

PARQUE INFANTO- JUVENIL DE EDUCACIÓN VIAL

“CONSTRUYENDO
NUEVA CULTURA
DE LA SEGURIDAD
VIAL: empezando
por nuestro futuro”



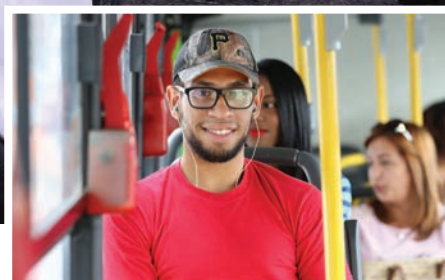
**INTRANT
implementa pares
viales para mejorar
la movilidad.**

Ver página 6



**Situación de la
Seguridad Vial:**
disminuye sub-
registro accidentes
de tránsito.

Ver página 14



**Inicia licitación de 3
nuevos corredores
de transporte de
pasajeros.**

Ver página 36



Observatorio Permanente de Seguridad Vial  **INTRANT**



PAG. 04 **EDITORIAL**

Comenzar un proyecto desde cero siempre es una tarea difícil, pero, cuando las metas son titánicas, los recursos limitados, y se carece históricamente de una consciencia social más actualizada y comprometida con la problemática, producto de haber operado como país, y por décadas, sobre la base de un marco jurídico obsoleto en sector transporte, al considerar todo esto, entonces lo que ya era difícil se complica aún más... [Leer más](#)

PAG. 05 **Importancia de los datos para la formulación de políticas públicas**

Desde que nuestros ancestros primitivos desarrollaron el lenguaje, y posteriormente la escritura, nuestra especie dio el salto cuántico que nos liberó de la cárcel del aquí y el ahora, de manera que pudimos construir sociedades basadas en la planificación y gestión de los recursos a futuro, pero, así mismo, accedimos al poder de la acumulación generacional de conocimiento que se transmite de generación en generación... [Leer más](#)

PAG. 06 / **INTRANT** **implementa pares viales para mejorar la movilidad tras la realización de estudios y como desarrollo de sus planes.**

Esta medida de reordenamiento urbano busca unificar el sentido de circulación de las calles y avenidas de cara a favorecer la movilidad ciudadana, incrementando la fluidez del tráfico, reduciendo los taponamientos y reduciendo la siniestralidad vial... [Leer más](#)

PAG. 10 / **Mejorar los sistemas de datos de accidentes produce un aumento en el registro de víctimas, pero ayuda a comprender las causas:**

República Dominicana es vista como un caso de buenas prácticas... [Leer más](#)

PAG. 12 / **Estrategias de Seguridad Vial para grupos de alto riesgo:**

peatones y motociclistas... [Leer más](#)

PAG. 14 / **Situación de la Seguridad Vial:**

Disminuye subregistro de accidentes de tránsito... [Leer más](#)

PAG. 30 / **Parque infanto-juvenil de educación vial:**

construyendo una nueva cultura de la Seguridad Vial... [Leer más](#)

PAG. 32 / **Conozca las Dependencias del órgano rector del transporte y sus respectivas funciones.** [Leer más](#)

PAG. 36 / **Inicia licitación de 3 nuevos corredores de transporte de pasajeros donde solo operarán autobuses modernos.**

[Leer más](#)

PAG. 40 / **Alcohol y conducción: puntos de revisión de alcoholemia.**

[Leer más](#)

Comenzar un proyecto desde cero siempre es una tarea difícil, pero, cuando las metas son titánicas, los recursos limitados, y se carece históricamente de una consciencia social más actualizada y comprometida con la problemática, producto de haber operado como país, y por décadas, sobre la base de un marco jurídico obsoleto en sector transporte, al considerar todo esto, entonces lo que ya era difícil se complica aún más.

Sin embargo, mantenemos una inquebrantable voluntad de que junto a toda la sociedad y el resto del Gobierno Dominicano, encabezado por el Señor Presidente de República, Lic. Danilo Medina Sánchez, seguiremos mejorando el estado de situación de la movilidad terrestre y la seguridad vial en nuestro país. De tal manera que presento aquí el segundo número del Boletín del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI).

Y lo hago con el mismo empeño y con la misma esperanza de que las informaciones aquí vertidas vuelvan a ser útiles para alinear esfuerzos y conciencias, a través de compartir experiencias, resultados y en definitiva conocimientos para todos los implicados, que van desde los responsables de las distintas instituciones que compartimos responsabilidades, de otras organizaciones y agentes sociales involucrados, y por supuesto de todos los ciudadanos dominicanos, ya que al igual que todos hemos sido parte del problema en el pasado, lo que tenemos que ser ahora es parte de la solución.

Porque esto ya no es un comienzo sino una continuación de una línea, de un camino, que nos llevará a un deseable destino para nuestro país.

Es por todo ello que los contenidos de este número no solamente no se alejan de los ya recogidos en el anterior, sino que tratamos de progresar en ellos, profundizando en sus objetivos y desarrollo, como reflejo de lo que es nuestra actividad continua orientada a alcanzar metas.

De este modo, no es nuevo que diga que el tránsito, el transporte y la seguridad vial, son temas que están íntimamente relacionados con nuestras vidas, con nuestras vivencias diarias, con nuestra calidad de vida. Como tampoco es nuevo que hable de formulación de políticas públicas en base a principios científicos, de evaluación rigurosa y de maximización de la utilidad de los recursos públicos, partiendo del respeto que hay que tener a los mismos.

Pero sí que son novedosas las formas en que lo vamos materializando, las acciones que estamos desarrollando, que tienen todas el denominador común de cumplir con esos principios que nunca abandonaré mientras mantenga el privilegio de estar al frente de esta institución, y siempre en base a los Planes que hemos desarrollado y al marco normativo que estamos desarrollando.

Así, guiados por la coherencia, por el afán de profundizar, y en definitiva por progresar, en esta edición abordamos múltiples temas de vital importancia, apoyados por algunas de esas instituciones, organismos y personas que nos acompañan, de tal forma que a través de los distintos artículos trataremos de distintas medidas y contramedidas que estamos implementando en materia de tránsito, movilidad y seguridad vial, como son los **pares viales**, las **licitaciones de los nuevos corredores de autobuses**, la implementación de **puntos de revisión de alcoholemia**, la mejora de la **calidad de los datos estadísticos**, entre otros.

De todos ellos, quizás el que más llame la atención sea el de la "Situación de la Seguridad Vial", en el que se confiesa que aumentaron las muertes registradas en el año 2018. Sin embargo, la realidad detrás de esta variación es que hablamos de las muertes registradas, y de que el motivo de dicho incremento se explica claramente por la mejora de los registros, que es un déficit a cuya resolución hemos puesto empeño de manera especial, por reclamación también de organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), que concuerda en su misma esencia con el propósito del Observatorio del que nos dota la Ley.

De manera que la realidad es que estas cifras no se pueden interpretar de manera simplista como algo negativo, sino que deben entenderse como una etapa más de nuestro trabajo orientada a una gestión exitosa de la seguridad vial dominicana, y además, demuestra también nuestra capacidad para aplicar todos los principios que apunté anteriormente, a los que podríamos añadir el de ser sinceros y transparentes con los datos.

Así que, más adelante, presentamos otros artículos sobre Seguridad Vial, de sumo interés, que se enfocan en revertir esta situación mediante el planteamiento de dos estrategias claras: por un lado, generar un impulso de la Educación Vial (que será la garantía de que formemos nuestras nuevas ge-



Ing. Claudia Franchesca de los Santos
Directora Ejecutiva del INTRANT

neraciones con otra cultura más responsable de respeto a las normas de tránsito) y, por otro lado, impulsar las estrategias que estamos empleando para reducir las fatalidades en los dos grupos de mayor riesgo, peatones y usuarios de motocicletas (los cuales, en conjunto, representan aproximadamente el 85% de las muertes ocasionadas por el tránsito en el año 2018).

Del mismo modo también quisiera destacar los artículos relacionados con el transporte y movilidad, que además son temáticas íntimamente relacionadas, ya que como algunas veces he tratado de explicar, la mejora del transporte público nos traerá muchos beneficios (entre los que se contará la reducción de la accidentalidad).

En cualquier caso, y pese a que en este tiempo de actividad hemos sido reconocidos por muchas instituciones a nivel internacional, lo cierto es que, lejos de sentirnos adulados, únicamente debe servirnos para tener la firme convicción de que vamos por el buen camino y que tenemos que continuar, con mayor intensidad, de acuerdo a todo lo que les he tratado de exponer y que mayormente explica el propio contenido de este boletín.

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

INTRANT
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE

ISSN: 2676-0711

• **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

Ilaime Casanova,
Enc. Depto. de Estudios
y Evaluaciones

Miguelina Acosta,
Directora de la Escuela
Nacional de Educación
Vial (ENEVIAL)

Susan Patricia Brea,
Analista

Colaboradores:
Rosa Urania Abreu
Consultora OPS/OMS



Importancia de los datos para la formulación de políticas públicas

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



Desde que nuestros ancestros primitivos desarrollaron el lenguaje, y posteriormente la escritura, nuestra especie dio el salto cuántico que nos liberó de la cárcel del aquí y el ahora, de manera que pudimos construir sociedades basadas en la planificación y gestión de los recursos a futuro, pero, así mismo, accedimos al poder de la acumulación generacional de conocimiento que se transmite de generación en generación. A partir del lenguaje podíamos compartir información útil para toda la tribu o comunidad sobrepasando la barrera el tiempo, y dimos el primer paso que nos llevaría a pasar de simples cazadores recolectores a ser exploradores del espacio exterior.

Posteriormente, con la aparición de la escritura hace 7 mil años, dimos con la primera tecnología desarrollada para guardar datos, y cuando esta, mucho más adelante en el tiempo, se potenció con invenciones como la imprenta, creada en el siglo XV, se produjo una revolución que cambió al mundo para siempre. Hoy en día, con el poder de la computación, motorizada por el rápido avance de las tecnologías de la información y la comunicación, nuestra capacidad, no solo de almacenar información, sino también de explotarla, ha alcanzado niveles impresionantes.

Pero la importancia de acumular información, sea hoy o en nuestro pasado primitivo, siempre ha radicado en la posibilidad de utilizarla para mejorar la calidad de vida de nuestra especie, y precisamente con el poder computacional que hoy poseemos, el cual está siendo utilizado para recabar enormes cantidades de información en todas las actividades humanas, tenemos la posibilidad de formular mejores políticas públicas, y facilitar su implementación y posterior evaluación.

En el caso específico de la gestión inteligente de la movilidad y la seguridad vial, las oportunidades de usar los datos como base para lograr políticas públicas más efectivas, se convierten en la diferencia entre la vida y la muerte para miles de personas, así como también se constituye en la más poderosa herramienta que puede contribuir a mejorar la calidad de vida de la gente, en tiempos donde las ciudades están cada vez más densamente pobladas.

Desde la creación del INTRANT en febrero del año 2017 se ha trabajado intensamente en mejorar la capacidad del Estado Dominicano en el registro, recolección, consolidación y explotación de las estadísticas de seguridad vial y movilidad. Los datos nos dicen dónde, cómo, cuándo y por qué se producen los siniestros

viales, y se complementan con estudios de percepción, actitudes y comportamientos de los ciudadanos en las vías. De este modo, la gestión de la información se ha convertido en la piedra angular de distintas herramientas estratégicas que estamos usando para combatir las problemáticas del sector transporte en República Dominicana, siendo las principales el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial y el Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible.

Como un ejemplo de la utilización de los datos para reaprender a enfocar mejor las políticas públicas, el francés Thomas Piketty, en su libro *El Capital en el Siglo XXI*, demostró con datos acumulados de variables socioeconómicas de los últimos tres siglos que no hemos logrado reducir la desigualdad en el mundo. Por el contrario, esta ha aumentado en el largo plazo. Por tanto, el economista hace un llamado a los hacedores de políticas públicas a tratar de entender a profundidad las problemáticas que nos afectan como sociedades, a través del estudio profundo de los datos objetivos.

La utilización de los datos de seguridad vial y movilidad en los dos últimos años ha hecho posible la reducción en la cantidad de siniestros viales en temporadas de alto flujo de desplazamientos por motivo de temporadas festivas, como son Navidad y Año Nuevo, Semana Santa, y las festividades del Día de la Altagracia, y esto ha sido posible en gran parte gracias a que las más de 22 instituciones agrupadas en el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) están usando datos y planes suministrados por el INTRANT para definir estrategias conjuntas que permiten enfocar mejor los esfuerzos y recursos limitados en las áreas críticas más importantes, como son los puntos negros, los tramos de alta concentración de accidentes, y rangos horarios de mayor siniestralidad, entre otras.



INTRANT implementa pares viales para mejorar la movilidad tras la realización de estudios y como desarrollo de sus planes.

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

Esta medida de reordenamiento urbano busca unificar el sentido de circulación de las calles y avenidas de cara a favorecer la movilidad ciudadana, incrementando la fluidez del tráfico, reduciendo los taponamientos y reduciendo la siniestralidad vial.

Sin duda, tras la reducción de los accidentes de tránsito, con todas las consecuencias que ellos traen, el mayor empeño del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (**INTRANT**), que nos toca el honor de dirigir, se centra en la mejora de la movilidad terrestre. Y si me permiten explicarles, el motivo es sencillo: el crecimiento económico y poblacional de nuestro país, que tiene su reflejo en el propio incremento del parque vehicular, genera los desgraciadamente conocidos “tapones” o congestionamientos y determina la necesidad de adoptar medidas de movilidad urgentes que ayuden al ciudadano a desplazarse de forma fluida y sostenible, a la vez que segura.

En ese sentido, para trabajar en esta línea, una de las primeras acciones que se están desarrollando es la mejora del transporte público de pasajeros. Sin embargo, debemos ser conscientes que, en algunos casos, esta decisión requiere destinar grandes inversiones y asumir elevados tiempos de construcción (como es el caso de los proyectos del Metro de Santo Domingo y el Teleférico). Y aunque para mejorar la movilidad, el mundo de la ingeniería ofrece un abanico de soluciones tecnológicas adaptadas a las necesidades particulares de cada entorno, en muchas ocasiones, los mayores logros se consiguen con soluciones sencillas.

Ahora bien, sean cuales sean las soluciones, estas han de estar basadas en rigurosos estudios de campo, que per-

miten obtener datos acerca de la densidad de tránsito, las franjas horarias donde existe mayor demanda y ocupación, así como un largo listado de otras variables.

Para implementar estas soluciones, contamos con el apoyo de la ciudadanía, consciente de sus problemas de movilidad diaria, ha puesto de manifiesto la necesidad urgente de reordenar la circulación, según los resultados de diferentes encuestas impulsadas por el **INTRANT**.

