

## REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRÁNSITO TERRESTRE

**CONSIDERANDO:** Que el Estado Dominicano ha asumido un papel activo en la mejora de la seguridad vial en la República Dominicana, mediante el diseño y la implementación de políticas públicas que logren una reducción significativa de las muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito.

**CONSIDERANDO:** Que, en virtud del citado compromiso en materia de seguridad vial, las políticas en materia de movilidad también se han convertido en una acción prioritaria para el Estado, persiguiendo el objetivo común de mejorar las condiciones en las que se desplazan los ciudadanos.

**CONSIDERANDO:** Que para lograr que las citadas políticas de movilidad y seguridad vial se desarrollen de forma homogénea y con las máximas garantías de éxito, es necesario implementar un sistema de señalización adecuado tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, pues las señales (entendidas en su concepto más amplio) son el único mecanismo para guiar a los usuarios de las vías.

**CONSIDERANDO:** Que, sin perjuicio de lo anterior, el artículo 46 de la Constitución de la República Dominicana sobre “libertad de tránsito” recoge el derecho fundamental de las personas a la libre circulación. Sin embargo, el Estado ha de imponer ciertos límites cuando este tránsito se produzca sobre elementos comunes a todos los ciudadanos, como son las vías expresamente destinadas a la circulación, ya que en ellas concurren multitud de usuarios y puede producirse la colisión de derechos, siendo necesario, por tanto, dictar normas que regulen esta circulación, permitiendo el uso pacífico de las vías a todos los que por ellas transitan. Entre estas normas de circulación se encuentra el respeto a la señalización vial.

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

**CONSIDERANDO:** Que la referida Ley en su artículo 339 establece que el Poder Ejecutivo emitirá un “*Reglamento sobre la señalización horizontal y vertical establecida para el control del tránsito en calles y carreteras y los dispositivos de control de tránsito*”, dentro de los seis (6) meses de la constitución y funcionamiento del INTRANT, previo sometimiento del CODINTRANT.

**CONSIDERANDO:** Que la referida Ley en su artículo 9 establece que el INTRANT, en coordinación con los ayuntamientos, ha de diseñar y supervisar la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en las vías, así como la adecuada colocación de las señales y dispositivos de control de tránsito instalados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

**CONSIDERANDO:** Que el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV) 2017-2020 se estructuró con el propósito para que al año 2020 las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito se hayan visto reducidas en un 30%, definiendo 6 Ejes

Estratégicos y Objetivos Generales que incluyen, entre otras acciones, la ejecución de un plan de señalización en la red vial nacional y en vías locales, y la supervisión del cumplimiento de las Normativas de Señalización en vías existentes y en construcción.

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

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

**VISTO:** El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020, de enero 2017, emitido por la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial por mandato del Decreto núm. 263-16.

**VISTO:** El Manual de Señalización Vial de 1983, publicado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

**VISTO:** El Reglamento Técnico R-017 que establece las Recomendaciones Provisionales para la Presentación de Proyectos Viales, de la Dirección General de Reglamentos y Sistemas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

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

## **REGLAMENTO DE SEÑALIZACIÓN EN EL TRÁNSITO TERRESTRE**

### **TÍTULO I. OBJETO, ALCANCE, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

#### **Artículo 1. Objeto.**

La señalización en el tránsito terrestre es uno de los principales instrumentos con los que se cuenta para regular situacionalmente el tránsito, la movilidad y los comportamientos de vehículos y personas que concurren en las vías públicas del país.

Aunque acertadamente se entiende la señalización como un componente del “factor vía”, también se debe entender el mismo como un componente fundamental del sistema legal/regulatorio. En este sentido, la existencia de una señalización homogénea es la base del necesario conocimiento y reconocimiento que debe haber por parte de los distintos actores del tránsito para su adecuada convivencia.

Así mismo, al igual que la señalización está íntimamente ligada a la vía, lo debe estar al factor humano, por lo que consecuentemente no se deben escatimar medios para incrementar el conocimiento del significado de las señales como parte del conocimiento de las reglas de circulación. En esa línea, se debe fomentar entre los usuarios de la vía el respeto a las señales, fomentando las correspondientes actitudes positivas hacia las mismas, que comienzan por el respeto a las normas que representan.

Con todo, las señales deben implementarse con el primario fin de que puedan ser percibidas adecuadamente, para lo cual se debe atender a principios científicos relacionados con dicho campo

y la detección de señales, tanto en lo que se refiere a sus características físicas como a su ubicación que deberán ser atendidas. El principio básico es que las señales deben poder ser vistas y comprendidas por los usuarios en el caso de estar circulando a la mayor velocidad permitida, para lo cual deberán ubicarse a la distancia y con las características físicas que permitan, más allá de detectarla, contar con el tiempo de reacción necesario que comporta poder tomar la decisión adecuada y ejecutarla.

En otro plano, pese a que la señalización ha sido un componente relativamente alejado de los desarrollos tecnológicos, en los últimos tiempos han aparecido innovaciones, incluidas aquellas embarcadas en los vehículos, que tienen la misma en gran consideración y que en cierto grado refuerzan su presencia. De hecho, la progresiva pero lenta irrupción del vehículo autónomo, en lo que a su seguridad se refiere, está relacionada también con una correcta señalización.

Si bien es cierto que la señalización tiene una relativa estandarización a nivel internacional, que sin duda facilita la operación del tránsito transnacional de personas y mercancías por distintos países y regiones, también constituye un hecho que los distintos países tienen la facultad y competencia de particularizarla en función de la realidad social.

Particularmente en dicho sentido, es muy importante no considerar únicamente una señalización inicial, más allá del proyecto y apertura de una vía, sino que se debe de considerar especialmente importante el mantenimiento de la misma y su adecuación a las eventuales circunstancias cambiantes de la vía y su entorno. Complementariamente, las auditorías de señalización se han mostrado como un instrumento más que necesario y eficaz para adecuar la misma. En dicha tarea deben concurrir los esfuerzos de los responsables de la misma y de los propios usuarios de la vía.

**Párrafo I.** Consecuentemente, el objeto del presente Reglamento es:

1. Establecer las funciones y criterios de instalación y mantenimiento de las señales presentes en las vías públicas de República Dominicana, de forma que sus usuarios puedan transitar en condiciones adecuadas de movilidad y seguridad vial.
2. Generar con ello una estructura multisectorial que permita prevenir los accidentes de tránsito, reduciendo al mínimo las causas organizativas, técnicas y humanas de los riesgos inherentes a estos.

#### **Artículo 2. Alcance.**

El presente Reglamento abarca la señalización instalada en la red vial pública nacional, sea fija o variable, las señales efectuadas por los vehículos y sus usuarios, y las realizadas por los agentes de la DIGESETT en el ejercicio de su labor de regulación y control de la movilidad de personas, mercancías, y de los vehículos que las transportan.

#### **Artículo 3. Ámbito de Aplicación.**

Las disposiciones del presente Reglamento aplican sobre:

1. Todas las vías públicas del territorio nacional de la República Dominicana, sean troncales, regionales, locales o caminos vecinales, tanto de carácter urbano como de carácter rural.

2. Todos los conductores de vehículos, dotados o no de motor, y demás usuarios que transiten o utilicen las citadas vías públicas del país, refiriéndose de forma especial en este último caso a los peatones.
3. Todos los organismos o instituciones responsables de la gestión del tránsito, así como todos los organismos, instituciones, personas físicas o personas jurídicas encargadas de la construcción, del mantenimiento y de la conservación de las vías públicas del país en las que existe señalización.

#### **Artículo 4. Definiciones.**

Para los efectos e interpretación del presente Reglamento, y sin perjuicio de las definiciones del artículo 5 de la Ley núm. 63-17, se adoptarán las establecidas en la *Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, aprobada en sus diferentes actualizaciones por el Consejo de Dirección del INTRANT, de acuerdo con el *Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)*, aprobado mediante el Decreto núm. 177-18.

## **TÍTULO II. DISPOSICIONES GENERALES**

### **CAPÍTULO I. DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL**

#### **Artículo 5. Finalidad de la señalización de tránsito terrestre.**

La misión de las señales es advertir, reglamentar o informar a los usuarios de la vía, con la necesaria antelación, de determinadas circunstancias de la misma o de la circulación. Por tanto, la señalización tiene como finalidad el aumento de la seguridad, la eficiencia y la comodidad de la circulación.

#### **Artículo 6. Funciones específicas de la señalización de tránsito terrestre.**

De acuerdo con la finalidad expresada en el artículo 5, las señales, en función de su tipología, cumplen las siguientes funciones:

1. Advertir con la suficiente antelación de los posibles peligros presentes en la vía y sus inmediaciones, de forma que el usuario sea capaz de adaptar su conducción al entorno por el que se desplaza, reduciendo así el riesgo de accidente.
2. Ordenar la circulación, de acuerdo con las circunstancias de cada lugar y las disposiciones establecidas en la Ley núm. 63-17, de forma que los desplazamientos de los usuarios se gestionen bajo las premisas de coordinación y prioridad en favor de la fluidez y la seguridad.
3. Recordar algunas prescripciones de las Normas de Tránsito, establecidas en la Ley núm. 63-17 y sus reglamentos derivados, de forma que se eviten, en la medida de lo posible, infracciones por errores humanos o negligencias.
4. Establecer prohibiciones o limitaciones específicas, más allá de las prescripciones de las Normas de Tránsito establecidas en la Ley núm. 63-17 y sus reglamentos derivados, por condicionantes de trazado, de conservación de la vía o de circunstancias temporales de la circulación, de forma que se minimicen en la medida posible los peligros asociados a la propia infraestructura.

5. Informar a los usuarios de la vía de situaciones que pueden resultar de su interés, tales como indicaciones generales, orientación, servicios, proximidad a zonas turísticas o campañas informativas en materia de tránsito y seguridad vial.

