>	1,905	1,552	-353	<b>-18.53</b>
<b>San Juan</b>	686	1,359	673	<b>98.10</b>
<b>Barahona</b>	1,132	1,339	207	<b>18.29</b>
<b>Monseñor Nouel</b>	1,790	1,243	-547	<b>-30.56</b>
<b>La Romana</b>	490	1,198	708	<b>144.49</b>
<b>Peravia</b>	795	1,176	381	<b>47.92</b>
<b>San Pedro de Macorís</b>	1,088	1,019	-69	<b>-6.34</b>
<b>San José de Ocoa</b>	863	882	19	<b>2.20</b>
<b>Sánchez Ramírez</b>	1,004	874	-130	<b>-12.95</b>
<b>Monte Cristi</b>	856	592	-264	<b>-30.84</b>
<b>La Altagracia</b>	2,652	523	-2,129	<b>-80.28</b>

Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2017

(Continúa)

Provincias	2016	2017	Cambio 2017 respecto de 2016	% Cambio 2017 respecto de 2016
Hato Mayor	454	453	-1	-0.22
El Seibo	236	345	109	46.19
Bahoruco	234	308	74	31.62
Elías Piña	570	269	-301	-52.81
Dajabón	178	178	0	0.00
Independencia	173	168	-5	-2.89
Azua	84	124	40	47.62
Santiago Rodríguez	578	118	-460	-79.58
Pedernales	7	37	30	428.57
<b>Total</b>	<b>105,873</b>	<b>97,821</b>	<b>-8,052</b>	<b>-7.61</b>

Fuente: Ministerio de Salud Pública, 2017





## **Reglamentos elaborados por mandato de la Ley Núm. 63-17 producirán revolución normativa en el sector transporte.**

La Ley Núm. 63-17 atribuye al INTRANT la elaboración de más de cuarenta reglamentos complementarios, los cuales, con la asesoría de expertos locales, así como especialistas internacionales del Instituto Universitario de Investigaciones de Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, fueron consolidados en veintidós regulaciones, de los cuales ya contamos con el Reglamento Orgánico del INTRANT promulgado mediante el Decreto Núm. 177-18, así como seis nuevos reglamentos recientemente promulgados por el Poder Ejecutivo, además, seis reglamentos más fueron aprobados por el Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT), de los cuales cuatro han sido remitidos a la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo para fines de promulgación, así como otros dos se encuentran en proceso de elaboración.

**Lo que quiere decir que más del 72% de los reglamentos que ordena la Ley Num. 63-17 están ya listos y el resto en proceso de elaboración. Pero veamos en detalle de que se tratan estos reglamentos, de los cuales ya existen siete promulgados, y el resto en proceso de elaboración y/o pasando por las distintas etapas necesarias para su aprobación:**

1. Reglamento Orgánico del INTRANT (aprobado)
2. Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial (aprobado)
3. Reglamento de Certificado Médico Psicofísico de Conductores y de Centros Médicos Autorizados a su Expedición (aprobado)
4. Reglamento de Escuelas de Conductores (aprobado)
5. Reglamento de la Inspección Técnica Vehicular (aprobado)
6. Reglamento de Licencias de Conducir (aprobado)
7. Reglamento sobre el Sistema de Puntos de la Licencia de Conducir (aprobado)
8. Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial a desarrollar por las Empresas Administraciones Públicas y otras Organizaciones (aprobado por el CODINTRANT)
9. Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial a desarrollar por los Municipios (aprobado por el CODINTRANT)
10. Reglamento del Transporte Escolar (depositado para promulgación en el Poder Ejecutivo)
11. Reglamento del Transporte Turístico (depositado para promulgación en el Poder Ejecutivo)
12. Reglamento del Transporte Privado de Empleados (depositado para promulgación en el Poder Ejecutivo)
13. Reglamento de Uso y Transporte en Motocicletas, Bicicletas y otros vehículos de Movilidad Personal (depositado para promulgación en el Poder Ejecutivo)
14. Reglamento del Transporte de Carga (actualmente en vista pública)
15. Reglamento del Servicio Público de Transporte de Pasajeros (en proceso de elaboración)
16. Reglamento del Transporte en Taxis (en proceso de elaboración)

Cada uno de estos reglamentos representa una reforma jurídica, técnica, regulatoria y normativa en los temas que abarcan, por lo que estamos hablando de un verdadero cambio de paradigma en la gestión de la seguridad vial y la movilidad en la República Dominicana.