Sabemos que la población de Santo Domingo invierte más de una hora diaria en sus desplazamientos, y también se ha puesto de manifiesto que el 94.6% de los encuestados estarían de acuerdo en “realizar estudios para una reordenación urbana sobre el sentido de la circulación de las calles”. Permítanme entonces que haga la siguiente reflexión sobre la movilidad: Al final el tránsito es como un rompecabezas, en el que tenemos que encajar piezas procedentes de la infraestructura, fundamentalmente de las características de las vías existentes, con otras variables como son los vehículos que por las mismas transitan. De este modo, antes de tomar cualquier decisión, debemos estudiar cuáles son las direcciones más adecuadas, los tiempos de los semáforos más eficientes, y todo aquello que permita conseguir una mayor fluidez, mediante la oportuna implementación de cambios físicos, la ordenación y la regulación.

Es por ello, que desde el primer momento el INTRANT ha realizado numerosos esfuerzos para llevar a cabo los referidos estudios de campo y la explotación de los mismos, ya sea con sus propios medios, o gracias a la ayuda de instituciones internacionales, como es el caso de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), a quienes le tenemos un especial agradecimiento por haber contribuido con el proyecto ‘Mobilise Your City’, con fondos no reembolsables de la Unión Europea, que tuvo como objeto la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el Gran Santo Domingo, el cual presentamos a mediados de junio pasado.

Habiendo dicho todo lo anterior y volviendo a las soluciones concretas y viables que tengan resultados para los que no haya que esperar tanto tiempo, la comunidad científica ha puesto de manifiesto que la implementación de los conocidos “pares viales” es una solución tan sencilla como efectiva, que permite descongestionar el tráfico en áreas urbanas densamente pobladas con niveles altos de congestión de tráfico como es el caso del Gran Santo Domingo.

Pero, ¿qué es un par vial y cuáles son los beneficios que aporta?

A grandes rasgos, podríamos decir que un “par vial” es una medida de reordenación urbana que busca unificar el sentido de circulación de las calles y avenidas de cara a favorecer la movilidad ciudadana. Se trata, por tanto, de suprimir las calles y avenidas de doble dirección y transformarlas en vías de dirección única, de tal modo que el tráfico de retorno se desvíe por las calles paralelas.

Los grandes beneficios de esta medida se fundamentan en dos aspectos fundamentales:

- **Un incremento en la fluidez del tráfico, reduciendo los “tapones” como consecuencia de una reducción en los movimientos vehiculares posibles.**
- **Una reducción de la accidentalidad vial como consecuencia de unos itinerarios menos peligrosos por tener menos probabilidad de que se den conflictos.**

Desarrollando los citados beneficios, puedo afirmar que en el corto y mediano plazo se consigue una descongestión vehicular, un acceso más fácil a las zonas más céntricas de la ciudad, un aumento en la capacidad de las intersecciones y una reducción notable del número de accidentes. Además, los comercios actualmente perjudicados por los embotellamientos van a ver cómo ese mismo tráfico se va a desviar apenas unos metros de su negocio (de hecho, circulará por las calles paralelas), e incluso podrán ver un incremento de sus ventas si se integra el concepto de “movilidad integral” (es decir, que durante la fase de diseño del par vial se consideren todos los modos de transporte, tanto motorizado como no motorizado, en igualdad de circunstancias).

Desde el punto de vista de la seguridad vial, se consigue erradicar de forma inmediata las colisiones frontales entre vehículos (que en el caso de nuestro país con tantas motocicletas es especialmente importante por lo que supone el choque entre éstos y los carros que tienen una gran diferencia de masa, lo que trae graves consecuencias), así como reducir notablemente los choques y atropellos provocados por giros temerarios a la izquierda. Por su parte, el posible incremento en la gravedad de los atropellos, puede verse sencillamente minimizado mediante medidas de calmadoreo de tráfico, de tal modo que se consiga una reducción global de las tasas de muertes y número de lesionados en nuestras ciudades.

Por último, y no por ello menos importante, desde el punto de vista de la sostenibilidad, se consigue una reducción destacada en los consumos de combustible y emisiones de contaminantes, que junto con la disminución del tiempo perdido de tantos dominicanos en el tráfico, constituye también un beneficio económico y para la salud.

Todo lo dicho hasta ahora puede ser potenciado mayormente mediante una eficiente sincronización semafórica, que favorezca un movimiento de vehículos mucho más fluido sin estar demasiado tiempo parados y sin que se den constantes arranques y frenadas, cuestión esta en la que también estamos trabajando, como tendré la oportunidad de explicar de forma más extensa en su momento, con el proyecto que hemos iniciado de mejora y ampliación del Centro de Control de Tránsito para el caso del Distrito Nacional y el Gran Santo Domingo, al igual que también pretendemos implementar en otros municipios.

Asimismo, hay que considerar redefinir las vías en función de la posibilidad de que en las mismas se pueda parquear, tanto en un lado como en ambos, ya que ello influye indudablemente en su capacidad y consiguiente fluidez.

Veamos ahora los argumentos **a favor y opiniones en contra:**

Con todo soy consciente de que no todas las opiniones son a favor, sino que las hay en contra, y las puede haber mayormente en un primer momento, producto del desconocimiento y de la no creencia en que la solución sea acertada, como es el caso para ciertas personas del sector Naco del Distrito Nacional, donde hemos iniciado los cambios viales de circulación conjuntamente con la Alcaldía y la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (**DIGASETT**). Así, pese a la abrumadora respuesta de la ciudadanía a favor del reordenamiento vial, son muchas las personas que afirman la existencia de un incremento en el riesgo de accidentes asociados a la implementación de este tipo de vías, principalmente por motivos de confianza del conductor, que le hacen adoptar conductas riesgosas. De hecho, es fácil encontrar opiniones y evidencias que avisan del mayor riesgo de atropello al peatón, principalmente como consecuencia de un aumento generalizado de la velocidad de circulación y de un incremento generalizado del número de carriles que deben atravesar durante el cruce. Sin embargo, diversos estudios y experiencias han puesto de manifiesto que el número de atropellos tiende a reducirse, pues el peatón únicamente tiene que preocuparse por vigilar el tránsito circulante en un sentido de circulación.

Otras afirmaciones en contra, por otra parte, también refieren un supuesto descenso en el comercio de las calles afectadas, principalmente como consecuencia de un descenso en el nivel de tráfico a determinadas horas del día. Sin embargo, experiencias internacionales han puesto de manifiesto que los embotellamientos generados en las calles de doble dirección, también generaban rechazo sobre los usuarios, obligando a cerrar a muchos comercios ubicados en este tipo de calles.

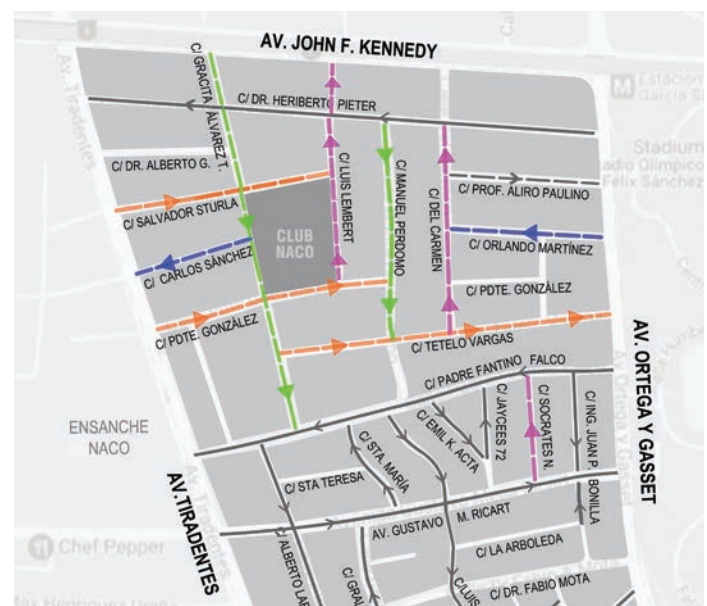
Asimismo, existen opiniones que denuncian un perjuicio para la movilidad del ciudadano, pues se incrementan las distancias de desplazamiento y se dificulta la circulación para quienes desconocen la ruta, pero particularmente, este efecto negativo está demostrado que está muy limitado a un primer corto momento desde el punto de vista temporal. De hecho, son diversas las experiencias internacionales que han puesto de manifiesto que en las primeras semanas desde su puesta en servicio, también se generan grandes embotellamientos en las vías afectadas. Sin embargo, no tienen en consideración que esto es un proceso lógico motivado porque los ciudadanos no pueden cambiar en unos pocos días los recorridos a los que estaban acostumbrados durante años, y que en pocas semanas los

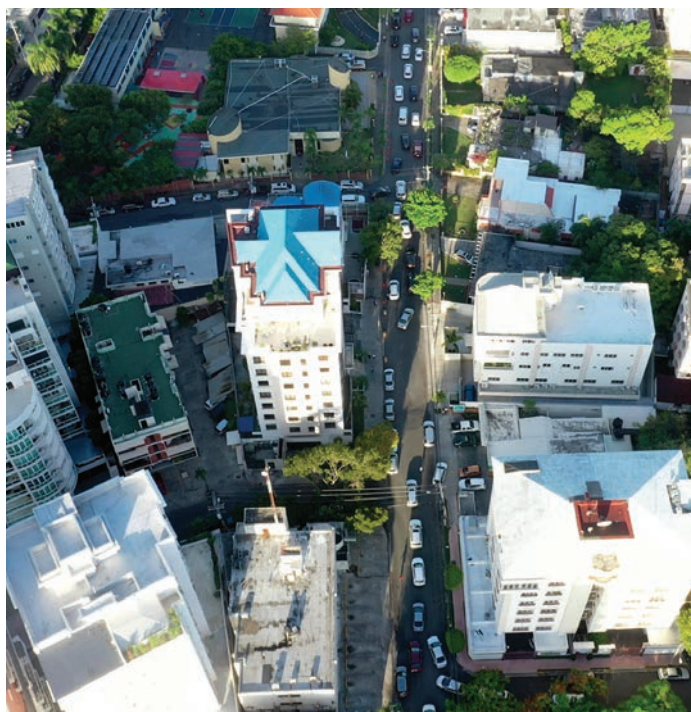
usuarios entenderán el funcionamiento de los nuevos pares
viales y se percatarán de los beneficios que aportan.

Entonces, ¿Qué proponemos, desde el INTRANT para solucionar estos problemas?

Siendo conscientes y conocedores de los referidos problemas iniciales, también estamos trabajando para poder afrontar las problemáticas planteadas. Para ello, se deben implementar medidas complementarias que ayuden a reducir el impacto negativo de los pares viales.

Por lo pronto, de entrada, debe existir un compromiso firme para llevar a cabo estudios de movilidad serios que justifiquen la decisión, pues la literatura científica ha puesto de manifiesto que no existe una solución “única” ni “general” a los problemas de movilidad de una ciudad, sino que cada entorno urbano requiere sus propias soluciones particulares en función de parámetros tan dispersos como la longitud de las calles o el nivel de congestión, y como expliqué al principio, eso se está haciendo, y los recientes cambios de circulación vial en Naco son la mejor evidencia de ello. De este modo, una vez tomada la decisión, debe existir un nuevo compromiso para llevar a cabo una intensa campaña informativa donde se ponga sobre aviso a los ciudadanos de los cambios en la circulación que se acometerán, tanto en las vías principales como en las arterias alimentadoras de estos pares viales. Solamente así se conseguirá reducir al máximo los primeros incidentes debido al desconocimiento de la población, cuando entren en servicio los nuevos reordenamientos y consecuentemente, es por ello que vamos a seguir trabajando en este sentido.





Del mismo modo, debe existir un compromiso para implementar medidas encaminadas a reducir los nuevos conflictos via-
rios que se produzcan por el exceso de confianza del conductor. Para ello se deben aplicar medidas de calmado de tráfico y
se debe prestar una especial atención a la seguridad y comodidad de los usuarios vulnerables. Precisamente por ello, desde
el **INTRANT** tenemos el compromiso futuro de llevar acciones en esta línea, si las condiciones de la vía lo permiten, y una vez
hayamos mejorado el transporte público.

Concretamente, se plantearán en cada caso actuaciones complementarias acompañados de las alcaldías, como la reduc-
ción del número de carriles destinados al tráfico vehicular privado motorizado en las zonas más céntricas (por ejemplo, re-
creciendo el ancho de las aceras o destinando ciertos carriles a ciclovías o transporte masivo). Estos hechos, además, no cabe
duda que redundarán positivamente sobre el comercio instalado en las calles afectadas. Todo ello en la línea de transformar
nuestro entorno y conseguir que las ciudades sean, precisamente, para los ciudadanos, que como he repetido en innumera-
bles ocasiones, es uno de nuestros empeños y el legado que le tenemos que dejar a futuras generaciones de dominicanos.

Con todo lo expuesto, y pese a que soy consciente de que el éxito de esta medida no se consigue de forma inmediata, tengo la firme convicción que debemos trabajar en un nuevo modelo de ordenación urbana que alivie los problemas de transporte en las calles de nuestras ciudades, al mismo tiempo que ayude a conseguir uno de los principales objetivos que perseguimos desde la institución que tengo el honor de presidir: la reducción de la alta tasa de accidentalidad de nuestro país.





Mejorar los sistemas de datos de accidentes produce un aumento en el registro de víctimas, pero ayuda a comprender las causas: República Dominicana es vista como un caso de buenas prácticas.

A partir de la puesta en operación del INTRANT, en julio del año 2017, empezó en el país una nueva forma de gestionar la seguridad vial, pasando de un modelo ineficiente de políticas públicas dispersas (sustentadas en un marco jurídico obsoleto) y basadas en datos estadísticos sesgados, a un nuevo modelo integral de gestión de la seguridad vial, donde la fundamentación científica y los datos objetivos se han convertido en la piedra angular que sostiene la política pública del Estado Dominicano en esta materia.

Es importante entender esto, pues la diferencia para que una política pública sea exitosa, radica precisamente en la metodología escogida para abordar una determinada problemática, así como en la posibilidad de sustentarla en datos objetivos y confiables que permitan, por un lado, entender y conocer la magnitud de la problemática en cuestión, y por el otro, monitorear y evaluar efectivamente las intervenciones que se acometen para resolverla.

Por tales razones, los países que han podido cambiar su situación respecto de la seguridad vial, han tenido primero que emplearse a fondo en fortalecer sus sistemas de registro, recolección y consolidación de datos estadísticos sobre los siniestros viales, y naturalmente, al hacer esto, se produce una disminución del subregistro, es decir, proporción de incidentes de tránsito ocurridos y no registrados en el sistema, o que simplemente eran mal registrados.

De acuerdo a la OPS/OMS “Cuando se mejoran los sistemas de datos de accidentes de tránsito puede ocurrir que aumente el número de traumatismos notificados, a veces de forma espectacular, porque el sistema captura más eficazmente los sucesos”⁽¹⁾, dicho esto ha de esperarse que exista una correlación directamente proporcional entre la mejora del sistema de datos y el incremento en el número de muertes y heridos reportados.

(1) Sistema de datos. Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. OPS/OMS 2010



Ángel Mejía, Enc. del Departamento de Estadísticas y Registros del OPSEVI.