#### **Artículo 7. Clasificación de la señalización de tránsito terrestre.**

Las señales de tránsito terrestre se clasificarán de forma no exclusiva en función de los siguientes parámetros:

A) De acuerdo con sus características físicas:

1. Señalización vertical
2. Señalización horizontal (marcas viales)
3. Señales de Balizamiento
4. Semáforos
5. Señales de mensaje variable
6. Señales manuales realizadas por los agentes de la DIGESETT
7. Señales de los vehículos y de los usuarios

B) De acuerdo con sus características funcionales:

1. Señales de advertencia de peligro
2. Señales de reglamentación:
  - 2.1. Señales de prioridad
  - 2.2. Señales de prohibición
  - 2.3. Señales de restricción de paso
  - 2.4. Señales de obligación
3. Señales de indicación/Información:
  - 3.1. Señales de indicaciones generales
  - 3.2. Señales de carriles
  - 3.3. Señales de servicio
  - 3.4. Señales de orientación:
    - 3.4.1. Señales de Preseñalización
    - 3.4.2. Señales de Dirección
    - 3.4.3. Señales de Identificación de Carreteras
    - 3.4.4. Señales de Localización
    - 3.4.5. Señales de Confirmación
    - 3.4.6. Señales de Uso Específico Urbano
  - 3.5. Paneles complementarios
  - 3.6. Otras señales

C) De acuerdo con sus características dinámicas:

1. Fijas
2. Variables

## **Artículo 8. Características comunes y específicas de las señales.**

Para el diseño, instalación y/o aplicación de cualquiera de las señales incluidas en los grupos establecidos en el artículo 7, se deberán considerar una serie de aspectos técnicos cuya regulación deberá cumplir las disposiciones establecidas en las normativas técnicas derivadas del presente Reglamento.

**Párrafo I.** Entre los aspectos técnicos que deberán considerarse, se establecen al menos los siguientes:

1. Colocación (disposición longitudinal y transversal, altura y orientación, etc.).
2. Elementos de sustentación y anclaje (postes, anclajes y tornillería).
3. Dimensiones genéricas de las señales.
4. Símbolos e inscripciones.
5. Color.
6. Materiales empleados en su fabricación.
7. Visibilidad diurna y nocturna (luminancia, retroreflexión, etc.).
8. Resistencia al deslizamiento.
9. Contraste.

**Párrafo II.** La aplicabilidad de los aspectos técnicos anteriormente citados, dependerá de la tipología de señal que se trate, pudiendo verse reducida o ampliada en función de las características físicas mencionadas en el artículo 7 del presente Reglamento.

**Párrafo III.** Así mismo los aspectos técnicos mencionados deberán adaptarse a los tipos de vías sobre los que se instalen, por motivos de velocidad y su efecto en el tiempo de reacción, y a la importancia de su mensaje.

**Párrafo IV.** A los fines anteriores el INTRANT podrá generar un Comité Técnico de Señalización de Tránsito Terrestre, que será regulado en la oportuna Normativa Técnica derivada, que considerará las normas internacionales existentes y de entidades de normalización, a los efectos de trasponerlas en la medida en que sea factible, y mantener actualizadas las Normativas Técnicas derivadas del Reglamento.

## **Artículo 9. Principios básicos de diseño e instalación.**

Con el fin de proporcionar al usuario de la vía una información clara y concisa de aquellas situaciones o hechos relevantes que deberían influir en su forma de conducir, se deberán cumplir simultáneamente los siguientes principios básicos:

1. El número de señales deberá limitarse en la medida de lo posible para centrar la atención del conductor y que, al mismo tiempo, se le permita tomar las decisiones adecuadas en el menor tiempo posible.
2. De forma particular no deberá recargarse la atención del conductor con señales cuyo mensaje sea evidente, de forma que se minimicen las distracciones innecesarias.
3. Las restricciones que imponga la señalización deberán ser las menores posibles, siempre que se garanticen las condiciones de seguridad para la circulación.

4. Si la señal va colocada sobre un poste (señales verticales), dicho poste no deberá albergar más de una (1) señal. Excepcionalmente, se permitirá la colocación de dos (2) señales en un mismo poste en el caso de que se desee reforzar la atención sobre una misma circunstancia del tráfico o la vía.

#### **Artículo 10. Requisitos de las señales.**

El cumplimiento de la finalidad de la señalización vertical, establecida en el artículo 5, y de sus funciones específicas, establecidas en el artículo 6, exige que, de una forma extensiva, las señales deban satisfacer simultáneamente los siguientes requisitos imprescindibles:

1. Visibilidad: las señales deben ser fisiológicamente visibles y con una geometría reconocible.
2. Legibilidad: el contenido de las señales debe ser fácilmente legible por cualquier persona que circula a la máxima velocidad permitida en la vía.
3. Comprensibilidad/ inteligibilidad: el mensaje de las señales debe ser comprendido sin dificultad.
4. Credibilidad: cualquier señal de tránsito ha de ser creíble.

**Párrafo I.** La visibilidad y legibilidad pueden verse afectadas por condicionantes externos (nocturnidad, emplazamiento defectuoso, suciedad, edad del conductor y composición del tráfico) que deberán tenerse en cuenta en el diseño y fabricación de las señales.

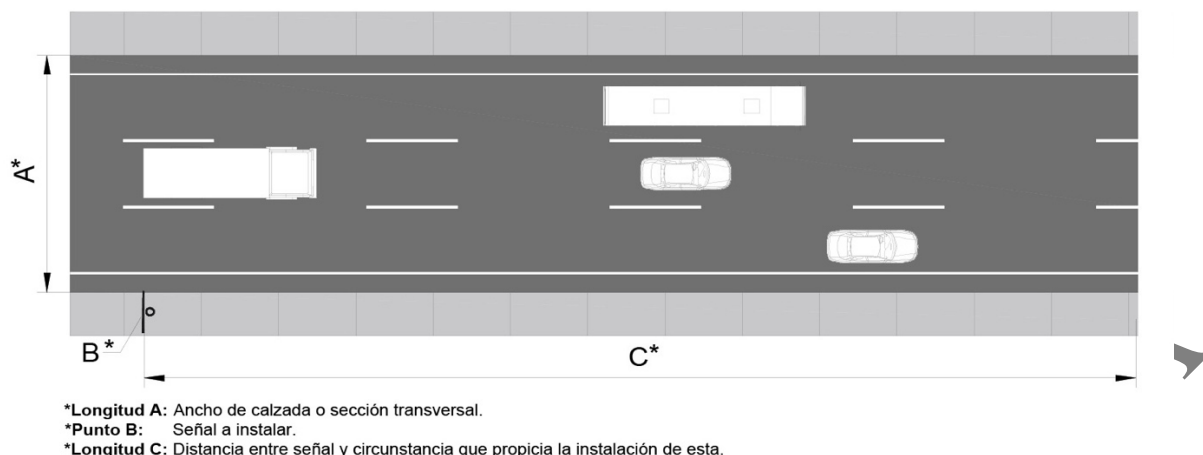
**Párrafo II.** La comprensibilidad y credibilidad son atributos referidos, más bien, al propio mensaje de la señal, y deben fundamentarse en los estudios que de una forma objetiva permitan establecer desde la necesidad de la instalación de la señalización a las restricciones que las mismas puedan imponer por razón única de seguridad.

**Párrafo III.** Las señales que se instalen a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, únicamente podrán contener el mensaje para el cual han sido diseñadas. Quedan prohibidos, por tanto, cualquier mensaje, pictograma, leyenda o colores que no sean los estrictamente contemplados en la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*.

#### **Artículo 11. Zona de influencia de las señales.**

Toda señal se aplicará a una zona delimitada por:

1. Todo el ancho de la calzada, en sección transversal (véase letra A del dibujo). No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno (1) o más carriles mediante la correspondiente señalización específica.
2. La longitud comprendida entre la sección transversal donde se encuentra ubicada la señal (véase letra B del dibujo), y el lugar donde cese la circunstancia que propició su instalación (véase letra C del dibujo). No obstante, su aplicación podrá limitarse longitudinalmente mediante el correspondiente texto indicativo.



**Párrafo I.** En ausencia de una determinación clara de la circunstancia que propició su instalación y del texto indicativo oportuno que la delimite, la zona de influencia de una señal se extenderá indefinidamente en la dirección longitudinal y en el sentido de circulación, siempre y cuando no exista otra señal posterior que la contradiga o especifique otra disposición.

## **CAPÍTULO II. DE LA ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL**

### **Artículo 12. Actores en materia de señalización.**

A los efectos del presente Reglamento, se consideran actores en materia de señalización a cualquiera de los organismos, instituciones, personas físicas o personas jurídicas incluidas en alguna de las tres (3) categorías siguientes:

1. Autoridades competentes, establecidas en el artículo 13.
2. Proyectistas, constructores o cualquier otra persona física o jurídica que haya sido previamente designada o autorizada por la autoridad competente en base a la legislación vigente.
3. Empresas adjudicatarias, tanto públicas como privadas, con competencia en materia de gestión del tránsito y conservación de la vía bajo las modalidades de administración establecidas en la legislación vigente.

**Párrafo I.** El hecho de formar parte de una (1) o más de las tres (3) categorías anteriores, implica la obligación de asumir las responsabilidades derivadas del ejercicio de sus funciones y, al mismo tiempo, la obligación de responder ante el régimen sancionador establecido en el TÍTULO VIII del presente Reglamento y del *Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador de Tránsito Terrestre*, o su equivalente en vigor.