**Así mismo, el 5 de octubre fue promulgado el Decreto Núm. 353-18 que autoriza la constitución de un fideicomiso público e irrevocable, en el marco del proceso de organización, sistematización, modernización y desarrollo del sistema de transporte de la República Dominicana, denominado Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT), contemplado en la Ley Núm. 63-17.**

Cabe señalar que considerando la realidad socio-económica del país, el INTRANT utiliza una técnica de redacción jurídica-regulatoria consistente en la elaboración de reglamentos tipo marco, de los cuales se desprenderán las normativas técnicas específicas, mediante las cuales el INTRANT irá incrementando gradualmente con el paso del tiempo, mediante la modificación de las mismas, los requisitos y el nivel de exigencia, haciendo de esta forma posible la adaptación de la población a todos estos cambios, tan necesarios y obligados que persiguen acabar con el desorden, sufrimiento social y pérdidas económicas.





## Educación Vial como catalizador del cambio.

De los tres factores principales que provocan los accidentes de tránsito, la educación vial impacta en el denominado Factor Humano, último que provoca entre el 70% y el 92% de estos incidentes, es decir, que la correcta impartición de este tipo de formación a los ciudadanos tiene un impacto directo en el compartimiento de estos en las vías y por tanto incide también en la siniestralidad.

La seguridad vial depende del equilibrio entre las exigencias del entorno vial y las capacidades del usuario. Por tanto incrementando las capacidades de los usuarios se prevén los siniestros viales. Y este incremento de las capacidades de los usuarios se logra estableciendo un proceso de educación y formación continua, con educación vial escolar y formación de conductores.



Charla sobre Seguridad Vial



Charla de Relaciones Humanas Aplicada al Tránsito, Semana de la Seguridad Vial 2018



Parque Piloto de Educación Vial, Megacentro, Semana de la Seguridad Vial 2018

Desde el Estado se ha entendido esta importancia de la Educación Vial, e incluso se ha dedicado un eje central completo a este tema en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de la República Dominicana, precisamente el Eje Estratégico No. 3, Educación, que busca *“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”*.

También la Ley Núm. 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, asigna al **INTRANT** y a su **Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)** *“definir y organizar el contenido general de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos, y la capacitación continua de técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales y locales sobre seguridad vial”*.

Además, como manda en el Numeral 2 del Artículo 29 de la mencionada ley, se establece que ENEVIAL definirá los contenidos curriculares sobre educación vial a ser impartidos por el Ministerio de Educación en todos los niveles del sistema educativo dominicano, por lo que estamos más que satisfechos en informar que ya el INTRANT elaboró los programas educativos para todos los niveles del sistema con la asesoría de la Universidad de Valencia, y estamos en el proceso de adaptación de los mismos a la Ley General de Educación y sus respectivas normativas con los funcionarios correspondientes del Ministerio de Educación de la República Dominicana (MINERD), todo esto dentro del marco de un convenio formalizado con dicho Ministerio que abarca muchas otras cosas más.



Podemos decir con satisfacción que se han cumplido con los requisitos para integrar la educación vial al sistema educativo, definiendo los objetivos y contenidos de aprendizaje para cada grado de escolaridad; definiendo materiales de enseñanza adecuados y con un entrenamiento inicial y en servicio para los maestros y profesores.



Foto: Firma de convenio con el Ministro de Educación, Andrés Navarro García.

Sin embargo, el proceso de reforma que implica la implementación de la innovadora y nueva ley integral de movilidad terrestre representa también retos importantes para algunos sectores productivos, sectores que necesitarán de una nueva y mejor mano de obra calificada, por lo que hemos finalizado, junto a la Dirección General de Educación Técnico Profesional del MINERD, el proceso de ampliación del currículo para que liceos politécnicos puedan certificar bachilleres en áreas técnicas de transporte y seguridad vial.