Y precisamente, ese fue uno de los temas tratados en el pasado Encuentro Iberoamericano de Coordinadores de Datos del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), realizado en la ciudad de Cartagena de Indias Colombia, entre octubre y noviembre del 2019, donde la República Dominicana fue invitada a exponer su experiencia reciente en materia de recolección, consolidación y explotación de datos estadísticos de siniestros viales.

Países como España, Colombia, Cuba, el Salvador, Chile, Argentina y Panamá, entre otros, valoraron el avance y los esfuerzos que hace la República Dominicana por mejorar la calidad de sus datos, usando una metodología técnica que le permite cruzar distintas fuentes de información, de manera que las debilidades que puedan presentarse en alguna de las fuentes, pueda ser complementada por información obtenida de otra y del mismo modo se reduzcan al mínimo los niveles de subregistros.

El problema de los subregistros es tan recurrente en los países Latinoamericanos que la propia Organización Mundial de la Salud (OMS), en sus informes anuales sobre el estado de situación de la seguridad vial, sobreestima las cifras nacionales de muertes ocasionadas por el tránsito, de acuerdo a un modelo estadístico que busca compensar esa debilidad en los sistemas de recolección de datos de los países objeto de estudios.

República Dominicana ha ido obteniendo reducciones progresivas en la sobreestimación que hace el organismo internacional a los datos nacionales, precisamente por evidenciarse una mejora en la capacidad del país para recolectarlos, consolidarlos y explotarlos, pasando de ser un 117 % en el informe de la OMS publicado en el año 2013, a un 41% de sobreestimación de muertes en su informe del año 2015, y en el último informe 2018, la sobreestimación que hizo el organismo a los datos nacionales de fatalidades por el tránsito fue de apenas un 18%.

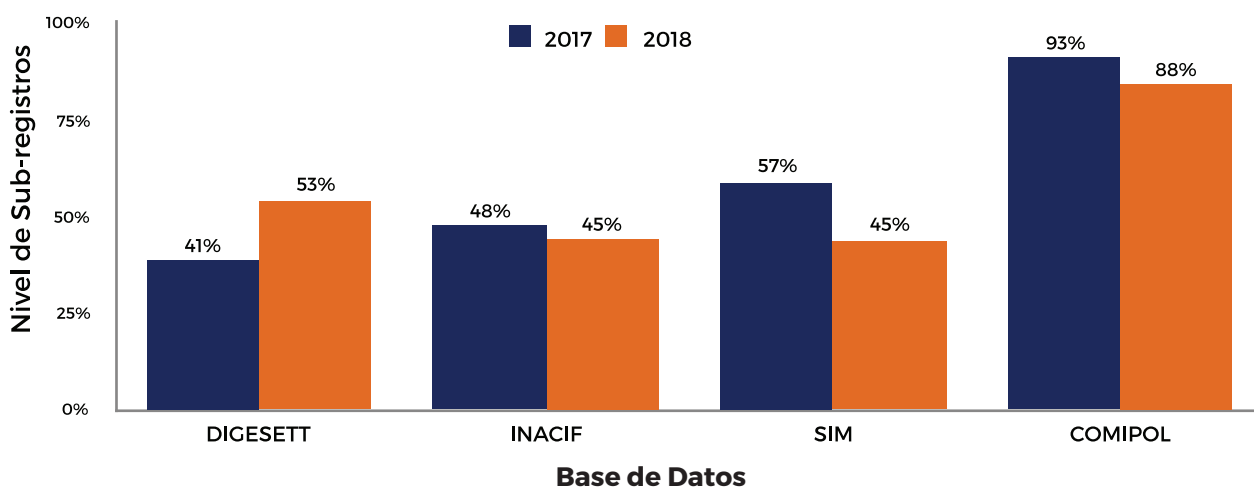
A partir de la creación del **INTRANT**, la capacidad de registro, recolección y explotación de los datos sobre siniestros viales sigue

mejorando notablemente, razón por la cual se reportó en el 2018 un incremento de las muertes registradas, debido a una disminución del subregistro, como verán en el capítulo "Situación de la Seguridad Vial: disminuye subregistro de accidentes de tránsito y se detecta un repunte en las estadísticas de siniestralidad", contenido en este Boletín.

Concretamente, los resultados de estos esfuerzos del **INTRANT**, para mejorar los sistemas de registro de las fatalidades producidas por el tránsito, se evidencian en la reducción detectada en los niveles de subregistro en tres de las cuatro fuentes de mayor peso, en términos de cantidad de registros y de cobertura nacional.

Las fuentes de datos que experimentaron estas reducciones de subregistro fueron las correspondientes al Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), la del Sistema de Información de Mortalidad del Ministerio de Salud Pública (SIM) y la de la Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (COMIPOL), cuyos subregistros disminuyeron en un 3%, 12% y 5%, respectivamente.

Gráfica 1 - Niveles de Sub-registros para las cuatro principales base de datos de mortalidad a causa del tránsito de República Dominicana.





Estrategias de Seguridad Vial para grupos de mayor riesgo: peatones y motociclistas.

El INTRANT ha priorizado los usuarios de mayor riesgo en las vías, en consonancia con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020, el cual constituye el marco general de planificación que sirve de instrumento al Estado Dominicano para abordar la problemática de los siniestros viales, y cuyo objetivo principal es reducir las muertes por siniestros viales en un 30% para el año 2020.

Estos grupos de mayor riesgo están constituidos por usuarios de motocicletas y por los peatones, representando el 67.3% y el 17.5% del total de muertes ocasionadas por el tránsito en el año 2018, respectivamente. Es decir, que aproximadamente un 85% por ciento de las fatalidades de este tipo se circunscriben dentro del ámbito de estos usuarios vulnerables.

MOTOCICLETAS

Por un lado, y como consecuencia de que el año pasado el **INTRANT** socializó con actores públicos y privados, mediante consulta pública, un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas 2019-2022, se presentó, el pasado jueves 28 de noviembre de 2019, la edición final de dicho Plan en formato impreso y digital, de manera que los hacedores de política pública, las instituciones privadas y la sociedad civil en general puedan acceder al mismo y utilizarlo como instrumento de estudio y de trabajo.

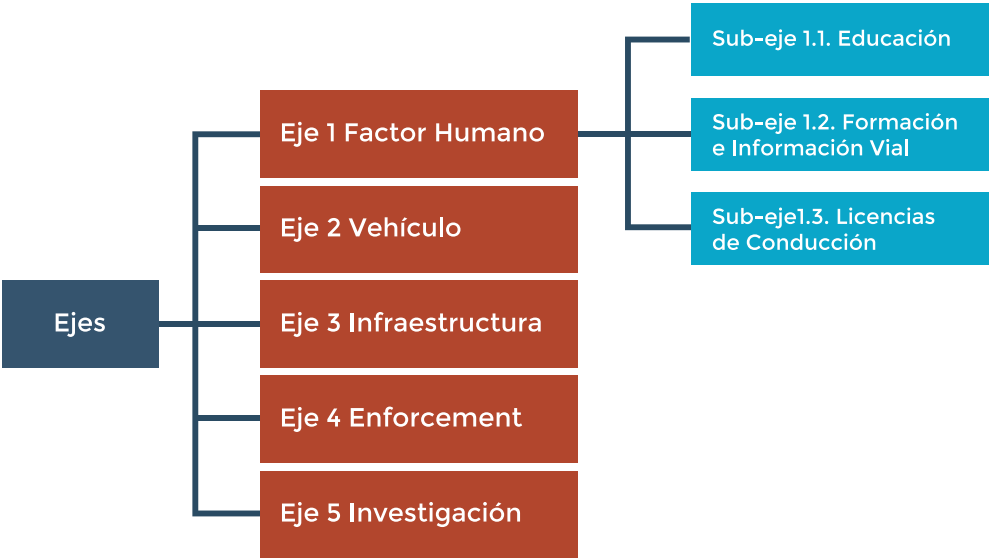


(Foto: Presentación Plan de Motocicletas jueves 28 de noviembre 2019)

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, INTRANT 2018.

Este Plan orientado a motocicletas se circunscribe dentro de cinco ejes estratégicos, tres de ellos destinados a atacar los factores generales que producen los siniestros viales: Factor Humano, Vehículo e Infraestructura; mientras que otros dos son transversales a los anteriores, denominados Enforcement e Investigación, los cuales comprenden, por un lado, reglamentación y fiscalización, y por el otro lado, la fundamentación de todas las intervenciones en estudios científicos confiables.

Gráfica 2 - Estructura de ejes estratégicos del Plan.



PEATONES

Asimismo, para abordar la problemática de la elevada cantidad de muertes de peatones producidas por el tráfico, el lunes 25 de noviembre de 2019, el **INTRANT** realizó el Taller Consulta Pública del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Peatones, el cual busca, al igual que como se hizo con el grupo de riesgo anterior, desarrollar una serie de acciones concretas en todo el país, tendentes a reducir la cantidad de muertes de peatones, siguiendo siempre una metodología científica fundamentada en datos objetivos.

Para la elaboración de este Plan buscamos garantizar un enfoque amplio y multisectorial de la problemática y sus soluciones, así que para el taller-consulta pública se invitó a representantes de diferentes instituciones (públicas y privadas), incluyendo a miembros de la sociedad civil, de manera que se pudiera conformar mesas de trabajo conforme a los ejes del Plan de Peatones, todo bajo los lineamientos que establece la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Más información sobre estos planes puede encontrarse en nuestro portal: www.intrant.gob.do



(Fotos: Presentación Plan de Peatones, lunes 25 de noviembre de 2019)



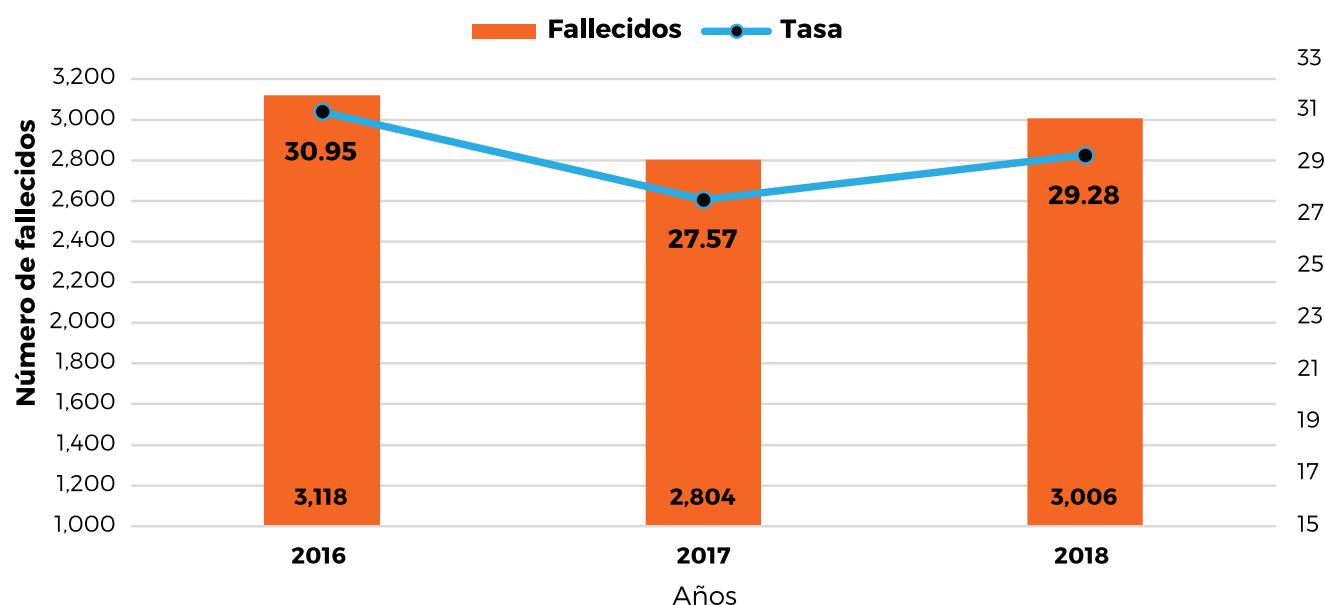
Situación de la Seguridad Vial en RD: disminuye subregistro de accidentes de tránsito y se detecta un repunte en las estadísticas de siniestralidad.

1. SINIESTROS VIALES Y VÍCTIMAS DEL TRÁNSITO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA 2018.

En las siguientes gráficas y tablas pretendemos caracterizar la problemática de los siniestros viales en los cuales se ha producido pérdida de vidas. Con esta caracterización logramos definir con precisión los principales perfiles de la población que más se ven afectados por la ocurrencia de estos incidentes.

A. MORTALIDAD A CAUSA DEL TRÁNSITO. PERÍODO 2016-2018.

Gráfica 3 - Número de fallecidos a causa del tránsito y tasa de mortalidad por 100 mil habitantes. Período 2016 -2018



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

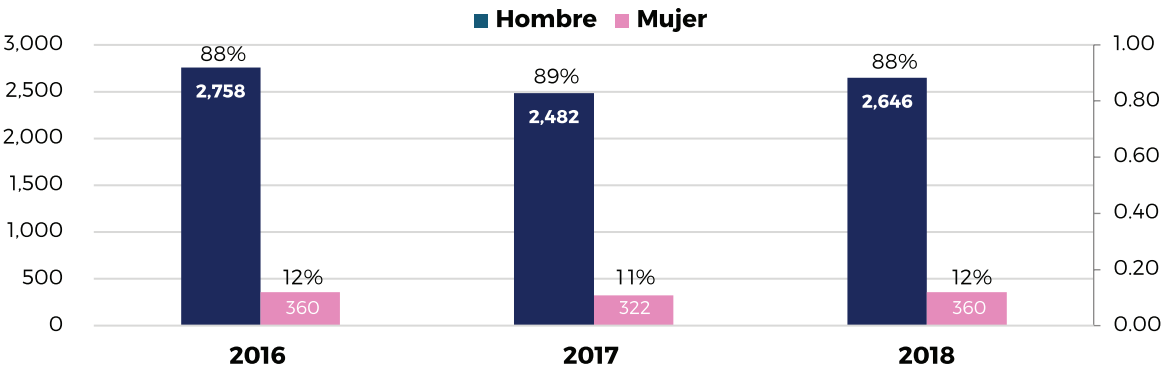
En la gráfica anterior se puede observar que durante el período 2017-2018 se ha producido un incremento en el número de fallecidos y en la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes. Este incremento es debido, en gran medida, a la mejora que se ha producido en el procedimiento de registro de los accidentes y sus víctimas, tal y como se ha explicado en el capítulo 4. “Mejorar los sistemas de datos de accidentes produce un aumento en el registro de víctimas, pero ayuda a comprender las causas”.

Esta mejora importante en el sistema de registro de accidentes se ha visto reforzado por el hecho de que, en el año 2018, el **INTRANT** llevó a cabo una serie de talleres de socialización y concientización a todos los médicos legistas y forenses del Instituto Nacional de Ciencias Forenses (**INACIF**), siendo esta institución una de las tres fuentes primarias de datos de siniestralidad vial más importante del país.