**Párrafo II.** Este mismo hecho implica también la obligación de asumir responsabilidades penales contempladas en la Ley núm. 550-14 que establece el Código Penal de la República Dominicana y sus actualizaciones sucesivas, en los términos y condiciones que en ella se establezcan, derivadas del incumplimiento de los actos u omisiones relativos al diseño, construcción y mantenimiento de las señales de la red vial, según la competencia que le corresponda en cada caso.



**Párrafo III.** Se contempla a los usuarios de la vía también como un actor, que exento de responsabilidades con respecto a la señalización, excepto en lo que se refiere a su cumplimiento, pueden convertirse en agentes de supervisión que pueden comunicar a las autoridades competentes las disfunciones que detecten en la misma, para lo cual utilizará los canales de denuncias del INTRANT o cualquier otro procedimiento que a tales efectos desarrolle el INTRANT para que pueda facilitar el oportuno reporte.

**Artículo 13. Autoridades competentes.**

El INTRANT, los ayuntamientos y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) son las autoridades competentes para dar cumplimiento a lo establecido en el presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas.

**Párrafo I.** En virtud de lo establecido en la Ley núm. 63-17, las atribuciones de las autoridades competentes en lo concerniente a señalización vial son las siguientes:

1. El INTRANT se encargará de diseñar y supervisar la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en las vías, en lo atinente a su competencia, y en coordinación con los ayuntamientos en sus áreas de jurisdicción.
2. El INTRANT se encargará de supervisar la correcta señalización horizontal y vertical, así como la adecuada colocación de los dispositivos de control de tráfico en la red de comunicación vial colocadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y los ayuntamientos acordes con las especificaciones de los manuales nacionales e internacionales.
3. El INTRANT y los ayuntamientos en las vías urbanas regularán o especializarán el uso de las vías públicas mediante las señales correspondientes, y determinarán las clases de vehículos que pueden transitar por las mismas.
4. El INTRANT o los ayuntamientos correspondientes, en coordinación con la DIGESETT, podrán autorizar cambios en las vías públicas que afecten el desenvolvimiento del tránsito, siempre y cuando las circunstancias lo requieran.

**Párrafo II.** Por su parte, los ayuntamientos únicamente tendrán potestad de regir lo urbano, quedando excluidas de sus competencias las carreteras y el tratamiento especial en las vías intermunicipales, cuya competencia es responsabilidad del MOPC.

**Artículo 14. Registros de señales.**

El INTRANT procurará el desarrollo de un registro en forma de catálogo informatizado de señales existentes en el país, que recogerá sus características y ubicación, que se actualizará de forma constante, y podrá ser consultado por cualquier ciudadano o entidad interesada, todo ello según se establezca en el *Reglamento de Registro Nacional* y sus normativas técnicas derivadas.

**Artículo 15. Obediencia de las señales.**

Todos los usuarios de las vías deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales que se encuentren en las vías por las que circulan. Del mismo modo, también están obligados a respetar las indicaciones establecidas por los agentes de tránsito y las señales de obras.

**Párrafo I.** La no obediencia a las señales anteriormente mencionadas implica una infracción a las normas de tránsito, que será sancionada para cada caso según lo estipulado en la Ley núm. 63-17, así como sus Reglamentos y Normativas Técnicas derivadas, con especial atención al *Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador de Transporte Terrestre*, excepto los transportes para emergencias que se podrán someter a las disposiciones establecidas en el artículo 90 de la citada Ley.

**Artículo 16. Prioridad entre señales de reglamentación.**

El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación, atendiendo a sus características físicas y dinámicas establecidas en el artículo 7 del presente Reglamento, se establece de la siguiente forma, de mayor a menor prioridad:

1. Señales y órdenes de los agentes de la DIGESETT.
2. Señales fijas o variables, que modifiquen el régimen normal de utilización de la vía.
3. Semáforos.
4. Señales verticales fijas que establezcan el régimen normal de utilización de la vía.
5. Señales horizontales (marcas viales).
6. Otras señales: balizamiento, señales de los vehículos y de los usuarios.

**Párrafo I.** En caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales sean contradictorias, prevalecerá la señal prioritaria, según el orden establecido en los numerales anteriores, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

**Párrafo II.** En caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales de tipo fijo y variable sean contradictorias, prevalecerá las segundas por razón de su carácter adaptativo a las circunstancias.

**Artículo 17. Mantenimiento de señales.**

El mantenimiento de las citadas características es fundamental de cara a asegurar el cumplimiento de sus funciones. Por este motivo, y en virtud de lo establecido en el artículo 18 del presente Reglamento, en el caso en que la señal no pueda ser reparada o reacondicionada para cumplir las funciones para las que fue diseñada, la autoridad competente deberá proceder a su retirada o sustitución.

**Párrafo I.** El mantenimiento de cualquier señal recogida en el presente Reglamento deberá ser, al menos, a nivel correctivo, necesario cuando algún componente o característica de la señal impida su correcto funcionamiento o impida ofrecer las características para las cuales fue instalada. Este está orientado, por tanto, a reparar o sustituir aquel componente o característica de la señal que se encuentra en estado defectuoso.

**Párrafo II.** Los semáforos y los sistemas de señalización variable deberán, así mismo, someterse a un mantenimiento preventivo, el cual se llevará a cabo de forma rutinaria antes que las piezas o materiales de los que está compuesto la señal alcancen el final de su vida útil, siguiendo para ello una planificación preestablecida y acordada entre el fabricante y la autoridad competente. Adicionalmente, aunque de forma no obligatoria, los semáforos y sistemas de señalización variable podrán inspeccionarse periódicamente con equipos tecnológicos capaces de realizar labores de mantenimiento predictivo, en los cuales se anticipe la aparición de un fallo.

**Párrafo III.** Cualquier trabajo de mantenimiento, sea correctivo, preventivo o predictivo, deberá ir acompañado de un informe donde se detalle el nombre del operario encargado de llevar a cabo el trabajo y un listado de las piezas sustituidas o reparadas, de tal modo que se pueda hacer un seguimiento de sus posibles fallos y labores de mantenimiento realizadas.

**Párrafo IV.** Toda señal vertical, semáforo o sistema de señalización variable que se instale en las vías públicas del país deberá estar respaldado por un documento de garantía del fabricante donde se especifique el periodo temporal que cubre la garantía oficial del sistema, así como las coberturas de la misma.

**Párrafo V.** El periodo de cobertura de la garantía deberá iniciarse a partir de la fecha de recepción, y deberá cubrir, al menos, las averías que no sean fruto del desgaste propio de componentes fungibles (lámparas, baterías, etc.).

#### **Artículo 18. Colocación o alteración de señales.**

Se prohíbe expresamente la colocación, sustitución, retirada, traslado, ocultación o modificación de la señalización en cualquier vía por parte de cualquier persona física o jurídica ajena a la autoridad competente en los términos establecidos en los artículos 142 y 143 de la Ley núm. 63-17, y su incumplimiento será sancionada según lo estipulado en la Ley núm. 63-17, así como sus Reglamentos y Normativas Técnicas derivadas, con especial atención al *Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador de Transporte Terrestre*.

**Párrafo I.** Del mismo modo, se prohíbe la modificación del contenido de las señales y la adhesión de elementos comerciales o de cualquier otra índole a las señales de tránsito o en sus inmediaciones, independientemente de si estas pueden o no inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención, así como cualquier otra acción que destruya, remueva u ocasione daños a los rótulos, luces, semáforos y marcas, autorizados por la Ley núm. 63-17 y sus Reglamentos y Normativas Técnicas derivadas.

**Párrafo II.** Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad competente en la jurisdicción que le corresponde, podrá ordenar la retirada inmediata de cualquiera de las señales definidas en el artículo 7 y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas, cuando:

1. Las señales hayan sido instaladas de forma no reglamentaria.
2. Las señales hayan perdido su función, tras la realización de obras que supongan modificaciones en las características de la red vial.
3. Las señales no cumplan su función por causa de su deterioro o cambio normativo.

4. Las señales obstruyan la visibilidad o libre circulación de conductores o peatones.

**Párrafo III.** Cuando la retirada o sustitución puntual de las señales de tráfico no sea suficiente para solventar los problemas en materia de seguridad vial, se podrán establecer modificaciones de las características comunes y específicas de las señales definidas en el artículo 8, siempre y cuando se cumplan de forma simultánea los siguientes requisitos:

1. Que exista consenso entre los distintos organismos que componen la autoridad competente para la modificación de una (1) o varias de las características específicas de las señales.
2. Que los estudios técnicos avalen la idoneidad de la modificación propuesta.
3. Que la modificación propuesta no contradiga la Ley núm. 63-17 o las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas.
4. Que, en caso de proponer una modificación, la autoridad competente inicie los mecanismos adecuados de difusión para asegurarse que todos los usuarios de la vía sean conocedores de las modificaciones propuestas y su significado.

**Párrafo IV.** El INTRANT podrá solicitar a cualquier autoridad competente de las contempladas en el artículo 13 del presente Reglamento la retirada de una señal cuando se dé alguna de las situaciones contempladas en los numerales del Párrafo II del presente artículo. En caso de no obtener respuesta o no proceder en consecuencia, el INTRANT podrá realizar esta retirada quedando eximido de cualquier responsabilidad que se derive de las situaciones mencionadas. En ese contexto, toda responsabilidad deberá ser asumida por quien la haya colocado.

### **TÍTULO III. DISPOSICIONES EN FASE DE PROYECTO**

#### **Artículo 19. Presentación de planos.**

En virtud de las disposiciones del *Reglamento Técnico R-017 que establece las Recomendaciones Provisionales para la Presentación de Proyectos Viales*, de la Dirección General de Reglamentos y Sistemas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (en lo adelante MOPC), cualquier proyecto vial presentado al MOPC, independientemente de si se trata de proyectos de carreteras, caminos, intersecciones, avenidas o calles, tanto del sector público como del sector privado, deberá contener cinco (5) juegos de planos o los considerados necesarios, según sea requerido por el MOPC.