En ese mismo sentido, hemos firmado un convenio con el Instituto de Formación Técnico Profesional (INFOTEP), para revisar, actualizar y ampliar su oferta formativa de cara a las nuevas necesidades que se desprenden de la reforma que el Gobierno está impulsando en el sector público.



Foto: Firma de convenio con el INFOTEP, Lic. Rafael Ovalles Rodríguez - Director General

Precisamente, por lo antes expuesto, es que la educación vial de los usuarios es integrada en la educación global del ciudadano a lo largo de su vida.



## Conozca las Dependencias del órgano rector del transporte y sus respectivas funciones.

En cada edición, este boletín traerá información acerca de las distintas áreas y dependencias del INTRANT, con el objetivo de socializar con toda la ciudadanía sus funciones y el perfil profesional de los directivos a su cargo.

En esta ocasión le invitamos a conocer las direcciones de Movilidad Sostenible, Licencias de Conducir y Vehículos de Motor

### DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

**Objetivo misional:** Diseñar y garantizar la movilidad de personas y vehículos, minimizando los tiempos y costos de los desplazamientos, de conformidad con lo dispuesto por la Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana (Reglamento Orgánico del INTRANT Núm. 177-18).

#### DIRECTORA DE ÁREA Ing. Alexandra Cedeño

**Semblanza:** Es Ingeniera Civil, graduada de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), con estudios de Postgrado en Transporte y Postgrado en Administración de la Construcción, en el Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC).

La ingeniera Alexandra Cedeño Villegas nació en la ciudad de Higüey, es una profesional con más de 19 años de experiencia en el área de tránsito, transporte e ingeniería, incluyendo 15 años de experiencia como docente de Ingeniería Vial I y II e Ingeniería de Tránsito en INTEC. También ha sido docente del monográfico de Seguridad Vial en la UASD.



Asimismo, desempeñó varias posiciones durante 18 años que laboró en la anterior Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), hoy Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

Además, ha participado como gerente y consultora en diversos proyectos en materia de diseño de infraestructura vial, tránsito y transporte en el sector privado.

## DIRECCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR

**Objetivo misional:** Diseñar e implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación del parque vehicular y la circulación de vehículos en buen estado y seguros que circulen en las vías públicas en todo el territorio nacional, de conformidad con lo dispuesto por la Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

### DIRECTOR DE ÁREA Ing. Cándido Cordero

**Semblanza:** Es Ingeniero Civil, egresado de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), con un Master en Logística, Transporte y Seguridad Vial de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), además de haber realizado diversos cursos entre los que se destacan: Evaluación de Impacto Ambiental en Edificaciones y Vías, Gestión Municipal y Desarrollo Local, Valuación, Estadística y Regresión, Supply Chain Management (Gestión de la Cadena de Suministro), entre otras capacitaciones y talleres sobre el tránsito y el transporte en la República Dominicana y el Caribe. Su trayectoria profesional, desde 1999 hasta la actualidad, comprende su desempeño como encargado de Estudios de Tránsito en

la anterior Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), hoy Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), encargado de Planificación de Tránsito del Ayuntamiento del Distrito Nacional, encargado de Planes y Estudios Técnicos de la anterior Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT). Además de lo anterior, ha desarrollado proyectos de construcción de edificaciones en el sector público y el privado.



## DIRECCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR



En otras ediciones posteriores de este boletín se irán socializando otras importantes áreas del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

**Objetivo misional:** Coordinar la expedición, suspensión y cancelación de licencias de conducir vehículos de motor en el país e implementar las medidas para la evaluación psicofísica y de formación inicial y continuada de conductores, así como implementar el sistema de conducir por puntos, de conformidad con lo dispuesto por la Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, sus reglamentos y normas complementarias.