B. DISTRIBUCIÓN MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR SEXO. PERÍODO 2016 - 2018.

Al analizar la siniestralidad por tránsito en función al sexo, evidenciamos una tendencia constante en la proporción de las víctimas, observándose que durante el período 2016-2018 más del 88% de las mismas fueron hombres, mientras que las mujeres representaron aproximadamente el 12% del total de muertes. Este hecho tiene su explicación, entre otros factores, en que más de las tres cuartas partes de las personas físicas propietarios de vehículos son hombres. Concretamente, el informe del parque vehicular de 2019, publicado por la Dirección General de Impuestos Internos, indica que el 77.5 % de esta población corresponde a hombres, mientras que el 22.5 % corresponde a mujeres. Del mismo modo el 83.4% de los propietarios de motocicletas son hombres y el restante 16.6% son mujeres.

Gráfica 4 - Distribución muertes a causa del tránsito por sexo. Período 2016 -2018



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

C. NÚMERO DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR GRUPO ETARIO. PERÍODO 2016-2018.

A continuación, podemos identificar un comportamiento muy similar en el período 2016-2018 con relación a las edades y sexo de las víctimas fallecidas en siniestros viales, concluyendo que las principales víctimas son hombres, mayoritariamente jóvenes con edades entre 15 y 34 años.

Tabla 1 - Número de muertes a causa del tránsito por año y sexo según grupo etario. Período 2016 -2018

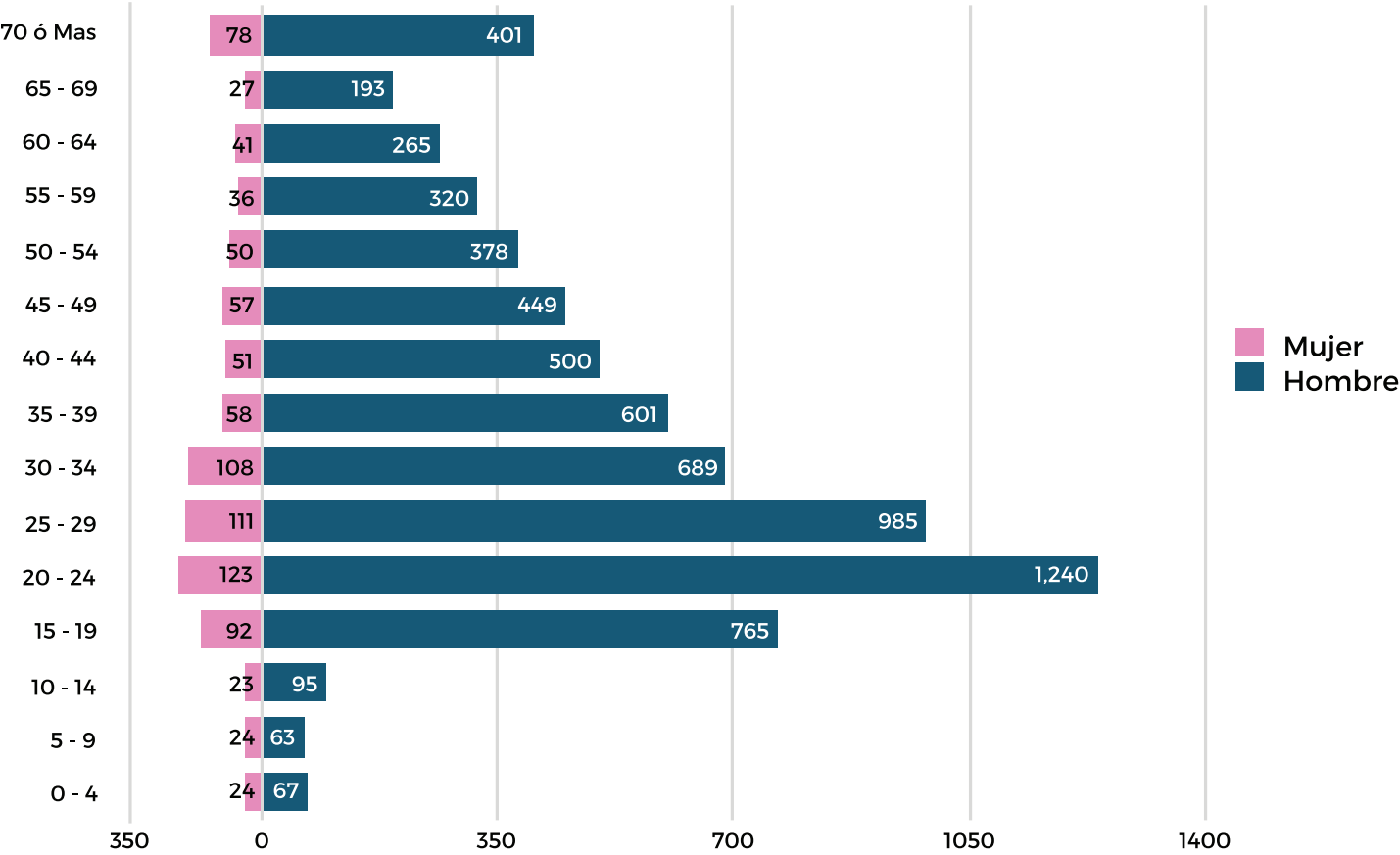
Grupos Etarios	Año					
	2016		2017		2018	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
0 - 4	18	6	24	9	25	9
5 - 9	29	10	20	7	14	7
10 - 14	41	6	30	7	24	10
15 - 19	269	26	238	33	258	33
20 - 24	410	40	433	37	397	46
25 - 29	298	32	320	29	367	50
30 - 34	199	31	237	44	253	33
35 - 39	176	14	198	22	227	21
40 - 44	142	11	178	19	180	21
45 - 49	132	18	147	17	170	22
50 - 54	108	14	130	16	140	20
55 - 59	95	12	96	11	129	13
60 - 64	89	17	83	9	93	15
65 - 69	62	8	63	8	68	11
70 o Más	131	23	138	26	132	29
Sin Dato	559	92	147	28	169	20
Total	2,758	360	2,482	322	2,646	360

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.



En la **gráfica 5** siguiente podemos observar el número de fallecidos a causa del tránsito por sexo, según grupo etario, acumulados durante el período 2016-2018, evidenciándose una marcada prevalencia en hombres con edades comprendidas entre los 15 y 34 años.

Gráfica 5 - Número de muertes a causa del tránsito acumulado por sexo según grupo etario.
Período 2016 -2018

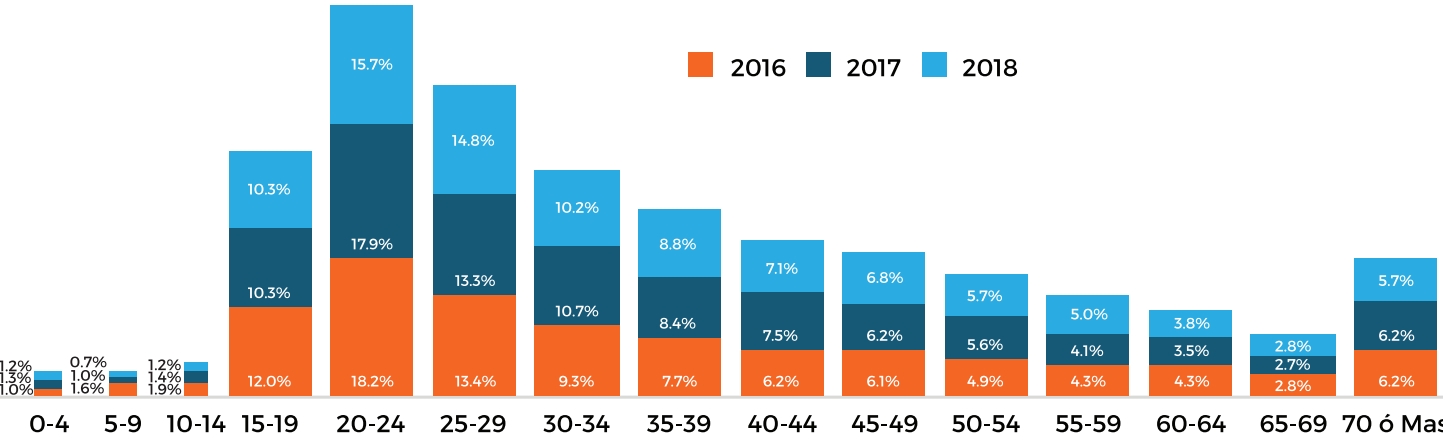


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.



Al analizar las proporciones de muertes a causa del tránsito por grupo etario observamos que durante el período 2016-2018 se ha mantenido una tendencia similar, de forma que siguen siendo los jóvenes entre 15 y 34 años los que mayoritariamente pierden sus vidas en nuestras vías.

Gráfica 6 - Proporción de muertes a causa del tránsito por grupo etario. Período 2016 -2018



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

D. NÚMERO Y PORCENTAJE DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO. 2016-2018.

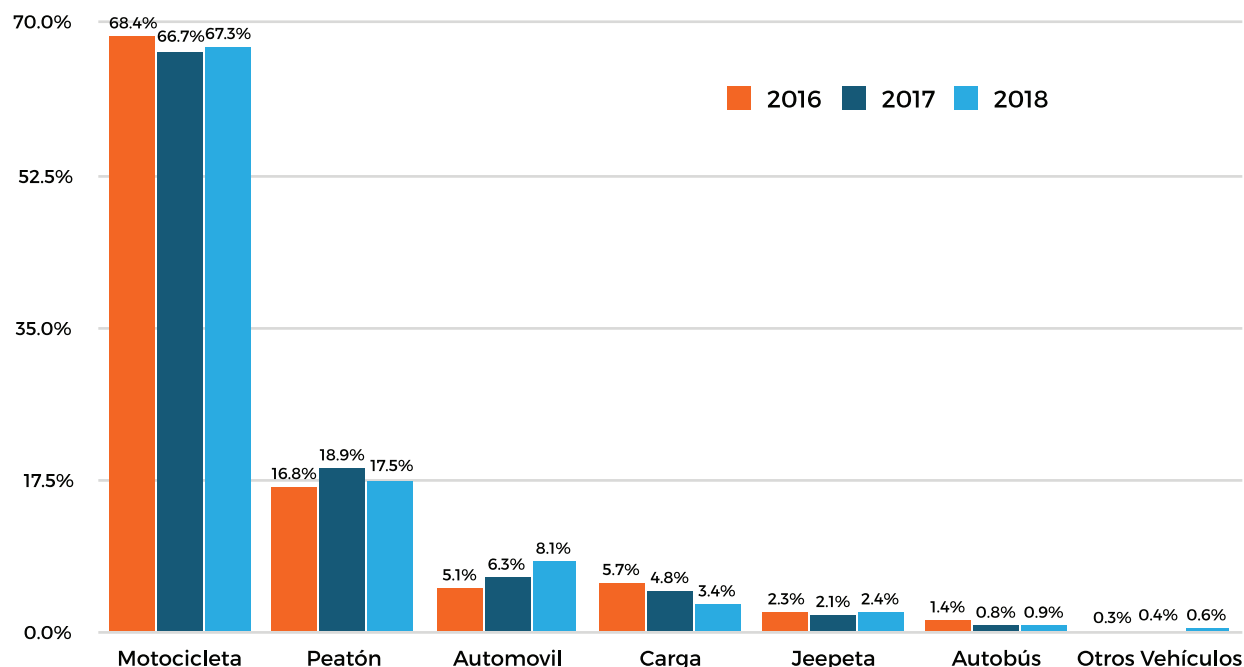
Al analizar la siniestralidad por tipo de vehículo o medio de transporte utilizado por la víctima al momento del evento, se observa que las motocicletas son el tipo de vehículo de mayor prevalencia, seguido de los peatones. En total, como se indicaba anteriormente en el capítulo 5. “Estrategias de Seguridad Vial para grupos de alto riesgo: peatones y motociclistas”.

Tabla 2 - Número de muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo. Período 2016 -2018

Tipo de vehículo	Año		
	2016	2017	2018
Motocicleta	1,452	1,241	1,573
Peatón	357	351	409
Automóvil	108	118	189
Carga	121	89	79
Jeepeta	49	39	55
Autobús	29	15	20
Otros Vehículos	6	7	13
Sin Dato	996	944	668
Total	3,118	2,804	3,006

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

Gráfica 7 - Porcentaje de muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo. Período 2016 -2018

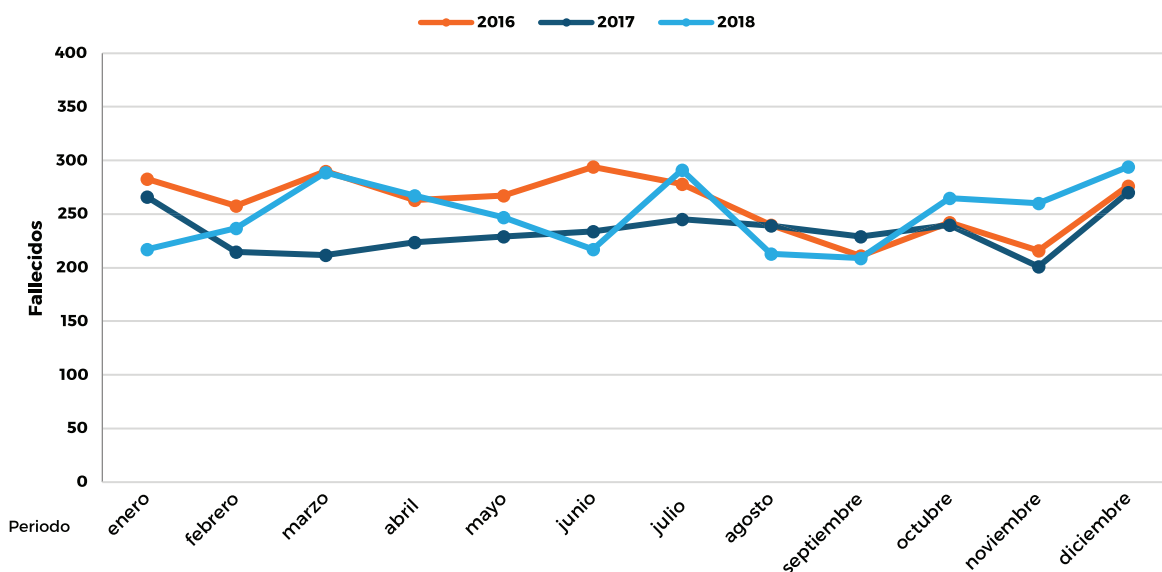


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019. Nota: No incluye registros sin datos.

E. NÚMERO DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR MES. PERÍODO 2016-2018.

El comportamiento de la distribución de muertes a causa del tránsito a lo largo de un año, para los años 2016 a 2018, es mostrado en la siguiente gráfica, observándose cuatro picos importantes: enero (puede deberse a la movilización de la población hacia interior del país por motivo los distintos días festivos que se celebran en dicho mes), marzo (se puede explicar a que en los años 2016 y 2018 la semana santa se celebró en el referido mes), julio (mes del año en el que se producen las vacaciones escolares de verano) y diciembre (evidentemente el mes de mayor dinamismo económico y social).