**Párrafo I.** Dentro de dichos planos se incluirán las informaciones en materia de señalización cumpliendo además con las siguientes premisas:

1. Se deberá mostrar tanto las señales informativas que se usarán durante la construcción (tales como “Carretera en Construcción”, “Desvío”, etc.) como la señalización escogida para el control del tráfico luego de construida la nueva carretera. Estos planos serán incluidos en grupos separados, en los que se incluirá de forma detallada y precisa su localización.

2. Las señales serán mostradas e identificadas por símbolos apropiados y con la estación de localización de cada una de ellas, e irán acompañadas de un croquis que permita la confección completa de las señales.
3. Se indicará la distancia que exista desde las señales hasta el borde del pavimento, la altura sobre el nivel del terreno y su distancia al punto que se refiere dicha señal.
4. Se deberá mostrar una tabulación en un plano con las siguientes columnas:
  - a. Tipo de señal usado
  - b. El número de código
  - c. Número de localización
  - d. Leyenda ilustrada
  - e. Letras y símbolos con su ancho
  - f. Dimensiones de la lámina de acero o material de que se trate.
  - g. Tipo de identificación
  - h. Color de la señalización
  - i. Tipos de postes en que se encuentran montadas
  - j. Número total de cada tipo de señal
  - k. Características y tipología de las barreras de defensa necesarias.
5. Cuando sean modelos estandarizados, las señales, los símbolos o las dimensiones de las letras se indicarán con las referencias de la *Normativa Técnica de Señalización Vial*. Las señales informativas y otras especiales podrán ser detallas indicando el tamaño de las letras y las series, dimensiones de la lámina y los espaciamientos existentes entre una y otra.
6. Se indicará la referencia de los postes donde se instalarán las señales, en caso de que sean modelos estandarizados. En caso contrario deberán indicarse sus características en los planos.
7. Para señalar las marcas en el pavimento, los detalles deberán ser mostrados en las intersecciones, rampas, pavimentos de transición y lugares donde se produzcan condiciones especiales; se identificarán los colores de cada línea, incluyendo, además, el sumario de cantidades de las diferentes señales de marcas en el pavimento.

#### **Artículo 20. Disposiciones adicionales en fase de proyecto.**

Además de los planos mencionados en el artículo 19, todo proyecto de obra o construcción de viales urbanos o interurbanos deberá:

1. Adaptarse a los factores particulares para los que fue diseñada la vía, como puedan ser el tipo de vía o la velocidad de proyecto.
2. Incluir tantos esquemas de señalización como sean necesarios, de forma que se garantice la seguridad durante todo el proceso constructivo y posterior explotación a todos los usuarios (tanto vehículos a motor como peatones, ciclistas, usuarios de Vehículos de Movilidad Personal y los propios trabajadores). Dichos esquemas deberán cumplir con los mismos requisitos que los establecidos en el artículo 19 y seguir en todo momento las disposiciones establecidas en:

- a. La *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*, derivada del presente Reglamento.
- b. Las recomendaciones nacionales o internacionales adicionales que sean requeridas por la autoridad competente, tales como la americana *Manual on Uniform Traffic Control Device of Street and Highway*; el *Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas* español o cualquier otro documento que establezca.

**Párrafo I.** En caso de discrepancias o contradicciones entre los documentos anteriores, prevalecerán las disposiciones dominicanas frente a extranjeras. Del mismo modo, en caso de discrepancias entre documentos dominicanos, prevalecerán las disposiciones de la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*.

**Párrafo II.** Sin perjuicio de lo anterior, y hasta la publicación de la citada *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*, no será preciso seguir una secuencia establecida para la colocación de las señales, sino que bastará con atender a las necesidades en la obra.

#### **Artículo 21. Auditorías en materia de señalización.**

El hecho de diseñar la señalización vial acorde al presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas no garantiza por sí mismo la seguridad de la circulación, ni debe servir para solucionar los errores cometidos en la fase de diseño de las infraestructuras viales. Por el contrario, es necesario un buen proyecto.

**Párrafo I.** Con el fin de evitar el empleo de la señalización vial como único elemento de garantía de la seguridad de la circulación desde el punto de vista de la infraestructura vial, todo proyecto de construcción o reforma viales, tanto nuevo como existente, urbano o interurbano, deberá incluir un proceso de auditoría de señalización, que podrá quedar integrado en su momento en el proceso de Auditoría de Seguridad Vial de la vía, y que cumpla los siguientes condicionantes:

1. Se efectúe de forma previa a la puesta en servicio de la vía y se extienda durante las fases de pre-inauguración y explotación inicial.
2. Analice pormenorizadamente la señalización propuesta en el proyecto de construcción o reforma viales y su adecuación a las características de la vía.
3. Concluya con la entrega de un Informe de Auditoría en el que se recojan las principales conclusiones del proceso y las modificaciones a acometer.

**Párrafo II.** En tanto en cuanto no exista una titulación y/o certificación oficial dominicana en materia de Auditoría de Seguridad Vial, la citada auditoría en materia de señalización vial deberá efectuarse por un equipo de ingenieros expertos en seguridad de las infraestructuras viales.

**Párrafo III.** Con el fin de asegurar la imparcialidad del proceso de auditoría, el equipo responsable de llevar a cabo la auditoría deberá:

1. Ser totalmente independiente de aquellos que participen en cualquiera de las fases de proyecto, obra, construcción o explotación de la infraestructura.

2. Cumplir con los requisitos adicionales establecidos por el INTRANT y, por el reglamento o normativa técnica que regule las Auditorías de Seguridad Vial.

#### **TÍTULO IV. DISPOSICIONES EN FASE DE OBRA Y CONSTRUCCIÓN**

##### **Artículo 22. Funciones específicas de los dispositivos para protección en obras.**

Se trata de dispositivos de carácter transitorio que se utilizan para guiar y controlar el tránsito durante la construcción, mantenimiento o adecuación de calles y carreteras cuando es necesario mantener el tránsito en esas vías, de tal modo que los trabajos en la vía produzcan el menor impacto posible tanto a los usuarios como a los trabajadores, y se garantice la circulación en las máximas condiciones de seguridad vial. A tales efectos, los citados dispositivos cumplen una triple función:

1. Reducir, en la medida de lo posible, la congestión del tráfico y, ante todo, la probabilidad de accidentes.
2. Reglamentar la circulación, advirtiendo a los conductores de los peligros de la zona de trabajos.
3. Brindar una orientación adecuada a los conductores en las inmediaciones del área de trabajo.

**Párrafo I.** Para el correcto cumplimiento de dichas funciones, cada dispositivo de protección de obras deberá colocarse atendiendo a las disposiciones establecidas en el artículo 25.

##### **Artículo 23. Clasificación de los dispositivos para protección en obras.**

Según sus funciones, los dispositivos para protección en obras se clasifican de acuerdo con los siguientes tipos:

1. Señales preventivas: previenen a los conductores del peligro existente en la vía a causa de los trabajos que se ejecutan.
2. Señales reglamentarias, restrictivas o de reglamentación: indican a los conductores ciertas restricciones y prohibiciones que regulan el tránsito en tramos de una vía en donde se ejecutan trabajos de reconstrucción o mantenimiento. Se usan para limitar la velocidad, prohibir el rebase, ceder el paso, indicar el sentido de circulación, etc.
3. Señales informativas o de orientación: tienen por objeto guiar a los conductores en forma ordenada y segura en los tramos en donde se ejecuten obras, de acuerdo con los cambios temporales necesarios en las mismas.
4. Dispositivos de canalización: se trata de obstáculos clasificados en barreras, conos, sacos de arena y marcas en el pavimento, que son utilizados para guiar a los conductores a lo largo de una zona en construcción o reparación a través de los diferentes cambios de dirección y estrechamiento que la obra amerita. Por tanto, su función es representar un obstáculo real o aparente, marcando de esa forma restricciones al carril de circulación.

**Párrafo I.** Para el caso concreto de los dispositivos de canalización, se requiere que sean lo suficientemente explicativos por sí mismos, y se protejan con señales anticipadas de día y

dispositivos luminosos en las noches. Además, como complemento pueden utilizarse señales preventivas que complementen su función canalizadora.

#### **Artículo 24. Responsabilidad de la señalización en obras.**

Durante la ejecución de una obra, el señalamiento transitorio será responsabilidad del ingeniero o entidad encargados de dicha ejecución, y sus obligaciones son:

1. Disponer de las señales necesarias para el tipo de obra a ejecutar, antes de iniciar los trabajos de construcción o reparación.
2. Ubicar correctamente las señales y darles mantenimiento continuo.
3. Evitar que el equipo, implemento y herramientas empleados en la obra obstruyan las señales restándoles visibilidad.
4. Retirar señales inmediatamente la obra haya concluido.

#### **Artículo 25. Criterios básicos de instalación de dispositivos para protección en obras.**

Las señales de carácter transitorio se montarán en soportes iguales a los usados para señales permanentes o en postes móviles que garanticen su duración y no representen peligro. Pueden usarse otros tipos diferentes, siempre que cumplan con los mismos requisitos, que serán establecidos en la *Normativa Técnica de Señalización Tránsito Terrestre*.

**Párrafo I.** Los dispositivos para protección de obras atienden a situaciones transitorias. Por este motivo, deberán colocarse de forma previa al inicio de la obra, permanecer o ser modificados durante el periodo de trabajos, y ser retirados tan pronto como cese el motivo que las originó, permitiéndose el uso de soportes portátiles en aquellas señales que requieran una corta presencia temporal.

**Párrafo II.** Deberá evitarse la instalación de este tipo de señalización en zonas donde no haya obras, ya que este hecho supone un desprestigio de la señalización, y propicia que los conductores no respeten la señalización de obras allá donde sí es pertinente.