### DIRECTORA DE ÁREA Licda. Luz Tejada

**Semblanza:** Es licenciada en Derecho y especialista en el área civil, egresada de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD). Además, es líder comunitaria destacándose por su carácter humanitario y espíritu optimista, colaborativo y dinámico. Nació en la Provincia Hermanas Mirabal, y en la actualidad tiene 25 años de experiencia profesional con mayor arraigo en la administración pública, de los cuales ha dedicado los últimos seis años al sector transporte, en ese sentido, laboró como abogada de litigios en la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) y posteriormente fue encargada de Registro y Control de Transporte de esa misma entidad.



## Primeras encuestas de movilidad y de seguridad vial en República Dominicana.

**El INTRANT, con el objetivo de evaluar y medir el comportamiento y actitudes de la población general de República Dominicana, y en base a un diagnóstico de estas, que sirviese para reorientar las estrategias de intervención del Gobierno en el sector de la movilidad y el transporte, realizó a mediados del año 2018 dos encuestas, una sobre movilidad terrestre y la otra sobre seguridad vial. En dos muestras independientes participaron 1,112 y 1,080 ciudadanos mayores de 18 años del país, respectivamente.**

**El estudio de movilidad estuvo orientado** a establecer el conocimiento y valoración de las personas respecto de las instituciones, sobre la movilidad y el transporte privado, transporte público, desplazamiento a pie, desplazamiento en bicicleta, desplazamiento habitual con hijos menores de edad, Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS por sus siglas en inglés -, así como de medidas a implementar por La Administración en el sector; además, se evaluaron cuestiones sobre las características socio-demográficas y datos básicos sobre conducción de los encuestados.

Por otro lado, **la encuesta sobre seguridad vial** estuvo orientada a valorar el conocimiento de los ciudadanos sobre el estado de la seguridad vial en el país, así como medir la percepción de la gente sobre la importancia de los accidentes de tránsito, las sanciones, medidas eficaces para la mejora de la seguridad vial. Asimismo, evaluar características socio demográficas de la población, entre otros factores.

**A continuación, se resaltan algunos de los resultados significativos que arrojaron estos trabajos:**

### **ENCUESTA NACIONAL DE MOVILIDAD TERRESTRE EN REPÚBLICA DOMINICANA**

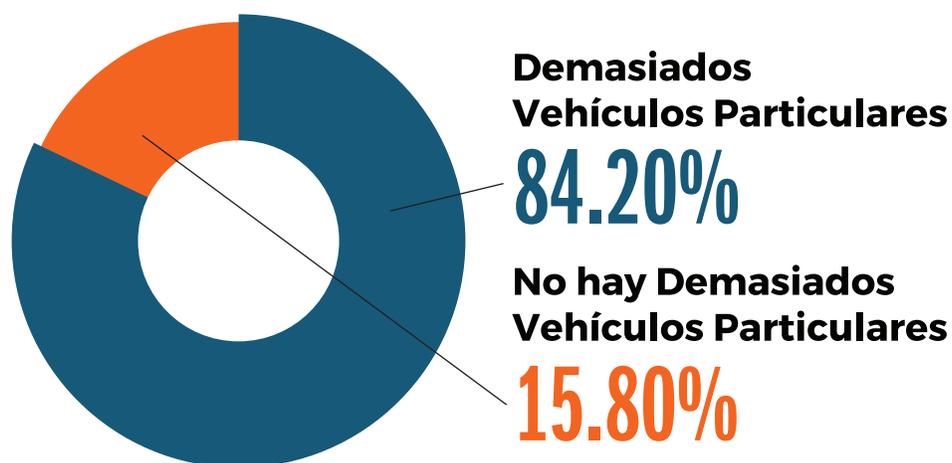
Un dato que llama mucho la atención, pero que no nos causa sorpresa, es que la nueva *Ley 63-17 de Movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial* es conocida solo por un 15.3% de los encuestados. Más dramático aún, el *Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020*, el cual junto al marco jurídico anterior constituyen la política pública del Estado en materia de seguridad vial y movilidad, es conocida solo por un 4% de la población.

La institución fiscalizadora de la Ley 63-17, la *Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)*, según los datos del estudio es conocida solo por un 20.2% de la población. Esto puede ser en parte debido al cambio de nombre, ya que antiguamente se denominaba Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET). Pero aun así son cifras realmente bajas, igual que ocurre con el INTRANT que únicamente es conocido por el 15.3% de los encuestados.