Gráfica 8 - Número de muertes a causa del tránsito por mes. Período 2016 -2018



La problemática de las muertes a causa del tránsito cuando analizamos de forma cruzada las variables “meses del año” y “días de la semana” en los que ocurren las mismas, se observa que la mayor cantidad se centran en los fines de semana (viernes, sábados y domingos) y los lunes, resultando además que este comportamiento se mantiene relativamente constante para todos los meses del año.

Tabla 3 - Porcentaje fallecidos a causa del tránsito por día de la semana según mes de ocurrencia.

Período 2016 -2018

Año/Mes	Día de la Semana							Total
	Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	
2016	689	552	346	324	301	380	526	3,118
Enero	50	46	22	22	39	57	47	283
Febrero	60	54	26	36	27	21	34	258
Marzo	47	41	44	35	33	39	51	290
Abril	47	43	26	24	14	48	61	263
Mayo	64	52	34	28	26	27	36	267
Junio	80	55	30	35	27	26	41	294
Julio	69	45	24	26	20	27	67	278
Agosto	58	46	40	28	22	15	31	240
Septiembre	42	41	21	19	25	34	29	211
Octubre	71	45	17	17	24	20	48	242
Noviembre	45	35	33	29	17	29	28	216
Diciembre	56	49	29	25	27	37	53	276
2017	640	492	313	287	330	333	409	2,804
Enero	76	46	28	28	20	34	34	266
Febrero	35	35	28	24	44	22	26	214
Marzo	38	38	23	18	31	28	36	212
Abril	56	28	23	20	32	23	42	224
Mayo	52	47	28	33	19	24	26	229
Junio	44	45	14	15	38	39	39	234
Julio	59	46	25	21	26	23	45	245
Agosto	54	46	33	36	27	17	26	239
Septiembre	46	43	29	23	14	33	41	229
Octubre	59	50	33	16	18	34	31	241
Noviembre	41	20	25	25	29	30	31	201
Diciembre	80	48	24	28	32	26	32	270

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

(Continúa)

Año/Mes	Día de la Semana							Total
	Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	
2018	674	537	377	352	307	357	402	3,006
Enero	50	50	26	33	17	21	20	217
Febrero	44	36	34	24	35	28	36	237
Marzo	64	38	27	24	31	56	49	289
Abril	73	63	31	31	20	18	31	267
Mayo	52	30	39	30	34	33	29	247
Junio	45	37	28	27	22	28	30	217
Julio	64	57	40	31	25	29	45	291
Agosto	44	37	18	23	32	29	30	213
Septiembre	56	37	25	21	15	21	34	209
Octubre	46	64	40	42	18	32	23	265
Noviembre	72	38	24	22	38	29	37	260
Diciembre	64	50	45	44	20	33	38	294

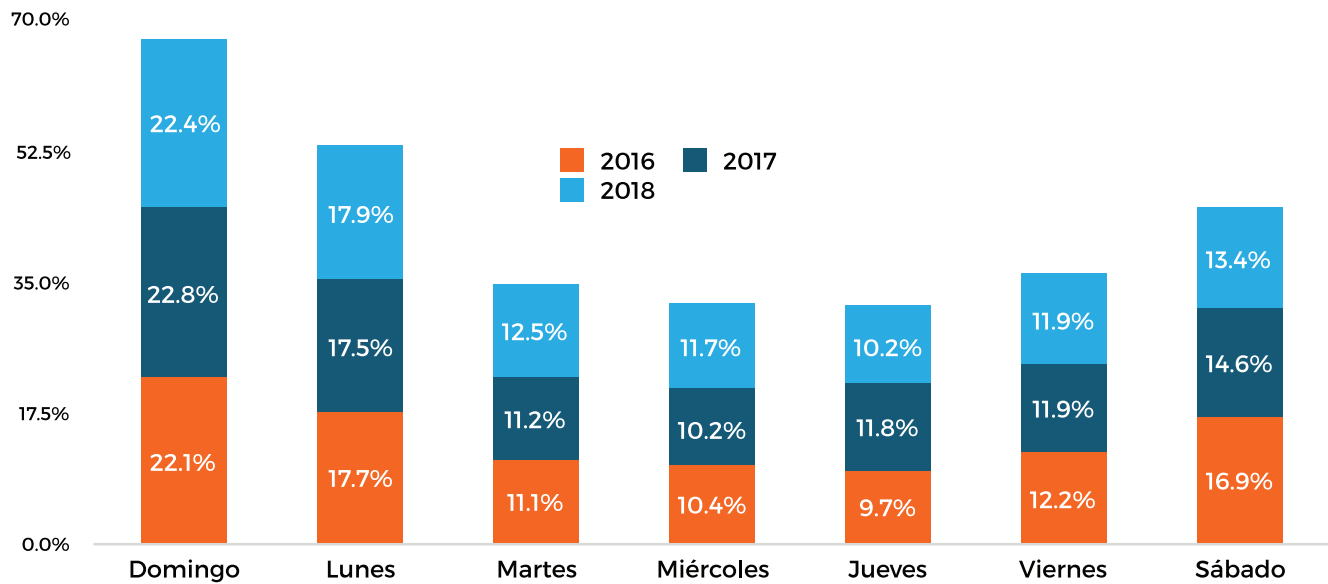
Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

A continuación, se presentan de manera gráfica los porcentajes de las muertes a causa del tránsito ocurridas en el país por día de la semana durante el período 2016-2018, observándose, tal y como se apuntaba en el comentario referido a la tabla anterior, que más del 60% de las muertes se producen de viernes a lunes, evidenciándose estabilidad en el comportamiento de las cifras en el centro de la semana: martes, miércoles y jueves.

F. PORCENTAJE DE MUERTES CAUSA DEL TRÁNSITO POR DÍA DE SEMANA. PERÍODO 2016-2018.

Gráfica 8 - Porcentaje de muertes causa del tránsito por día de semana.

Período 2016 -2018



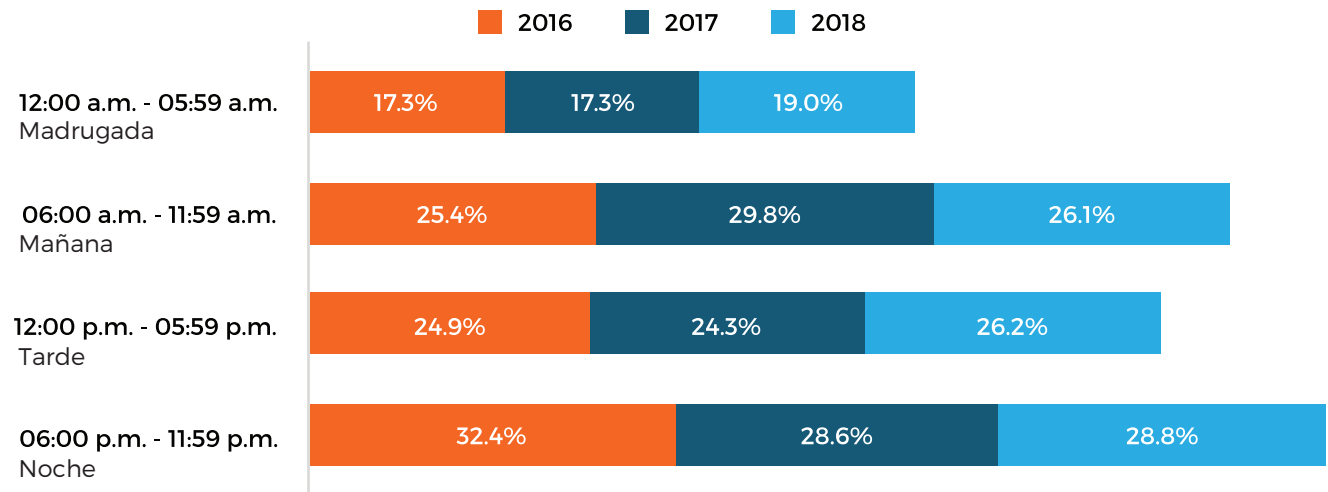
Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

G. NÚMERO Y PORCENTAJE DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR RANGO DE HORARIO DE OCURRENCIA DE LOS EVENTOS. PERÍODO 2016-2018.

Al analizar las muertes causadas por el tránsito en función al rango horario, observamos que en el último cuadrante, es decir, entre las 6:00 p.m. y las 11:59 p.m. es cuando se produce la mayor proporción de fatalidades.

Gráfica 9 - Porcentaje de fallecidos a causa del tránsito por rango de horario.

Período 2016 -2018



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019. Nota: No incluye registros sin datos.

H. NÚMERO Y PORCENTAJE DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE ACCIDENTE. PERÍODO 2016-2018.

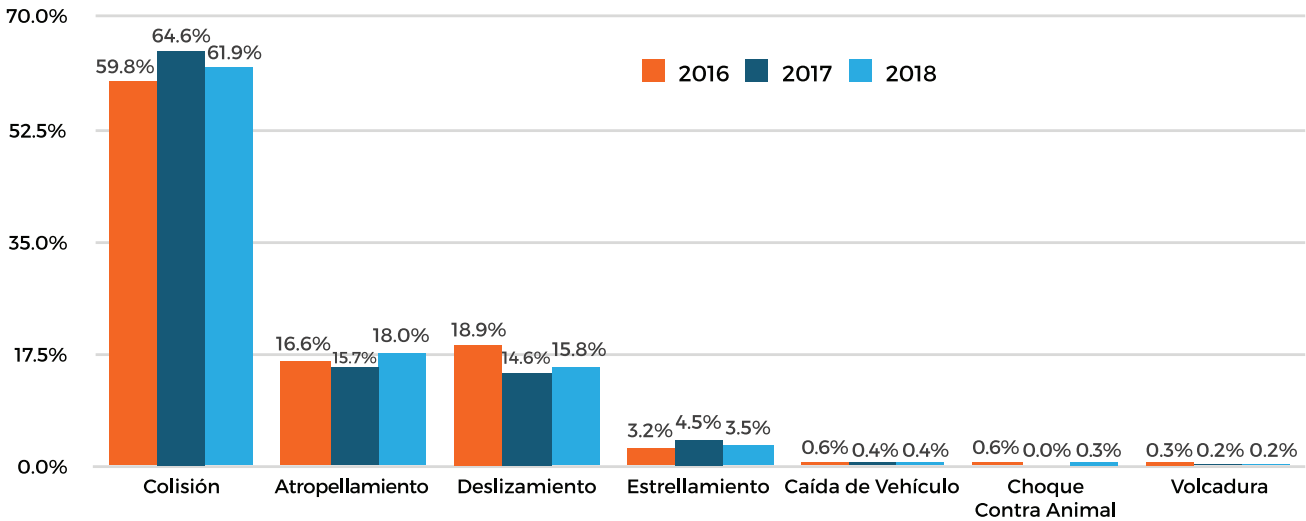
Si se analizan los fallecimientos a causa del tránsito según el tipo de accidente, se observa que las colisiones continúan siendo los principales tipos de accidentes que se producen en nuestro país, detectándose además un aumento para los años 2017 y 2018 respecto del año 2016. Dicho incremento se explica por la mejora reflejada en la clasificación de esta variable, donde además se observa una reducción en el número de registros “Sin Dato”, también como consecuencia de la mejora producida en el sistema de registro de datos de siniestralidades.

Tabla 4 - Número de muertes a causa del tránsito por tipo de accidente. Período 2016 -2018

Tipo de accidente	Año		
	2016	2017	2018
Colisión	1,284	1,441	1,509
Atropello	357	351	438
Deslizamiento	405	325	384
Estrellamiento	68	100	86
Caída de Vehículo	13	8	9
Choque Contra Animal	13	0	8
Volcadura	7	5	4
Sin Dato	971	574	568
Total	3,118	2,804	3,006

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

Gráfica 10 - Número de muertes a causa del tránsito por tipo de accidente. Período 2016 -2018

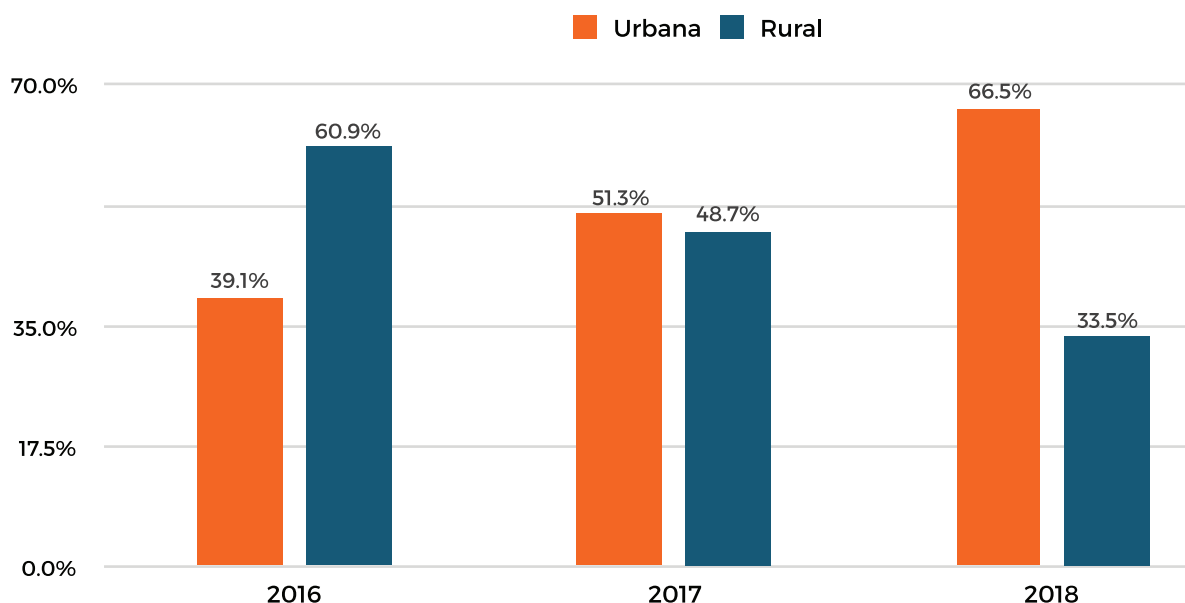


Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019. Nota: No incluye registros sin datos.

I. NÚMERO DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR ZONA DE OCURRENCIA.

Gráfica 11 - Porcentaje de muertes a causa del tránsito según zona de ocurrencia.

Período 2016 -2018



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

J. DISTRIBUCIÓN DE MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR PROVINCIAS DE OCURRENCIA. PERÍODO 2016-2018.

A continuación, al analizar la distribución de muertes causadas por el tránsito según la provincia de ocurrencia, observamos que para el año 2018 alrededor del 72% de las muertes se produjeron en las siguientes 10 provincias: **Santo Domingo (18.76%)**, **Santiago (12.24%)**, **San Cristóbal (8.08%)**, **La Vega (6.95%)**, **Distrito Nacional (6.65%)**, **La Altagracia (5.79%)**, **Puerto Plata (3.66%)**, **Monseñor Nouel (3.46%)**, **San Juan (3.36%)** y **San Pedro de Macorís (3.33%)**.