**Párrafo III.** En el caso de que los avances de la obra modifiquen las condiciones para las cuales fueron colocados inicialmente, únicamente se deberán mantener aquellos dispositivos de señalización de obras que sean aplicables a las condiciones existentes en cada momento. Por su parte, los dispositivos que hayan dejado de ser aplicables, deberán ser retirados o cubiertos a la mayor brevedad posible.

## **TÍTULO V. DISPOSICIONES EN FASE DE EXPLOTACIÓN**

### **CAPÍTULO I. DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL**

#### **Artículo 26. Funciones de las señales verticales.**

Las señales verticales tienen por función reglamentar, advertir de peligros o informar acerca de rutas, direcciones, destinos y lugares de interés. Su instalación es fundamental, por tanto, en lugares donde existen regulaciones especiales, permanentes o temporales, y en lugares donde los peligros no son de por sí evidentes.



### **Artículo 27. Clasificación de las señales verticales.**

Según sus funciones, las señales verticales se clasifican de acuerdo a los siguientes tipos:

1. Señales reglamentarias, restrictivas o de reglamentación: tienen por finalidad notificar a los usuarios de la vía de la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones que regulan el uso de la vía pública, así como proporcionar seguridad en las calles y carreteras. Su inobservancia constituye, por tanto, una violación sancionada por la Ley núm. 63-17.
2. Señales preventivas: tienen por finalidad advertir al conductor de la existencia y naturaleza de un peligro próximo que debe conocer para actuar como corresponde. Su inobservancia no constituye, por tanto, una violación sancionada por la Ley núm. 63-17.
3. Señales informativas o de orientación: tienen por finalidad guiar al usuario a lo largo de su itinerario e informarle sobre el destino de las calles o carreteras que se encuentre; los nombres de las poblaciones, lugares de interés, etc., y las distancias a los mismos. También le proporcionará ciertas recomendaciones que debe observar durante todo su recorrido. Su inobservancia no constituye, por tanto, una violación sancionada por la Ley núm. 63-17.

### **Artículo 28. Criterios básicos de instalación de las señales verticales.**

Toda señal vertical, independientemente de su tipología y de las funciones que cumpla, deberá contar con una serie de elementos constitutivos básicos. Dichos elementos son:

1. Leyendas y/o símbolos para suministrar información.
2. La superficie sobre la que están inscritos, que será generalmente una placa. Cuando la superficie lo requiera, se conformará mediante la unión de laminas.
3. Los dispositivos específicos de sustentación, como postes, banderolas y pórticos. Puntualmente se pueden utilizar otros, como obras de paso o muros cuya función específica sea diferente.

**Párrafo I.** Las especificaciones técnicas detalladas, relacionadas con los anteriores criterios básicos de instalación de señalización vertical, cumplirán con lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre* derivada del presente Reglamento.

## **CAPÍTULO II. DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL: MARCAS**

### **Artículo 29. Funciones de las marcas.**

Se consideran *marcas* a las líneas, patrones, colores u otros dispositivos cuya función es la de reglamentar, advertir u orientar el tránsito, y que a su vez cumplan con alguna de las dos (2) condiciones siguientes:

1. Que sean instalados dentro de la superficie del pavimento.
2. Que sean aplicados sobre el pavimento, o adheridos a él o a otros objetos dentro o adyacentes a la calzada.

**Párrafo I.** Las marcas constituyen un elemento indispensable para la seguridad y la gestión del tránsito, pudiendo utilizarse solas o complementando las indicaciones establecidas por otros dispositivos de señalización como señales verticales y semáforos de tránsito. En ciertas situaciones, son el único y/o más eficaz medio de señalización para comunicar instrucciones a los conductores, obteniendo resultados que no pueden ser proporcionados mediante el uso de otros dispositivos.

**Párrafo II.** Las marcas tienen límites bien definidos y son poco duraderas cuando están pintadas sobre superficies expuestas al deterioro ocasionado por el tránsito. A pesar de ello, poseen la ventaja, bajo condiciones favorables, de proporcionar advertencia e información al conductor sin distraer su atención de la carretera.

**Párrafo III.** Además de las funciones genéricas anteriores, las marcas tienen las siguientes funciones específicas:

1. Delimitar carriles de circulación.
2. Separar sentidos de circulación.
3. Reforzar o precisar las indicaciones de otras señales.
4. Repetir o recordar una señal vertical.
5. Advertir, guiar y orientar a los conductores y demás usuarios de la vía, dándoles información e indicaciones útiles.
6. Delimitar las zonas excluidas al tráfico, las reservadas a la circulación de determinados vehículos o a estacionamiento.
7. Permitir un mejor aprovechamiento de la calzada disponible y favorecer en los conductores la disciplina de carril.
8. Mejorar la seguridad, fluidez, comodidad y eficacia de la circulación.

#### **Artículo 30. Clasificación de las marcas.**

La clasificación de las marcas viales seguirá las disposiciones establecidas en la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*. No obstante, esta clasificación debe atender, al menos, a las siguientes tipologías de marcas:

1. Marcas sobre el pavimento: se trata de indicadores de reglamentación correspondientes con alguno de los siguientes tipos. Su inobservancia constituye, por tanto, una violación sancionada por la Ley núm. 63-17:
  - a. Líneas centrales
  - b. Líneas de borde de carril
  - c. Zonas en donde se prohíbe adelantar
  - d. Líneas de borde de pavimento
  - e. Transiciones en el ancho de pavimento
  - f. Aproximaciones a obstáculos

- g. Líneas transversales
  - h. Marcas para zonas de estacionamiento
  - i. Palabras y símbolos
2. Marcas del borde de aceras para prohibición de estacionamiento: se trata de indicadores de reglamentación utilizados exclusivamente para prohibir el estacionamiento cuya inobservancia constituye, por tanto, una violación sancionada por la Ley núm. 63-17.
  3. Marcas en obstáculos: se trata de indicadores de peligro, pintados directamente sobre los obstáculos que se encuentren en los carriles de circulación o próximos a ellos cuya inobservancia no constituye, por tanto, una violación sancionada por la Ley núm. 63-17. Se clasifican, según corresponda, con alguno de los tipos siguientes:
    - a. Objetos dentro de la vía
    - b. Objetos adyacentes a la vía
    - c. Marcas de advertencia de peligro
  4. Delineadores: son delineadores son unidades reflectivas que marcan el borde de la carretera que suponen una valiosa ayuda para la seguridad de la circulación nocturna, por lo que deben ser visibles con la anticipación necesaria en condiciones normales de visibilidad. En cualquier caso, los delineadores no son una advertencia de peligro sino una guía para la conducción, por lo que pueden considerarse como parte del balizamiento de la carretera y su inobservancia no constituye una violación sancionada por la Ley núm. 63-17.

**Párrafo I.** En tanto no existan disposiciones adicionales relativas al balizamiento, los delineadores deberán ajustarse a alguno de los tipos siguientes:

1. Delineadores verticales, dispuestos a una altura que los haga visibles.
2. Delineadores horizontales, normalmente colocados sobre el pavimento y fuera de los carriles de circulación, pero próximos a ellos.

### **Artículo 31. Criterios básicos de instalación de las marcas.**

Las marcas constituyen un elemento fundamental para la seguridad de la circulación, a pesar de lo cual se pueden dar situaciones en las que representen un peligro por insuficiencia de adherencia en una frenada de urgencia o para la estabilidad de vehículos de dos (2) ruedas. Por ello, siempre se ha de intentar que la adherencia neumático-marca vial sea como mínimo la del pavimento sobre el que está instalada (esto es de mayor importancia en marcas transversales o cuando la marca ocupa una gran superficie, como ocurre en los pasos para peatones).

**Párrafo I.** Las marcas podrán tener o no resaltes. A tales efectos, las marcas viales con resaltes producen efectos mecánicos y acústicos cuando un vehículo circula sobre ellas, para proporcionar al conductor una señal adicional de aviso. Hay que tener en cuenta que el efecto acústico, que tiene como función propiciar una menor velocidad de la circulación, puede resultar molesto en zonas urbanas o cuando se instalan cercanos a viviendas, por lo que en estas zonas se pueden sustituir las marcas resaltadas por bandas transversales pintadas.

**Párrafo II.** Las especificaciones técnicas detalladas, relacionadas con los anteriores criterios básicos de instalación de señalización horizontal, cumplirán con lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre* derivada del presente Reglamento.

### **CAPÍTULO III. DE LOS SEMÁFOROS**

#### **Artículo 32. Funciones de los semáforos.**

La utilización de semáforos en intersecciones se debe contemplar en aquellos casos en los que los distintos flujos de vehículos y peatones que las atraviesan sean notoriamente intensos, situaciones estas en las que la ordenación del tránsito no se puede regular exclusivamente en base a la aplicación de la regla general de prioridad o las señales verticales reglamentarias, ya que estos métodos no garantizan la fluidez y la seguridad de la circulación y el derecho que todos los usuarios tienen a circular y compartir la vía.

**Párrafo I.** En tales situaciones, la autoridad competente de la regulación del tránsito recurrirá a la señalización con semáforos, como un medio automático eficaz para controlar y regular el tránsito, con el fin de repartir el tiempo de utilización del área común entre los distintos flujos de vehículos y peatones que atraviesan la intersección.