La frecuencia de uso de los diferentes transportes está bastante relacionada con la seguridad con las que los perciben. Así, el carro privado es el vehículo que se utiliza con más frecuencia (alrededor del 50% lo usa al menos una vez por semana ya sea como conductor o pasajero), resultado no tan diferente al estudio que realizó el INTRANT con la Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD) para el caso específico del Gran Santo Domingo, donde la preferencia por este tipo de medio de transporte fue de un 42%. Así mismo es el medio de transporte mejor valorado con 6.5+2.98 puntos sobre 10. Es precisamente este alto uso lo que provoca que el 84% de la gente piensa que hay demasiados vehículos particulares. De esta manera, pese a ser conscientes de la cantidad de carros privados que hay en República Dominicana siguen prefiriendo desplazarse en este medio de transporte.

### **Percepción Ciudadano sobre cantidad de vehículos particulares en las vías**

El **84,2%** cree que hay demasiados vehículos particulares frente al **15,8%** que opina lo contrario.





Para el caso del transporte público, en esta encuesta realizada a nivel nacional, solo el 30% dice utilizarlo a diario, y se destacan como más utilizados el motoconcho (24.5%) y el carro público (20.7%).

Sobre los desplazamientos a pie, 62% dice hacerlo casi a diario, o al menos una o cuatro veces por semanas (13.1%), o al menos una vez al mes (11.7%), únicamente un 12.7% nunca lo hace; sin embargo, debemos recordar que muchos de estos desplazamientos a pies son solo una pequeña parte del recorrido que hacen las personas antes de acceder otro medio de transporte de los disponibles. Además, solo un 4.9% dice utilizar la bicicleta a diario, situación entendible ya que entre el 74%-77% manifiesta insatisfacción con elementos claves en la vía como carriles-bici (ciclo-vías), iluminación o la seguridad.

Por último, hay que destacar que el 86% considera que los ciudadanos deberían tener más participación a la hora de tomarse decisiones sobre seguridad vial y movilidad. Por tanto, parece que se refleja cierto compromiso e implicación de la población que será clave para conseguir una mejora real en este ámbito.

## Encuesta Nacional de Seguridad Vial en República Dominicana

En esta otra encuesta, también realizada a nivel nacional, salen a relucir algunos aspectos preocupantes:

**1.** Un 10% de los participantes admite conducir sin estar en posesión de una licencia de conducir reglamentaria, y de este grupo más de la mitad conduce para dirigirse a sus lugares de trabajo.

**2.** Al igual que en el estudio anterior, muy pocas personas conocen al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) o la Dirección General de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

Cuando se le cuestionó al ciudadano sobre qué valora positivamente del INTRANT, la mayoría de respuestas giraron

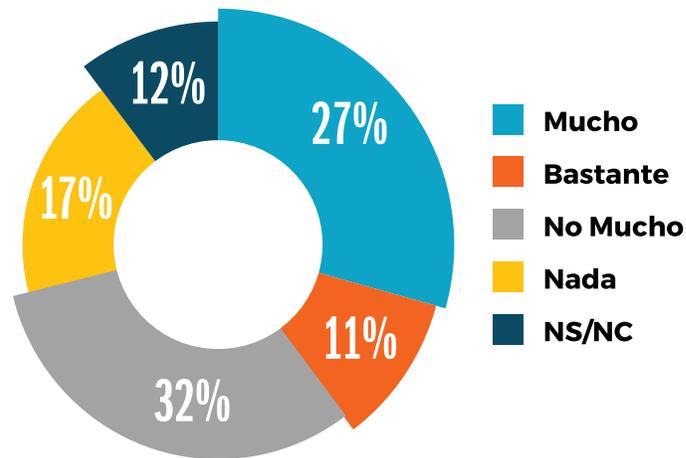
en torno a la organización del tránsito (20.4%) y el buen trabajo que realiza la institución (16.3%).