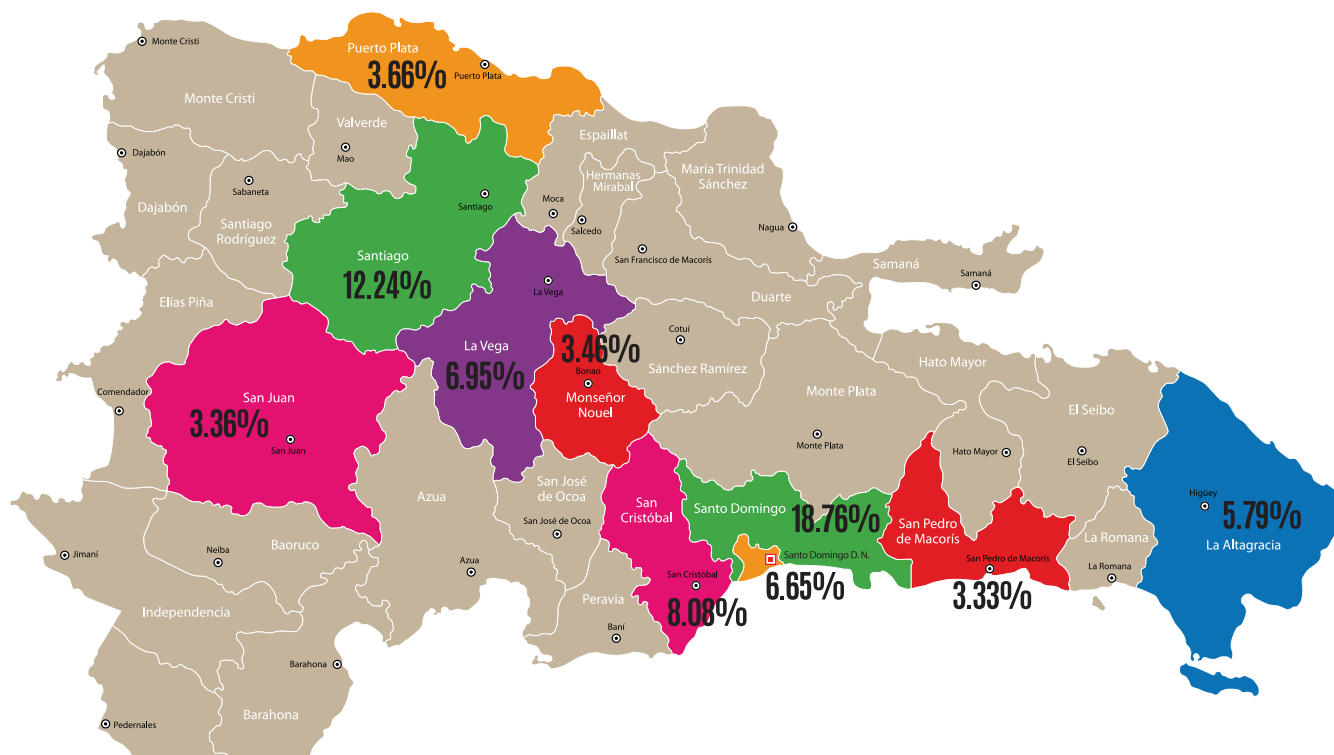


Tabla 5 - Distribución de muertes a causa del tránsito por provincias de ocurrencia. Período 2016 -2018

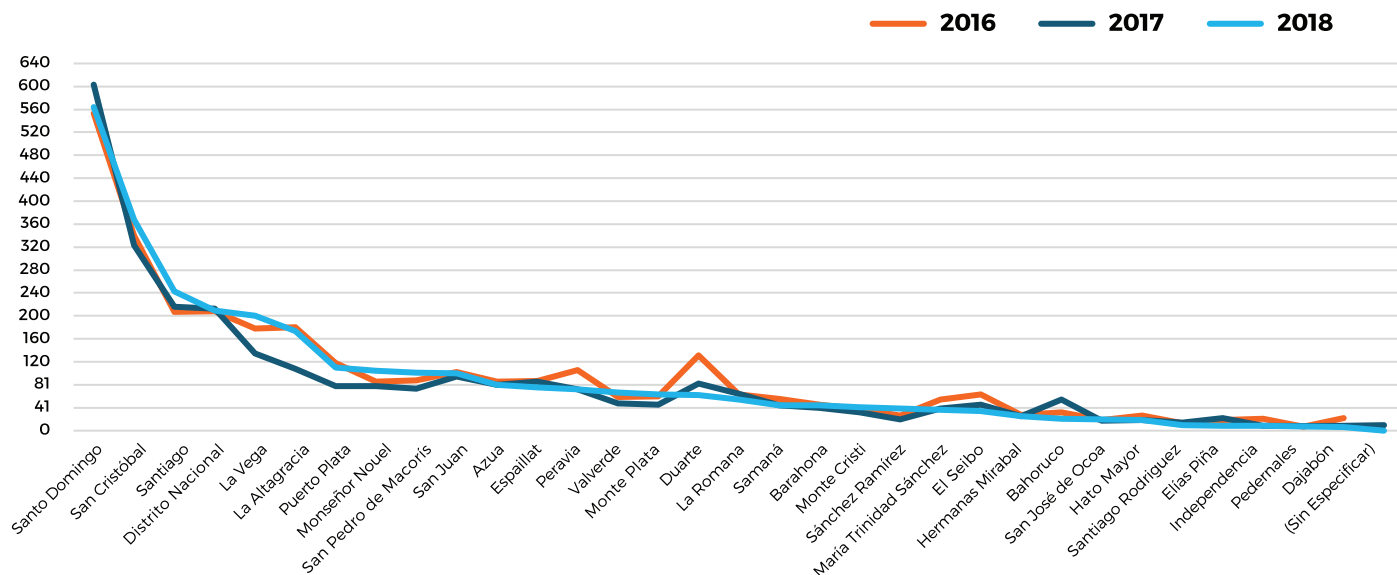
Provincias	Año		
	2016	2017	2018
Santo Domingo	553	603	564
Santiago	340	323	368
San Cristóbal	207	216	243
La Vega	208	213	209
Distrito Nacional	178	135	200
La Altagracia	180	108	174
Puerto Plata	118	78	110
Monseñor Nouel	86	78	104
San Juan	88	73	101
San Pedro de Macorís	102	94	100
Azua	86	80	80
Españat	87	86	75
Peravia	106	72	72
Valverde	59	48	66
Monte Plata	60	45	63
Duarte	131	82	62
La Romana	63	64	54
Barahona	45	40	44
Samaná	55	44	44
Monte Cristi	38	32	41
El Seibo	26	20	39
Sánchez Ramírez	54	39	36
María Trinidad Sánchez	63	45	34
Bahoruco	28	25	25
Hermanas Mirabal	32	54	21
San José de Ocoa	18	17	20
Hato Mayor	26	18	18
Elías Piña	13	14	10
Independencia	21	9	8
Santiago Rodríguez	18	22	8
Pedernales	7	8	7
Dajabón	22	9	6
Sin Especificar	0	10	0
Total	3,118	2,804	3,006

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

En la gráfica siguiente presentamos la distribución del número de muertes a causa del tránsito por provincia de ocurrencia, observándose una tendencia similar en el total de muertes para cada año estudiado.

Gráfica 12 - Distribución de muertes a causa del tránsito por provincias de ocurrencia.

Período 2016 -2018



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), 2019.

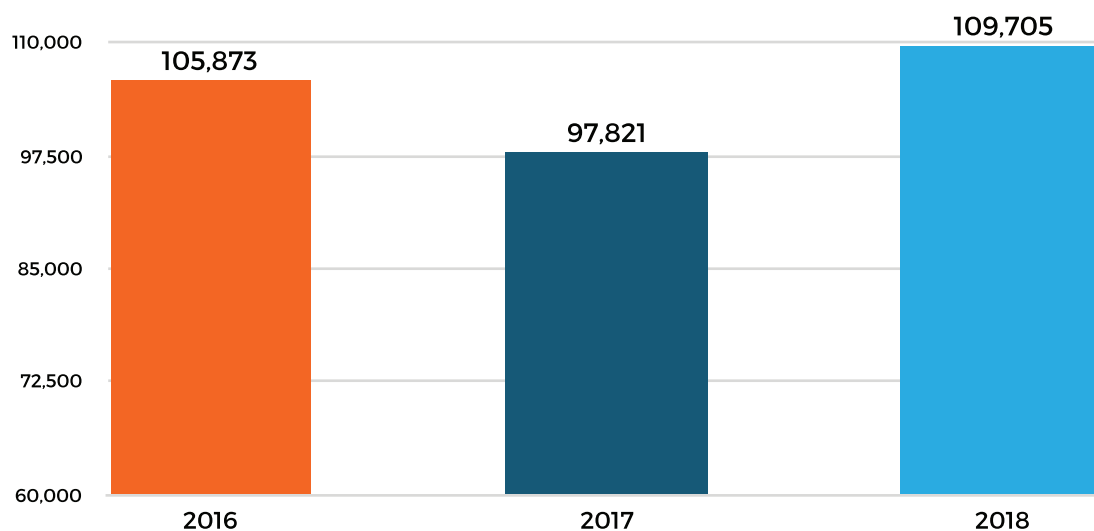
2. MORBILIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO.

A. NÚMERO DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR AÑO, PERÍODO 2016-2018.

En las gráficas y tablas siguientes analizamos el número de personas lesionadas reportado por el Ministerio de Salud Pública, en función a los que recibieron atenciones médicas en las áreas de emergencias de los hospitales a nivel nacional.

Es importante destacar que el incremento en el número de personas lesionadas a causa del tránsito reflejado en el año 2018 se explica en gran medida por el incremento, de 355 a 387, en el número de centros notificadores de lesiones causadas por el tránsito, lo que se traduce en una ampliación importante del 9% respecto del año 2017 en la cobertura del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE).

Gráfica 13 - Número de lesionados a causa del tránsito por año. Período 2016 -2018

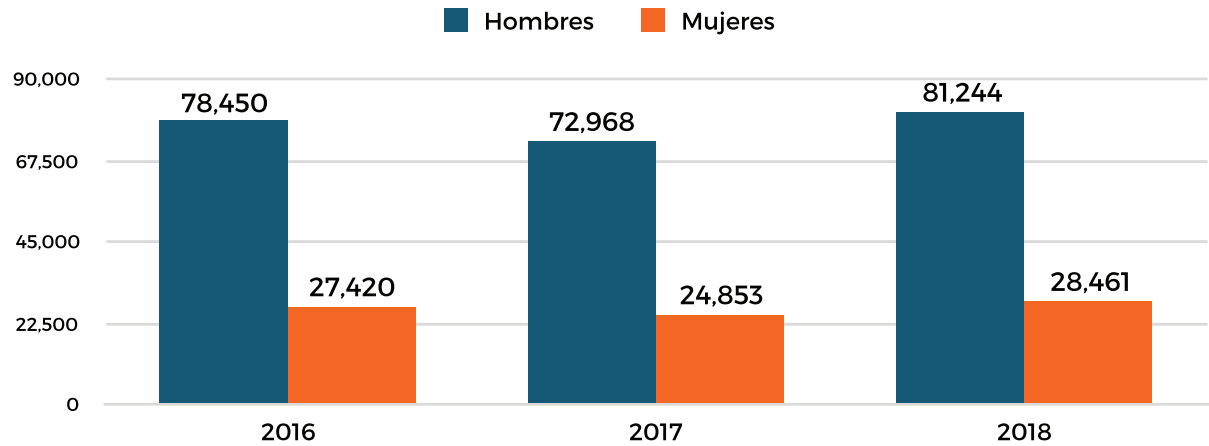


Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2018.

B. NÚMERO DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR SEXO. PERÍODO 2016-2018.

En las lesiones a causa del tránsito entre los años 2016-2018, observamos un comportamiento similar al analizar la distribución de víctimas por género, continúan bien marcada la prevalencia en los hombres con aproximadamente el 76% del total de víctimas con lesiones ocasionadas por siniestros viales en el año 2018, similar a como se observó con el número de muertes ocasionadas por el tránsito.

Gráfica 14 - Número de lesionados a causa del tránsito por sexo. Período 2016 -2018



Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2018.

C. NÚMERO Y PORCENTAJE DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR GRUPO ETARIO. PERÍODO 2016-2018. PERÍODO 2016-2018.

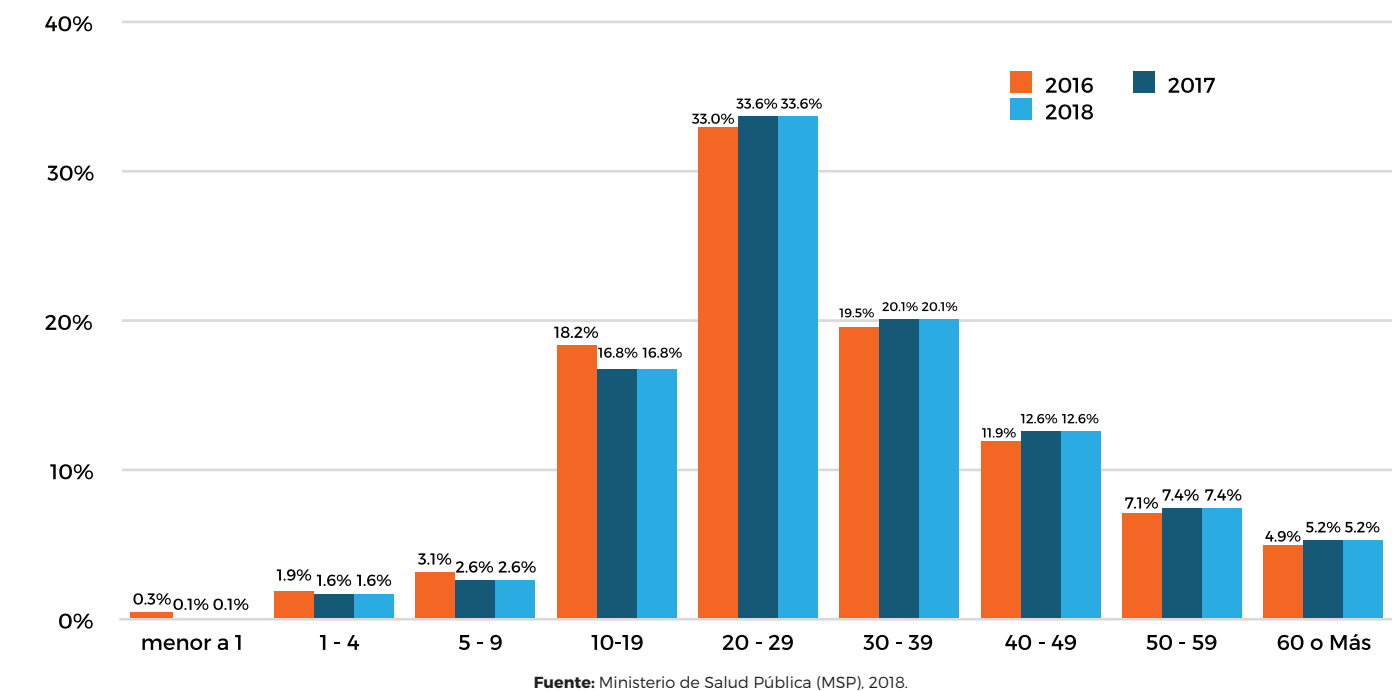
En función a las edades de los lesionados a causa del tránsito, podemos evidenciar que la población con edades comprendidas entre los 20 y 29 años es la que presenta el mayor número de víctimas.