#### **Artículo 33. Clasificación de los semáforos.**

Según los vehículos a los que van destinados, los semáforos instalados en la vía se clasifican en los siguientes tipos. En todos los casos, la inobservancia de sus indicaciones constituye una violación sancionada por la Ley núm. 63-17:

1. Semáforos reservados para peatones, cuya finalidad es la regulación del tránsito de peatones en cruces e intersecciones en coordinación con los semáforos destinados a cualquier tipología de vehículo. Los peatones deben respetar las indicaciones de este tipo de semáforos según lo estipulado en los artículos 135 y 136 de la Ley núm. 63-17.
2. Semáforos para vehículos a motor destinados a:
  - a. La regulación de cruces peatonales e intersecciones, cuya finalidad es la regulación del tránsito de los vehículos a motor, en coordinación con los semáforos destinados a peatones y los reservados a otro tipo de vehículos. Los vehículos a motor deben respetar las indicaciones de este tipo de semáforos según las distintas fases establecidas en el artículo 134 de la Ley núm. 63-17.
  - b. La regulación de un determinado carril, instalados sobre carriles individuales de una vía pública, cuya finalidad es la regulación del tránsito de los vehículos a motor que circulen por el carril sobre el que están situados. Los vehículos a motor deben respetar las indicaciones de este tipo de semáforos cuando están situados sobre el carril por el que circulan, según las distintas fases establecidas en el artículo 137 de la Ley núm. 63-17.
3. Semáforos reservados a determinados vehículos:
  - a. Semáforos reservados para ciclos y ciclomotores, cuya finalidad es la regulación del tránsito de este tipo de vehículos en cruces peatonales e intersecciones, en coordinación con los semáforos destinados a peatones y al resto de vehículos de motor. Los vehículos a motor deben respetar las indicaciones de este tipo de semáforos según las distintas fases establecidas en la *Normativa Técnica de Semáforos*.

- b. Semáforos reservados para tranvías, autobuses de líneas regulares y otros, cuya finalidad es la regulación del tránsito de este tipo de vehículos en cruces peatonales e intersecciones, en coordinación con los semáforos destinados a peatones y al resto de vehículos. Únicamente los vehículos específicos para los que van dirigidos (tranvías, autobuses de líneas regulares y otros) deben respetar las indicaciones de este tipo de semáforos, cuyas indicaciones consisten en una franja blanca iluminada sobre fondo circular negro, según las distintas fases establecidas en la *Normativa Técnica de Semáforos*.

#### **Artículo 34. Criterios básicos de instalación de semáforos.**

Para justificar la necesidad de instalar un semáforo en una determinada intersección, con el fundamento establecido en el artículo 32, la autoridad competente en materia de señalización y regulación del tránsito, debe analizar una (1) o varias de las siguientes variables del tránsito como criterios básicos de instalación, según las características específicas del cruce o intersección objeto de estudio:

1. Intensidades vehiculares horarias en todas las vías que acceden a la intersección.
2. Intensidades peatonales en las zonas de las intersecciones destinadas a ellos, con especial consideración cuando se produce un importante tránsito de niños, como puede ocurrir en las proximidades de zonas escolares.
3. Estadísticas de accidentalidad en la intersección obtenidas en los últimos años.

**Párrafo I.** Para justificar con detalle la instalación de un semáforo en una determinada intersección, la autoridad competente deberá cumplir las disposiciones establecidas en la *Normativa Técnica de Semáforos*, donde se definirán los valores umbral de las variables anteriores en función de las características de la intersección.

**Párrafo II.** En tramos donde se circule a altas velocidades se podrán instalar semáforos una vez se haya implementado previamente otro tipo de medidas orientadas a la moderación de la velocidad.

#### **Artículo 35. Criterios básicos de sujeción de los semáforos.**

Los semáforos instalados en las intersecciones de las vías se pueden sustentar según alguno de los siguientes modos de sujeción:

1. Sujeción sobre columnas: soportes verticales cimentados sobre el terreno, en cuyo extremo se ancla la cabeza del semáforo que contiene las unidades ópticas. Esta disposición es la más sencilla y económica de todas, y puede emplearse para dar soporte a otros tipos de sujeciones en una misma intersección y vía, ampliando la visibilidad del semáforo.
2. Sujeción sobre báculos: soportes constituidos por dos (2) tramos rectos, vertical y horizontal, unidos por un (1) tramo curvo. El tramo vertical va cimentado al terreno, mientras que el tramo horizontal, denominado brazo y unido al vertical por medio del tramo curvo, sostiene la cabeza del semáforo que contiene las unidades ópticas. Sin embargo, también está la posibilidad de instalar las cabezas con las unidades ópticas tanto en el extremo del tramo horizontal como en el tramo vertical, para ofrecer mayor visibilidad empleando el mismo tipo de sujeción.

3. Sujeción sobre cables: en esta disposición las cabezas que contienen las unidades ópticas deben ir convenientemente sujetas a un cable horizontal que se ancla en los extremos de la vía, cuando existe esta posibilidad, ya sea sobre muros, fachadas, postes, etc.
4. Sujeción sobre pórticos: en esta disposición las cabezas que contienen las unidades ópticas van sujetas a pórticos generalmente sobre su tramo horizontal, que cruzan completamente la vía sobre la que van instalados.
5. Sujeción a estructuras existentes: en esta disposición las cabezas que contienen las unidades ópticas van sujetas directamente sobre estructuras ya existentes, tales como la bóveda o los hastiales de un túnel.

**Párrafo I.** Independientemente de los criterios básicos de sujeción anteriores, todo semáforo deberá diseñarse de acuerdo a una serie de disposiciones técnicas específicas sobre sujeción, de acuerdo a lo establecido en la *Normativa Técnica de Semáforos*.

**Párrafo II.** Por norma general, se recomienda que, si las condiciones de la intersección lo permiten, existan por lo menos dos (2) semáforos para cada sentido, exhibiendo la misma luz. Esto permite que, si un vehículo de grandes dimensiones impide la visión de uno de los semáforos, o si se funde cualquiera de las luces de uno de ellos, siempre quede otro visible.

### **Artículo 36. Criterios básicos de ubicación de los semáforos.**

Para la ubicación de los semáforos en cruces peatonales e intersecciones, se deberá aplicar criterios de sencillez de instalación, economía, funcionalidad y visibilidad hacia los usuarios de la vía. En todo caso, se deberá velar por el cumplimiento de las disposiciones técnicas específicas sobre ubicación de semáforos establecidas en la *Normativa Técnica de Semáforos*.

**Párrafo I.** Se deberá valorar la necesidad de instalar mayor número de semáforos en una misma intersección en función de las variables del tránsito, tales como la intensidad vehicular, la velocidad de circulación, la anchura de la calzada y la proporción de vehículos pesados.

**Párrafo II.** Se deberá valorar la disposición de los semáforos en una intersección en función de variables como las dimensiones de la misma, la visibilidad de los semáforos y el número de movimientos permitidos en la intersección, considerando las siguientes posibilidades:

1. Que las caras de los semáforos cuyas indicaciones deben obedecerse se coloquen una vez pasada la intersección, de forma que entre el semáforo y la línea de detención quede toda la intersección.
2. Situar el semáforo justamente antes de entrar en la intersección, de forma que toda la intersección quede a continuación de la línea de detención donde se ubican los semáforos, en el sentido de circulación. Esta opción es preferible a la anterior.

### **Artículo 37. Control semafórico en un área, itinerario o conjunto de intersecciones.**

En zonas urbanas, en el ámbito de áreas o itinerarios donde coexistan varias intersecciones reguladas por semáforos, en las que por su proximidad una regulación independiente de cada intersección pueda afectar a flujos de tráfico comunes, ocasionando retenciones y pérdida de

fluidez, y consecuentemente demoras, mayores consumos de combustible y deterioro ambiental, la autoridad competente diseñará un plan semafórico que regule de forma integral el conjunto de dichas intersecciones.

**Párrafo I.** El diseño del plan semafórico deberá estar orientado al cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. Proporcionar seguridad a los cruces peatonales, y, en general, a los usuarios vulnerables.
2. Mejorar la fluidez general del tráfico en la zona de afección.
3. Priorizar flujos de tráfico en arterias principales o donde se den mayores intensidades circulatorias.
4. Regular la velocidad en la zona, con el fin de evitar posibles situaciones de altas velocidades entre intersecciones y frenadas bruscas en las intersecciones.

**Párrafo II.** El plan semafórico deberá contemplar las variaciones temporales de las intensidades de tráfico en las intersecciones reguladas, distribuyendo los tiempos de verde en función de las circunstancias de la circulación, tanto de vehículos como de peatones. A tales efectos, se tendrán en cuenta las situaciones de muy bajo tráfico, como, por ejemplo, determinados periodos de la noche o días festivos.

**Párrafo III.** Las especificaciones técnicas que caracterizarán el diseño e implementación del plan semafórico, en base a los condicionantes anteriormente mencionados, se establecen en la *Normativa Técnica de Semáforos*.

## **CAPÍTULO IV. DE LA SEÑALIZACIÓN VARIABLE**

### **Artículo 38. Funciones de los sistemas de señalización variable.**

La señalización variable, además de cumplir con las funciones propias de la señalización vertical establecidas en el artículo 26 del presente Reglamento, tiene la función de regular la circulación adaptándola a las circunstancias cambiantes del tráfico e informar al usuario de las situaciones viales puntuales que pueden necesitar su atención.

### **Artículo 39. Clasificación de los sistemas de señalización variable.**

En función de su tecnología, la señalización variable se puede clasificar en los siguientes tipos:

1. Señales mecánicas: en ellas el mensaje se despliega por medio del movimiento físico de alguna de las partes que componen la señal. Este despliegue puede realizarse por medio de bisagras, prismas giratorios, láminas deslizantes, cinta enrollable, matriz biestable, u otros menos frecuentes.
2. Señales luminosas: en ellas el mensaje se muestra cuando se encienden unas fuentes de luz, sin necesidad de movimiento mecánico de ninguna parte de la señal. Los principales tipos son: de balizas destellantes, de matriz de lámparas incandescentes, de luz de fondo, de cristal líquido, de fibra óptica y de LED.