Mientras para la misma muestra cuando se solicitó al entrevistado pensar en cosas que considerara negativas, la gran mayoría dijo no encontrar nada negativo (27.2%), otro grupo prefirió no responder (9.5%), y en un tercer lugar estuvieron los que manifestaron inconformidad con la no aplicación efectiva de la Ley (17.7%).

La percepción de las personas sobre el interés del Gobierno en mejorar la seguridad vial es positiva, la gran mayoría contestó que “mucho o bastante” (38.2%), mientras que un 12% no respondió, y un 32.3% valoró que “no mucho”.

## Percepción de las personas sobre el interés del gobierno en mejorar la seguridad vial

¿En qué medida cree usted que el Gobierno está interesado en la seguridad vial del país?



Una nota muy positiva de esta encuesta es que la mayoría de dominicanos considera los accidentes de tránsito como una problemática importante o muy importante (obteniendo 8.03 +2.84 puntos sobre 10). Y, cuando se cuestiona a los ciudadanos sobre qué problemas considera que sean más importantes que los siniestros viales, un 30% de la población considera a la inseguridad o la criminalidad como más importante.

Un 33.7% de los ciudadanos dice haber experimentado sufrir accidentes de tránsito siendo conductores, y en el 16% de los casos se trató de un accidente grave. Por otro lado, más de la mitad de la gente (51.5%) reporta que al menos un familiar suyo ha estado involucrado en un accidente de tránsito. También los ciudadanos consideran que la principal causa que provoca estos siniestros está relacionada con “la conducta imprudente o infracción de los conductores o peatones”.

La percepción del comportamiento propio en seguridad vial es mejor que el comportamiento percibido de los otros. Igual que ocurre con la percepción de los vehículos propios que es mayor que la puntuación que se otorga a los vehículos en general. En cuanto a la percepción respecto de la seguridad vial de las carreteras de República Dominicana en general obtuvo resultados de percepción bajos (M=5.8 +3.04).

En cuanto a las sanciones, un 23.1% (249 personas) reconoce haber recibido al menos una sanción relacionada con el tránsito, de los cuales el 62.7% ha pagado la multa. Además, el 50.8% de los encuestados afirman conocer el costo medio de una sanción de este tipo de sanciones.

Sobre medidas a implementar en materia de seguridad vial, el 95.9% están de acuerdo con involucrar a los ayuntamientos e incrementar la participación de los ciudadanos en estos temas. Además, en general, los ciudadanos perciben las medidas que implementa el INTRANT como eficaces, con un rango de evaluación entre  $M=9.28+1.75$  y  $M=7.35+3.23$

### CONCLUSIÓN

**Estos estudios nos permiten señalar de manera concreta las siguientes necesidades:**

- 1) Trabajar en el conocimiento de las Instituciones. Involucrar al ciudadano con la Seguridad vial y su parte en el compromiso para la disminución de los accidentes de tránsito.}
- 2) Importancia de mejorar los medios públicos de transporte y el comportamiento institucional de los empleados de transporte público. Esto definitivamente mejoraría la percepción del ciudadano para el aumento del uso del transporte público.
- 3) Trabajar sobre las percepciones de seguridad, comportamiento y actitudes de los ciudadanos hacia la movilidad y la seguridad vial, por medio de la educación vial.
- 4) Los ciudadanos en general perciben de forma positiva las medidas contempladas por el INTRANT, para disminuir los accidentes, mejorar la seguridad y la movilidad en República Dominicana.

Para concluir, es importante señalar que todos las debilidades y fortalezas que se establecieron en este estudio están siendo utilizadas como herramientas de trabajo para mejorar la efectividad de las medidas que se implementan en el sector, y como esta encuesta se hará anualmente, iremos mostrando en este boletín cómo evolucionan las variables y factores evaluados y medidos.

# OPSEVI

Observatorio Permanente de Seguridad Vial  **INTRANT**



C/ Pepillo Salcedo, Puerta Este del Estadio Quisqueya.  
Ens. La Fe - Distrito Nacional, Rep. Dominicana.  
• Tel.: 809-338-6134 • [www.intrant.gob.do](http://www.intrant.gob.do)



@intrant\_rd

@intrant.do

@intrantrd