Tabla 6 - Número de lesionados a causa del tránsito por grupo etario. Período 2016 -2018

Grupo Etario	2016	2017	2018
menor a 1	365	118	189
1 - 4	2,045	1,571	1,703
5 - 9	3,300	2,502	2,955
10 - 19	19,303	16,428	18,835
20 - 29	34,947	32,887	34,459
30 - 39	20,628	19,617	21,889
40 - 49	12,585	12,324	14,759
50 - 59	7,465	7,256	8,917
60 o Más	5,235	5,118	5,999
Total	105,873	97,821	109,705

Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2018.

Gráfica 15 - Porcentaje de lesionados a causa del tránsito por grupo etario.
Período 2016 -2018



D. NÚMERO DE LESIONADOS A CAUSA DEL TRÁNSITO POR PROVINCIA QUE NOTIFICA, PERÍODO 2016-2018.

La distribución por provincias del número de lesionados a causa del tránsito se presenta en la siguiente tabla, observándose que para el año 2018 las cuatro provincias con mayor número de notificaciones fueron: Santo Domingo (39,793), Santiago (14,194), San Cristóbal (10,756) y La Vega (7,459), siendo además cuatro de las cinco provincias del país con mayor número de población.

En el mismo orden, es importante puntualizar que la República Dominicana cuenta con tres hospitales traumatológicos, dos de los cuales se encuentran ubicados en la provincia de Santo Domingo y el tercero en La Vega.

Tabla 7 - Distribución de lesionados a causa del tránsito por provincia que notifica. Período 2016 -2018

Provincia ^(a)	2016	2017	2018
Santo Domingo ¹	38,822	36,306	39,793
Santiago	15,546	16,677	14,194
San Cristóbal	6,984	7,806	10,756
La Vega ²	6,306	5,265	7,459
Puerto Plata	2,490	2,334	3,183
San Juan	686	1,359	2,721
María Trinidad Sánchez	2,398	2,617	2,591
Monseñor Nouel	1,790	1,243	2,495

Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2018.

Provincia	2016	2017	2018
Distrito Nacional	5,451	2,881	2,401
Valverde	1,905	1,552	2,279
Españolat	2,801	2,262	2,193
Monte Cristi	856	592	2,119
Samaná	2,370	1,853	1,902
Duarte	1,652	1,812	1,719
La Romana	490	1,198	1,695
Barahona	1,132	1,339	1,596
San Pedro de Macorís	1,088	1,019	1,472
Sánchez Ramírez	1,004	874	1,442
Peravia	795	1,176	1,424
Hermanas Mirabal	3,183	2,038	1,249
La Altagracia	2,652	523	896
San José de Ocoa	863	882	773
Elías Piña	570	269	611
Monte Plata	2,095	2,213	537
Hato Mayor	454	453	449
Azua	84	124	370
El Seibo	236	345	356
Bahoruco	234	308	355
Santiago Rodríguez	578	118	296
Dajabón	178	178	203
Independencia	173	168	162
Pedernales	7	37	14
Total	105,873	97,821	109,705

Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP), 2018.

a) Se refiere a la provincia donde está ubicado el centro de salud que notifica las lesiones por tránsito.

1) Se encuentran los hospitales traumatológicos: Hospital Docente Universitario Dr. Darío Contreras y Hospital Traumatológico Dr. Ney Arias Lora.

2) Se encuentra el Hospital Traumatológico y Quirúrgico Prof. Juan Bosch.



Parque Infanto-Juvenil de Educación vial: construyendo una nueva cultura de la seguridad vial.

Un hito importante alcanzado por el Gobierno Dominicano a través del INTRANT, en materia de educación vial, fue la puesta en funcionamiento del Primer Parque Infanto-Juvenil de Educación Vial de la República Dominicana, en el proyecto habitacional Ciudad Juan Bosch, como un recurso didáctico con metodología activa, participativa y experimental en donde los alumnos aprenden normas, señales, estrategias, actitudes, valores, hábitos y comportamientos como peatones, patinadores, ciclistas e incluso, como ciclomotoristas.

Este tipo de Parque de Educación Vial, modelo en República Dominicana, fue concebido como un instrumento didáctico de metodología activa, participativa y experimental, proporcionando un ambiente donde los estudiantes aprenden sobre sus roles y deberes como usuarios de las vías e incluso como conductores en edades más avanzadas, con el fin de crear una comunidad de futuros conductores más responsables.

La construcción fue realizada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (**MOPC**), bajo diseño formulado por Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (**INTRANT**). El Parque se inauguró en julio de este año, en acto encabezado por el Presidente de la República Dominicana, Lic. Danilo Medina Sánchez. Cuenta con un área de construcción de 8,657 m², dotada de aula de formación, circuito de prácticas, área de realidad virtual y realidad aumentada, parqueos, almacén y baños. Tiene capacidad para recibir entre 50 y 100 niños por día, lo que equivale a 15,000 mil niños anualmente, aproximadamente, en edades desde 6 hasta los 18 años.



Foto: Presidente de la República Dominicana, Lic. Danilo Medina Sánchez en acto de inauguración

Este servicio, ofrecido por la Escuela Nacional de Educación Vial (**ENEVIAL**), está dirigido a niños y jóvenes, a estudiantes

de centros educativos públicos o privados, a grupos de hijos de colaboradores de instituciones públicas o privadas, a grupos de campamentos y/o clubes infantiles y al público en general, dentro del rango de edad antes señalado.

La edificación principal contiene las oficinas administrativas, garita de seguridad, verja perimetral y frontal, paisajismo, parques, baños para damas y caballeros e iluminación, además de vías construidas en una escala menor, señalizadas e iluminadas para impartir educación vial a niños y jóvenes de los grupos antes mencionados.



Con este tipo de obra, el **INTRANT** apuesta a formar a niños, niñas y adolescentes en una nueva cultura vial, respetuosa de las normas de tránsito y estimulando un correcto comportamiento de estos en sus diferentes roles como usuarios de la vía.



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

En la edición anterior del boletín mostramos tres direcciones con sus respectivos responsables, así que en esta ocasión les presentamos a los restantes directores, sus perfiles profesionales, así como el objetivo misional de las áreas que dirigen.

Biviano de León DIRECTOR DE COMUNICACIONES

Posee aproximadamente 30 años de experiencia en el ejercicio de la comunicación, de los cuales, más de 10 corresponden a la administración pública en cargos directivos. Es Licenciado en Comunicación Social de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), además, tiene Diplomado en Seguridad Social de la Universidad Católica de Santo Domingo. Ha sido Director de Comunicación de varias instituciones públicas. Además, estudiante de término de la Carrera de Derecho de la Universidad de la Tercera Edad.

Objetivo misional de la Dirección de Comunicación: dirigir, coordinar y supervisar las políticas y estrategias de comunicación, así como mantener la buena imagen de la institución ante la opinión pública; sobre la base de la política de información trazada para tales fines.



Rafael Mercedes Catedral DIRECTOR DE SUPERVISIÓN Y CONTROL DE SANCIONES.

Con más de 30 años de experiencia en diferentes cargos de las FFAA, sirviendo en el país y en el servicio exterior. Su formación académica, comprende la Academia Militar de las Fuerzas Armadas, Licenciatura en derecho de la Universidad Tecnológica de Santiago, UTESA, Magister en Seguridad y Defensa del Instituto Superior para la Defensa, INSUDE, Diplomado en Política de Defensa y Seguridad del Center for Hemispheric Defence Study, Washington DC.

Objetivo misional de la Dirección de Supervisión y Control: coordinar a nivel operativo con DIGESETT, organismos castrenses y Procuraduría General de la República, los trabajos de dicha institución con la finalidad de que se obtenga el mejor rendimiento en la aplicación de las normas y regulaciones de tránsito, transporte y seguridad vial, de conformidad con lo dispuesto por la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, sus normas complementarias y los planes estratégicos, programas operativos o acciones en general que se deriven de ellas. A tales efectos, el Reglamento de Funcionamiento de la Dirección General de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) a ser elaborado por el Ministerio de Interior y Policía y el INTRANT de acuerdo con el párrafo del Artículo No. 336 de la citada Ley Núm. 63-17, establecerá el protocolo para la coordinación de la interacción y operaciones de esta Dirección con DIGESETT.



Lumy Brito

DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS

Licenciada en Psicología, egresada de la Universidad Tecnológica de Santiago (UTESA), con estudios de Maestría en Terapia Familiar y de Pareja de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD). Posee una certificación Internacional en Gestión Estratégica de Recursos Humanos por Competencias y Certificación de Especialista en Medición de Competencias a través de Assessment Center y Entrevistas de Incidentes Críticos. También ha realizado estudios en gestión por competencias, liderazgo, negociación y resoluciones de conflictos, entre otros.

Objetivo misional de la Dirección de Recursos Humanos: planificar, desarrollar, dirigir e implementar un sistema de gestión de recursos humanos que garantice la disponibilidad de servidores(as) motivados, eficientes, honestos e idóneos que contribuyan al logro de los objetivos institucionales.



Miguelina Acosta

DIRECTORA DE LA ESCUELA NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL (ENEVIAL)

Posee aproximadamente 23 años de experiencia en educación y formación ciudadana desde diferentes instituciones públicas de la República Dominicana. Su formación académica consiste en una Licenciatura en Educación realizada en Universidad Adventista Dominicana (UNAD), además de Master en Construcción de Paz con la Universidad Maizales de Colombia, y Doctor of Science in Education and Communication de CELA University de Miami, Estados Unidos de Norteamérica.

Objetivo misional de la ENEVIAL: implementar un sistema de educación vial para garantizar el uso correcto de la vía pública a los conductores, peatones y pasajeros, así, como establecer la enseñanza de la educación vial para concientizar y prevenir las inconductas derivadas de la movilidad, el transporte, el tránsito y la seguridad vial.



Zeneida Severino

DIRECTORA JURÍDICA

Doctora en Derecho, egresada de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD) en el año 1991, ha realizado estudios en Derecho Público, Alta Gerencia, Derecho Electoral, Gestión y Transparencia Pública, Soluciones de Conflictos, Derecho de Hacienda e Inversión Pública, entre otros; con 20 años como servidora pública desempeñando varios cargos en la JCE y TSE.

Objetivo misional de la Dirección Jurídica: asesorar en materia legal a funcionarios(as) y servidores(as) de la institución, a fin de que las actividades se desarrollen de acuerdo a las normativas jurídicas vigentes, y recomendar las medidas que sean necesarias para asegurar el buen funcionamiento del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.



Ing. Milcíades Polanco

DIRECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

Posee una vasta experiencia profesional, desarrollada a lo largo de una carrera de más de 60 años. Es Ingeniero civil, egresado de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD). Ha tenido un gran desempeño en el sector transporte del país, fue presidente del Consejo del Fondo de Desarrollo del Transporte (2007-2017), Director de Tránsito y Transporte del Ayuntamiento del Distrito Nacional (1978) y Fundador y Director general de ONATRATE (1979). También participó como experto en los estudios de factibilidad del Metro de Santo Domingo (2006) y estudios de mejora del transporte urbano de Santo Domingo (1978) y Santiago (1999).

Objetivo misional de la Dirección de Transporte Terrestre de Carga: diseñar, implementar y garantizar un sistema eficiente de transporte terrestre de carga 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, sus reglamentos y normas complementarias.



Junior Herrera

DIRECTOR ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

Tiene más de 25 años de experiencia en el sector privado. Es Licenciado en Psicología Industrial de la Universidad O & M, además, es también Licenciado en Contabilidad en la Universidad del Caribe (UNICARIBE). Ha trabajado en el área Impositiva y la Administración financiera, además fue por 11 años auditor de procesos.

Objetivo misional de la Dirección Administrativa y Financiera: planificar, organizar, supervisar y controlar las actividades administrativas y financieras de la institución, a los fines de disponer el presupuesto necesario para lograr el buen desempeño de la misma, velando por el cumplimiento de las políticas, normas y procedimientos administrativos establecidos y asegurando el uso racional de los recursos financieros.



Geremias Miliano Paniagua

DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

Licenciado en Administración de Empresas, con estudios de Maestría en Gerencia Estratégica de los Recursos Humanos, de la Universidad APEC, Maestría en Administración y Dirección de Empresas, MBA, de la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA), y es docente en la Universidad del Caribe de las asignaturas Gestión de Recursos Humanos I y II. Además, posee alrededor de 10 años de experiencia como especialista de recursos humanos.

Objetivo misional de la Dirección de Planificación y Desarrollo: asesorar en materia de políticas, planes, programas y proyectos a la Dirección Ejecutiva y Directores(as), así como elaborar propuestas de desarrollo y aprendizaje organizacional, gestión de calidad, reingeniería de procesos y gestión estadística.



Ing. Hernán Dimitriv Paredes Forzani

DIRECTOR DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL (OPSEVI)

Con aproximadamente 20 años de experiencia en posiciones directivas en la administración pública dominicana. Su formación académica comprende el nivel de grado en Ingeniería Civil, del Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC), además, es Master in Business Administration (MBA), de la Universidad de Barcelona, España, y de Barna Business School, en República Dominicana.

Objetivo misional del OPSEVI: fungir como el principal órgano consultor del Gobierno Central y de los ayuntamientos, para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas y estadísticas de seguridad vial y movilidad que recolectará y gestionará información oportuna, objetiva y confiable que contribuya a la determinación de las causas y efectos de los accidentes de tránsito, evaluará las medidas existentes, planteará nuevas medidas, primordialmente preventivas, y políticas estratégicas en base a la información recopilada y a las propuestas de las áreas técnicas y, en coordinación con la Procuraduría General de la República, realizará una estimación anual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado.



Leandro Domínguez

DIRECTOR DE TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

Licenciado en Procesamiento Electrónico de Datos, egresado de la Universidad Nacional Pedro H. Ureña con Post Grado en Auditoría de Sistema de la Universidad O & M. Además, es Cisco Certified Network Professional (CCNP), con especialidad en Administración de Centro de Cómputos, del Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC), y Tecnología de información-herramientas, de IBM de México, S.A., entre otros. Cuenta con una dilatada carrera en puestos directivos en el sector público, así como ha sido profesor de las escuelas de informática de las universidades O&M y APEC.