3. Embarcadas: en ellas las señales que se hacen llegar al conductor directamente a través de dispositivos embarcados en el vehículo, como pueda ser la radio, la pantalla del navegador o su propio smartphone.

**Párrafo I.** La autoridad competente en materia de regulación del tránsito podrá decidir la tipología de señalización variable a emplear en cada caso concreto, en función de las circunstancias particulares de operatividad y versatilidad de cada tipo de señal, capacidad de emisión y de almacenamiento de mensajes de cada tipo de señal, necesidades singulares de información a proporcionar y ubicación de la señal, entre otras que se considere oportuno.

**Artículo 40. Criterios básicos de instalación de los sistemas de señalización variable.**

La instalación de sistemas de señalización variable deberá priorizarse en zonas conflictivas, atendiendo a criterios de eficiencia del tránsito, seguridad vial y/o contaminación ambiental (como tramos frecuentemente congestionados, puntos o tramos de especial siniestralidad, tramos de elevada contaminación atmosférica, entre otros), y que sean susceptibles de recibir alimentación eléctrica sin necesidad de grandes inversiones. En cualquier caso, los requisitos mínimos que deberán justificarse para la instalación de estos sistemas serán los establecidos en la *Normativa Técnica de Señalización Variable*, los cuales dependerán fundamentalmente de:

1. La localización de la señal: a cielo abierto o en túnel.
2. Las características de vía: carretera troncal, regional, local, etc.
3. Las características del tránsito: niveles de servicio, proximidad a puntos o tramos de especial siniestralidad, niveles de contaminación, etc.

**Artículo 41. Criterios básicos de sujeción de los sistemas de señalización variable.**

Los sistemas de señalización variable se pueden sustentar según los siguientes sistemas:

1. Sujeción sobre columnas: soportes verticales cimentados sobre el terreno, en cuyo extremo se ancla propia placa o panel. Esta disposición es la más sencilla y económica de todas.
2. Sujeción sobre báculos: soportes constituidos por dos (2) tramos rectos, vertical y horizontal, unidos por un (1) tramo curvo. El tramo vertical va cimentado al terreno, mientras que el tramo horizontal, denominado brazo y unido al vertical por medio del tramo curvo, sostiene la placa o panel.
3. Sujeción sobre cables: en esta disposición las cabezas que contienen las unidades ópticas deben ir convenientemente sujetas a un cable horizontal que se ancla en los extremos de la vía, cuando existe esta posibilidad, ya sea sobre muros, fachadas, postes, etc.
4. Sujeción sobre pórticos o banderolas: en esta disposición las placas o paneles van sujetos a pórticos generalmente sobre su tramo horizontal, que cruzan totalmente (pórticos) o parcialmente (banderolas) la vía sobre la que van instalados. Para el caso concreto de sistemas de señalización variable, estos sistemas de sujeción podrán ser aprovechados para la instalación de sistemas adicionales, como cinemómetros o cámaras de videovigilancia.



5. Sujeción a estructuras existentes: en esta disposición las placas o paneles se sustentan directamente sobre estructuras ya existentes, tales como la bóveda o los hastiales de un túnel.

**Párrafo I.** Independientemente de los criterios básicos de sujeción anteriores, todo sistema de señalización variable deberá diseñarse de acuerdo a una serie de disposiciones técnicas específicas sobre sujeción, de acuerdo a lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización Variable*.

**Artículo 42. Criterios básicos de ubicación los sistemas de señalización variable.**

La ubicación de sistemas de señalización variable deberá proyectarse para evitar las siguientes situaciones:

1. Que la señal resulte un obstáculo visual para la visibilidad del conductor, impidiéndole ver con suficiente anticipación otras señales instaladas en la vía.
2. Que la señal resulte un obstáculo para la grabación de cámaras de videovigilancia ya existentes.
3. Que la proximidad de la señal al margen de la calzada suponga un peligro para la circulación por motivos de salida de vía.

**Párrafo I.** En caso de instalar los paneles sobre pórticos en los márgenes de la calzada, deberá valorarse la protección del pórtico mediante la instalación de sistemas de contención como barreras bionda, así como la instalación de las pertinentes señales de gálibo para informar de la altura libre de paso a los conductores de vehículos de elevada altura.

**Artículo 43. Criterios básicos de funcionamiento de los sistemas de señalización variable.**

Con el fin de asegurar la eficacia de los sistemas de señalización variable, de forma que los mensajes difundidos en ellos puedan ser interpretados correctamente y en el menor tiempo posible por los conductores, es necesario estudiar cuidadosamente una serie de aspectos, entre los que cabe citar:

1. Aspectos previos a la utilización de los sistemas de señalización variable: opciones de encendido y apagado, uso de mensajes de tránsito y mensajes de no tránsito, número de unidades de información por mensaje, necesidad de evitar la redundancia.
2. Uso de pictogramas: tamaño, elección del pictograma principal, reglas de ubicación de pictogramas (en particular en sistemas con doble pictograma), elementos pictográficos nuevos o rediseñados, y otras variables de carácter óptico (color, luminancia, relación de contraste, ancho de haz y uniformidad).
3. Uso de elementos alfanuméricos: organización de contenidos, caracteres especiales (abreviaturas, unidades...), información acerca de la extensión del evento, y otras variables de carácter óptico (color, luminancia, relación de contraste, ancho de haz y uniformidad).
4. Estrategias de localización de los eventos viales: margen de anticipación en función de las características del tránsito, especificación de distancias de eventos cercanos o lejanos.

5. Utilización de mensajes preceptivos: adecuación, cuantificación, vigilancia y apoyo sancionador.

**Párrafo I.** A los efectos de la aplicación de los anteriores criterios, en tanto se elabore la *Normativa Técnica de Señalización Variable* derivada del presente Reglamento, se podrán utilizar las recomendaciones existentes en los Estados Unidos o la Unión Europea.

## **TÍTULO VII. DISPOSICIONES PARTICULARES**

### **CAPÍTULO I. DE LA SEÑALIZACIÓN URBANA**

#### **Artículo 44. Señalización en el ámbito urbano.**

La señalización en ámbito urbano presenta muchas e importantes diferencias con la señalización en ámbito interurbano. Fundamentalmente estas diferencias se deben, por las propias características de los entornos urbanos, a las menores velocidades de operación, a la presencia de usuarios vulnerables, a la gran diversidad de escenarios posibles y a la mayor coexistencia de distintos flujos de tráfico que intersectan entre sí, entre otras. A tales efectos, las autoridades competentes deben tener muy en cuenta estas particularidades del ámbito urbano en el diseño y aplicación de los criterios de instalación de la señalización en estos entornos.

#### **Artículo 45. Criterios básicos de diseño e instalación de señales en ámbito urbano.**

Los criterios de instalación de señales en ámbito urbano deberán atender, según se establece en el artículo 44, a las siguientes particularidades:

1. Las velocidades son menores que en ámbito interurbano, lo que permite diseñar las señales con menores dimensiones, tanto genéricas como de sus símbolos e inscripciones.
2. Existencia de un mayor número de destinos a señalar en zonas urbanas y periurbanas, que exigen la presencia de señales de información y orientación al usuario. Estos pueden ser de todo tipo:
  - a. De la red vial urbana (calles, avenidas, plazas, etc.)
  - b. De interés para viajeros (estaciones, aeropuertos, puertos, hoteles, etc.)
  - c. De interés deportivo o recreativo
  - d. De interés geográfico o ecológico (parques, jardines, etc.)
  - e. De interés monumental o cultural (museos, monumentos, etc.)
  - f. De tipo industrial (parques o polígonos industriales, etc.)
  - g. Otros
3. Menor disponibilidad de espacio para ubicar la señalización, lo que exige un mayor esfuerzo para hacerla compatible con el uso peatonal y el mobiliario urbano.
4. Mayor presencia de usuarios vulnerables, debiéndose tener en cuenta la compatibilidad de la señalización de las velocidades de los vehículos con la seguridad de este tipo de usuarios. En este sentido, la existencia de zonas escolares y sus correspondientes caminos de acceso deberán señalizarse con especial atención a proteger la seguridad de los menores.
5. Presencia de zonas de estacionamiento, públicas y privadas, que deberán señalizarse atendiendo a las regulaciones municipales en la materia.

6. Otras particularidades del ámbito urbano, como vías de sentido único, multitud de accesos a propiedades, carriles exclusivos destinados al transporte público, entre otras, que también deberán señalizarse de forma específica.

**Párrafo I.** Todo lo anterior supone que la señalización urbana debe diseñarse específicamente para conseguir los fines que deben cumplir las señales; y, por ello, la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre* contemplará esta especificidad de los entornos urbanos, atendiendo a los criterios de instalación anteriormente mencionados.

## **CAPÍTULO II. DE LA SEÑALIZACIÓN DE TÚNELES**

### **Artículo 46. Señalización específica en túneles.**

Los túneles son infraestructuras que por sus singulares características dentro de la red vial merecen una consideración especial, pues constituyen elementos muy sensibles desde el punto de vista de la seguridad vial. A tales efectos, las autoridades competentes deben prestar especial atención a su señalización en todas las fases del ciclo de vida de un túnel: proyecto, construcción, puesta en servicio y explotación, con el fin de facilitar a los usuarios su utilización en condiciones adecuadas de seguridad.

### **Artículo 47. Criterios básicos de diseño e instalación de señalización en túneles.**

Atendiendo a las exigencias establecidas en el artículo 46 del presente Reglamento, las autoridades competentes en materia de señalización de túneles deberán aplicar los siguientes criterios básicos en el diseño e instalación de señalización en estas infraestructuras.