Objetivo misional de la Dirección de Tecnología de la Información y Comunicación: diseñar y administrar las aplicaciones y la infraestructura tecnológica del INTRANT y las actividades relacionadas con la planificación, definición de estrategias, dirección y arquitectura de tecnologías de la información, velando por el adecuado uso de los recursos de la información y de las comunicaciones, así como el debido soporte y mantenimiento de los servicios y equipos.



Ing. María Paz Conde

DIRECTORA DE TRÁNSITO Y VIALIDAD

Es Ingeniera Civil, con Post grado y Maestría en Transporte y Vialidad de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), además de poseer un Master en Logística, Transporte y Seguridad Vial de la UNED, Madrid, España, entre otros estudios. Es profesora de Diseño Vial en las universidades INTEC y UNPHU, de Ingeniería de Transito en el Post Grado de Transporte de INTEC y la Escuela de Policía DIGESETT, además es asesora de tesis sobre temas viales y tránsito en UNIBE y UNPHU.

Objetivo misional de la Dirección de Tránsito y Vialidad: coordinar con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones las acciones necesarias para que el país disponga de una infraestructura vial que contribuya al mejoramiento de la movilidad y accesibilidad de los usuarios y garantice la seguridad vial, de conformidad con lo dispuesto por la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana y sus normas complementarias.

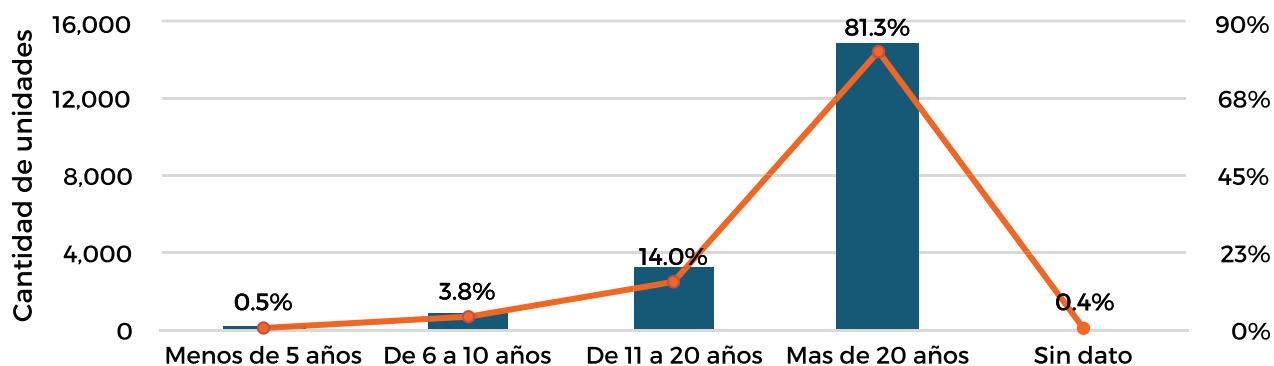


Inicia licitación de 3 nuevos corredores de transporte de pasajeros donde solo operarán autobuses modernos.

En el boletín anterior a este, tratamos todo lo concerniente al Reordenamiento del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros, como uno de los componentes del Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), y como este cambio de modelo en el servicio de transporte se constituía en la mayor apuesta para resolver en el corto, mediano y largo plazo, los problemas relativos a la gran densidad poblacional y vehicular del Gran Santo Domingo, y sus consecuencias en términos de congestionamientos y siniestros viales.

La idea es sustituir el elevado número de unidades de carros públicos, micro buses y mini buses, que actualmente brindan un servicio deficiente, y ocupando demasiado espacio de la vía, por un nuevo sistema basado en corredores, donde menos unidades, compuestas por autobuses modernos de mucha mayor capacidad y eficiencia, brinden un servicio de acuerdo a estándares mínimos de calidad. Con el fin de mostrar la situación actual del servicio que se busca cambiar, en la siguiente figura presentamos el estado de la flota de transporte público que actualmente utilizan los ciudadanos en el Gran Santo Domingo, donde se observa que más del 80% de los vehículos de transporte público tienen una antigüedad de más de 20 años, lo que conlleva a una elevada ineficiencia energética, mayores emisiones de gases contaminantes y problemas de seguridad vial.

81% de la flota de transporte público son vehículos de más de 20 años de antigüedad



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)

Censo de vehículos de transporte público urbano en el gran santo domingo, mayo 2017.

Nuevos Corredores de Autobuses de Santo Domingo

Con el propósito de cambiar la realidad antes expuesta, y avanzar en pasos concretos con el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público, el **INTRANT** hizo un llamado a manifestación de interés para la licitación internacional fase 1 de los nuevos corredores de autobuses de Santo Domingo, Abraham Lincoln, el Nuevo Domingo Savio y el corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch. A continuación se exponen, de forma breve, algunas características de estos Corredores.

Corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch

- **Longitud:** 14.8 kms
- **Cantidad de autobuses:** 35 Unidades
- **Capacidad autobuses:** 90 pasajeros
- **Inicia en:** Ciudad Juan Bosch
- **Termina:** Ave. San Vicente de Paúl con Carretera Mella

Con el propósito de cambiar la realidad antes expuesta, y avanzar en pasos concretos con el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Público, el **INTRANT** hizo un llamado a manifestación de interés para la licitación internacional fase 1 de los nuevos corredores de autobuses de Santo Domingo, Abraham Lincoln, el Nuevo Domingo Savio y el corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch. A continuación se exponen, de forma breve, algunas características de estos Corredores.

Con este corredor se espera impactar a más de 7 comunidades, iniciando en la Ciudad Juan Bosch (preparada para tener 25 mil viviendas), y conectándolas con la Línea 2B del Metro y la Ave. San Vicente de Paul, en Santo Domingo Este.



Corredor Nuevo Domingo Savio:

- **Longitud:** 10.4 kms
- **Cantidad de autobuses:** 10 Unidades
- **Capacidad autobuses:** 50 pasajeros
- **Inicia en:** Av. Padres Castellanos con Av. Francisco del Rosario
- **Termina:** Av. Padres Castellanos con Av. Francisco del Rosario

Este corredor es una pieza integral de la gran ruta urbana de la avenida del Río Ozama para implementarse en la zona del Domingo Savio, con el que se pretende impactar a más de 40,000 habitantes de esta zona y sectores aledaños, además de servir de conexión con la Zona Colonial, con la estación Eduardo Brito, y con el Metro y Teleférico de Santo Domingo.



Corredor Abraham Lincoln:

- **Longitud:** 19 kms
- **Cantidad de autobuses:** 26 Unidades
- **Capacidad autobuses:** 50 pasajeros
- **Inicia en:** Los Ríos, D.N. (Terminal OMSA)
- **Termina:** Calle Paul P. Harris, Centro de los Héroes, D.N.

Concebido hace un año como proyecto piloto para la movilidad, se ha formalizado ahora para beneficio de miles de estudiantes universitarios y habitantes de la Zona Metropolitana. Estos colectivos contarán con este nuevo servicio de transporte colectivo, conectando con las estaciones Pedro Mir del Metro, en la Abraham Lincoln con John F. Kennedy y la estación Francisco Alberto Caamaño en la intersección de dicha avenida con la Correa y Cidrón, convirtiéndose así en un corredor Norte-Sur alimentador del Metro.



Los detalles de estos nuevos corredores fueron dados a conocer en un evento realizado por el **INTRANT** el pasado 20 de noviembre de 2019, con el objetivo de explicar a las empresas interesadas sobre el marco jurídico, los corredores con todas sus características, la demanda que arrojan los estudios realizados, los requerimientos del proceso, los criterios de calidad y desempeño, así como la forma de participar en el mismo.



Además, en el mismo evento, la directora Ejecutiva del INTRANT, la Ing. Claudia Franchesca de los Santos, anunció también que estos corredores operarán con la integración tecnológica de un sistema de interoperabilidad mediante el uso de la tarjeta electrónica SD GO, permitiendo la utilización de una única tarjeta para realizar los transportes en autobús, metro y teleférico.

El proceso dado a conocer mediante convocatoria pública cuenta con el interés de empresas de transporte, bancos y operadores locales e internacionales.

Entre los interesados internacionales están First Group de Inglaterra, World Connecting Center de China, Mobility ADO de Mexico, Busport S.A. de Panama, Smartech Energy Systems LLC de Estados Unidos, AC&A Global de Argentina y Alsa National Express de España.

Mientras que dentro de las empresas locales que manifestaron su interés están Constructora Retro, Asetran S.R.L., Tarea Bus S.A, Henríquez y Asociados CK Trans Motors SRL, Consorcio Mochotran, Peravia Motors, Caribe Tours, Trust Touristic Transportation SRL, Santo Domingo Motors Company SRL, Viamar SA, Transporte Espinal, Constructora Rizek & Asociados SRL y CVS Caribbean Valet Services.

La licitación correspondiente fue lanzada el 26 de diciembre del año 2019.





Alcohol y conducción: puntos de revisión de alcoholemia

La incidencia del alcohol en los accidentes de tránsito es muy problemática, con consecuencias trágicas para todos los usuarios de la vía pública, pues la ingesta del mismo no solo produce una reducción de la capacidad de respuesta del conductor, sino que también ocasiona el efecto de sobreestimar las propias capacidades de las personas, cuando en realidad estas se ven mermadas de forma muy importante.

**Según la Organización Mundial de la Salud (OMS),
para una persona que ha consumido alcohol antes de conducir,
el riesgo de que sufra un siniestro mortal es 17 veces mayor.**

Para atacar este factor de riesgo, desde el **INTRANT** implementamos por primera vez los puntos de revisión de alcoholemia en puntos estratégicos de Santo Domingo y Santiago, junto con la campaña “Tómatelo en Serio”, luego de un arduo período de entrenamiento de nuestros técnicos y de los agentes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

Estos operativos realizados por la **DIGESETT**, con el acompañamiento técnico del INTRANT, buscan en una primera fase educar a los conductores y familiarizarlos con una metodología que en estos momentos les resulta nueva.

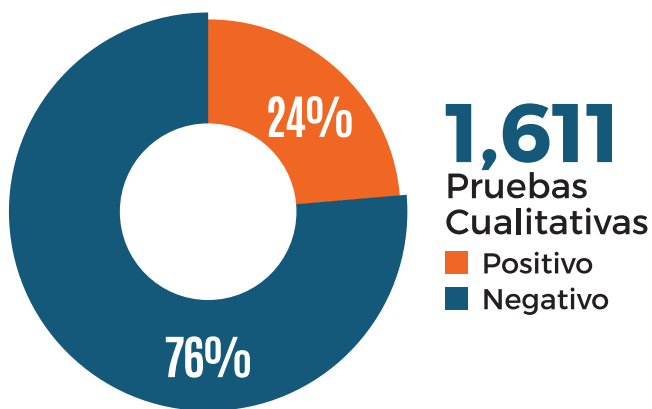
Los puntos de revisión de alcoholemia consisten en la ejecución de un protocolo que incluye el establecimiento de un perímetro especial tomando un espacio adecuado de la vía, con los elementos correspondientes para detener, aleatoriamente y con seguridad, una parte de los vehículos que por ella circulan. Cuando un conductor es detenido, el agente le explica en qué consiste el operativo y posteriormente pasa a realizarle una prueba inicial cualitativa o de tamizaje para determinar la presencia o no de alcohol en el organismo, de forma que si el resultado es negativo, se invita al ciudadano a continuar su camino, pero si esta prueba inicial indica presencia de alcohol en el organismo, entonces se pide al conductor pasar a una segunda prueba cuantitativa o evidencial, en la cual se determina si los niveles del alcohol sobrepasan lo legalmente permitido por la Ley No. 63-17, que es 0.25 mgr/l en el aire espirado.

Los conductores que sobrepasaron el límite de alcohol legalmente permitido, son colocados en observación durante unas horas de espera, establecidas por la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, o se les permite marcharse con familiares y/o relacionados que se responsabilizan de llevarlos a su destino final, tal y como lo establece el Párrafo I del Artículo 259 de la misma Ley.

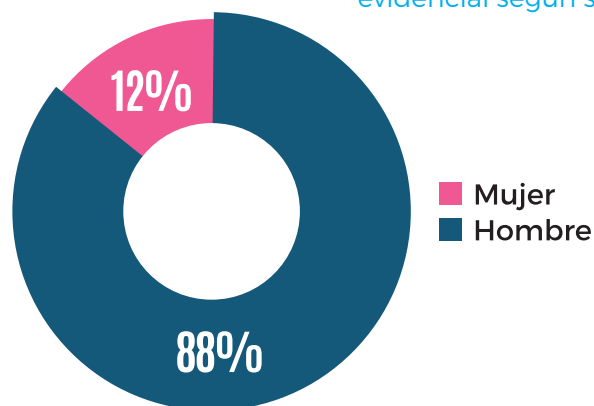
Hasta el momento de la redacción de esta edición del Boletín del **OPSEVI**, se habían realizado 12 operativos de revisión de alcoholemia, entre los meses de agosto y diciembre de 2019, en Ave. Winston Churchill, Ave. Abraham Lincoln, Ave. Hermanas Mirabal, Carretera de San Isidro, Ave. Prolongación 27 de febrero, Autopista del Nordeste y Ave. Hermanas Mirabal.

Del total de 1,611 conductores evaluados, más de tres cuartas partes, dieron un resultado negativo en la prueba cualitativa inicial, es decir, la prueba no arrojó presencia de alcohol en su organismo, mientras que un 24% sí dio positivo a la presencia de esta sustancia en sus cuerpos.

Porcentaje conductores según resultado de prueba cualitativa o tamizaje de alcoholemia.

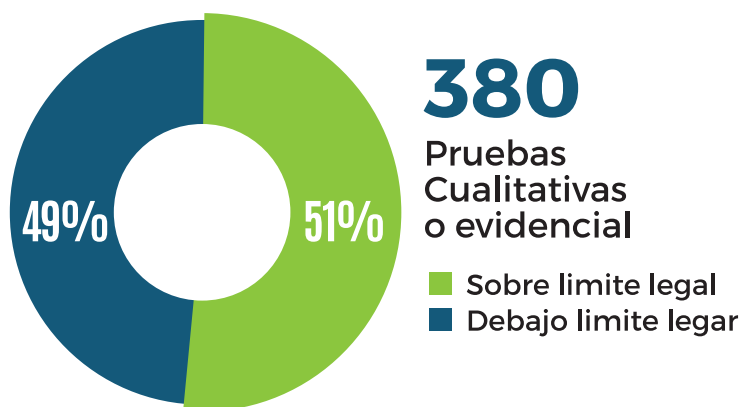


Porcentaje conductores con resultados positivo en la prueba cuantitativa o evidencial según sexo.



Porcentaje de conductores según resultados de la prueba cuantitativa o evidencial de alcoholemia. (Límite permitido 0.25 mgr/l).

Finalmente, del total de conductores que dieron positivo a la presencia del alcohol en la prueba inicial, unos 380 conductores, al pasar por la segunda prueba cuantitativa o evidencial, más de la mitad de estos, 51%, evidenciaron niveles de alcohol superiores al legalmente permitido de 0.25 mgr/l en aire espirado.



Puntos de revisión de alcoholemia:





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