1. Se señalará la proximidad al túnel en la zona de advertencia anterior al mismo, indicando su longitud, las instalaciones de seguridad del túnel y las obligaciones específicas de circulación dentro del mismo (límite de velocidad, entre otras).
2. En el interior del túnel se utilizarán señales viales para identificar los siguientes equipos de seguridad:
  - a. Apartaderos.
  - b. Salidas de emergencia.
  - c. Recorridos de evacuación hacia las salidas de emergencia más próximas, con indicación de las distancias que hay hasta ellas.
  - d. Puestos de emergencia: señales que indiquen la presencia de teléfonos de emergencia (puestos SOS) y extintores.
  - e. Regulación de carriles, mediante semáforos de carriles, según lo establecido en el artículo 137 de la Ley núm. 63-17.
  - f. Señales de mensaje variable, que informen a los usuarios del túnel de las eventuales congestiones, averías, accidentes, incendios u otros peligros.
3. Con respecto a la señalización horizontal, se deberá señalar con marcas viales tanto el borde de la calzada como la delimitación de carriles.
4. En túneles bidireccionales, deberán utilizarse a lo largo de la separación entre sentidos, marcas viales, señales u otros medios claramente visibles para separarlos.

5. Después del final del túnel se señalizará su finalización.

**Párrafo I.** Las especificaciones técnicas detalladas, relacionadas con los anteriores criterios básicos de diseño e instalación de señalización en túneles, cumplirán con lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización de Túneles* derivada del presente Reglamento.

### **CAPÍTULO III. DE LA SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS DE ESPECIAL SINIESTRALIDAD**

#### **Artículo 48. Señalización específica de puntos o tramos de especial siniestralidad.**

En algunos puntos o tramos de la red vial pueden existir circunstancias que den lugar a una accidentalidad sensiblemente superior a la de tramos de similares características tipológicas, de trazado o de tránsito, y que deben ser advertidas a los conductores para que extremen las precauciones.

#### **Artículo 49. Criterios básicos de diseño e instalación de señalización de puntos o tramos de especial siniestralidad.**

Con el fin de conseguir que el conductor sea consciente de que se aproxima a un punto o tramo de especial siniestralidad, se recomienda la colocación de una señal vertical, en forma de cartel, en el que se advierta esta circunstancia, junto con otro cartel al rebasar el punto o tramo para advertir el final del mismo.

**Párrafo I.** La ubicación de la señal de advertencia de entrada en el punto o tramo de especial siniestralidad deberá disponerse con la suficiente antelación para que un conductor, circulando a la máxima velocidad permitida en la vía, disponga de distancia suficiente para adecuar su comportamiento a las circunstancias de la vía.

**Párrafo I.** La señal de entrada anteriormente citada únicamente podrá contener los siguientes textos:

1. Texto breve que recomiende la circulación con precaución, debido a la proximidad del punto o tramo de especial siniestralidad.
2. Texto que advierta de la proximidad al punto o tramo de especial siniestralidad.
3. Texto que indique la longitud del tramo, debiendo quedar este último ubicado en la parte inferior de la señal.

Así mismo, la señal de advertencia de salida únicamente podrá contener un texto indicativo de la finalización del punto o tramo de especial siniestralidad.

**Párrafo III.** Sin perjuicio de lo anterior, las especificaciones técnicas detalladas, relacionadas con los criterios básicos de diseño e instalación de señalización de puntos o tramos de especial siniestralidad, cumplirán con lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*, derivada del presente Reglamento.

## **TÍTULO VII. SEÑALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS Y USUARIOS**

### **CAPÍTULO I. SEÑALES VEHICULARES**

#### **Artículo 50. Objeto de las señales en los vehículos.**

Las señales en los vehículos están orientadas a informar a los usuarios de la vía sobre determinadas circunstancias o características del vehículo en que están colocadas, del servicio que presta, de la carga que transporta o de su propio conductor, tales como:

1. Vehículos de emergencias, contemplados en el artículo 92 de la Ley núm. 63-17.
2. Vehículos especiales: para obras o servicios, vehículos agrícolas y demás vehículos especiales.
3. Vehículos o convoyes militares.
4. Vehículos lentos.
5. Vehículos largos.
6. Transporte de cargas.
7. Transporte de cargas de alto riesgo.
8. Cualquier otra circunstancia o característica del vehículo, del servicio que presta, de la carga que transporta o de su propio conductor, que no haya sido recogida en otro Reglamento derivado de la Ley núm. 63-17.

**Párrafo I.** La forma, color, diseño, símbolos, dimensiones, significado y colocación de las señales en los vehículos se ajustarán a lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización de los Vehículos y Usuarios*, derivada del presente Reglamento.

#### **Artículo 51. Señalización por motivo de parada involuntaria de vehículo.**

Los conductores de los vehículos que queden inmovilizados en la vía, por motivo de parada involuntaria debida a avería, accidente o caída de su carga obstaculizando la vía, deberán advertir de su presencia a los demás usuarios mediante la adopción, de forma obligatoria, de las medidas que se relacionan a continuación, orientadas a señalar la advertencia de peligro:

1. El encendido de las luces de emergencia (4 luces direccionales), si el vehículo las lleva. Si la inmovilización tiene lugar en algún punto de la red de carreteras troncales, en condiciones de baja visibilidad o entre la puesta y salida del sol, se encenderán también las luces de posición y, en su caso, las de galibo.
2. La colocación, por parte del conductor, de un dispositivo de preseñalización de peligro, que podrá ser luminoso o no, siempre y cuando el vehículo esté inmovilizado y el dispositivo esté homologado por el INTRANT, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 229 de la Ley núm. 63-17.
3. En caso de ser estrictamente necesario el descenso del vehículo, y antes de descender del mismo, el uso de un chaleco reflectante de alta visibilidad para el conductor y todo aquel ocupante del vehículo que se disponga a salir del mismo, ocupando la calzada o el paseo.

**Párrafo II.** Las dimensiones, color y características técnicas del dispositivo de preseñalización de peligro contemplado en este artículo, así como otras especificaciones y disposiciones relacionadas con el procedimiento de señalización de la advertencia del peligro en las circunstancias

anteriormente mencionadas, cumplirán con lo establecido en la *Normativa Técnica de Señalización de los Vehículos y Usuarios*, derivada del presente Reglamento.

## **CAPÍTULO II. SEÑALES DE LOS USUARIOS**

### **Artículo 52. Señales de advertencia realizadas por los conductores.**

Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de toda maniobra con su vehículo que implique un desplazamiento lateral o giro, así como su propósito de detenerlo o reducir su velocidad. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando las luces direccionales, según se establece en el artículo 235 de la Ley núm. 63-17, o en su defecto con el brazo, según se establece en el artículo 236 de la citada Ley, máxime en aquellos vehículos de dos ruedas como las bicicletas que no disponen de luces direccionales.

**Párrafo I.** La validez de las señales realizadas con el brazo quedará subordinada a que sean perceptibles por los demás usuarios de la vía, y anularán cualquier otra señal de los vehículos y/o usuarios que las contradiga.

**Párrafo II.** La señalización efectuada por parte de los conductores deberá cumplir, adicionalmente, con las disposiciones contempladas en la *Normativa Técnica de Señalización de los Vehículos y Usuarios*, derivada del presente Reglamento.

## **TÍTULO VIII. SANCIONES RELATIVAS A LA INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO**

### **Artículo 53. Infracciones.**

Serán consideradas como infracciones las violaciones a las disposiciones que, en materia de señalización vial, se establezcan en la Ley núm. 63-17, así como las violaciones a cualquier disposición contenida en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.

### **Artículo 54. Infractores.**

La responsabilidad por las infracciones cometidas respecto a lo estipulado en el presente Reglamento y sus normativas derivadas corresponderá, según sea su caso, a:

1. Cualquier usuario de la vía pública que infrinja alguno de los artículos establecidos, de entre aquellos que le sean de aplicación.
2. Cualquier actor en materia de señalización de los establecidos en el artículo 12, y que por tanto tenga atribuidas unas responsabilidades en materia de gestión del tránsito y/o de construcción, mantenimiento y conservación de las vías públicas, particularmente en lo relativo a la señalización vial de las mismas.

### **Artículo 55. Incumplimiento y sanciones.**

Sin perjuicio de las demás sanciones civiles, penales o administrativas, de carácter legal, reglamentaria y contractual que correspondan, se sancionarán económicamente las violaciones de todos y cada uno de los preceptos establecidos en el presente Reglamento, en los términos y condiciones establecidos en la Ley núm. 63-17 y en el *Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionador de Tránsito Terrestre*.

## TÍTULO IX. NORMATIVAS TÉCNICAS DERIVADAS

### Artículo 56. Normativas técnicas derivadas.

Para el desarrollo de las disposiciones del presente Reglamento, el INTRANT emitirá las normativas técnicas siguientes:

1. Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre.
2. Normativa Técnica de Semáforos.
3. Normativa Técnica de Señalización Variable.
4. Normativa Técnica de Señalización de Túneles.
5. Normativa Técnica de Señales realizadas por los Agentes de la DIGESETT.
6. Normativa Técnica de Señalización de los Vehículos y Usuarios.

**Párrafo I.** La *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre* se publicará también en forma de Manual asociado la misma, cuya denominación será *Manual de Señalización y Dispositivos de Control de Tránsito*, cumpliendo con los artículos 154 y 354 de la Ley núm. 63-17. El citado Manual, y cualquiera de sus actualizaciones sucesivas, incluirá un catálogo de todas y cada una de las señales autorizadas para ser instaladas, incluyendo sus características físicas, con especial atención a su forma, tamaño, colores y grado de reflectancia.

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

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

## TÍTULO X. DISPOSICIONES FINALES

### Artículo 57. Entrada en vigor.

El presente Reglamento entrará en vigor a los noventa (90) días calendarios de su publicación, por lo cual, a partir de dicha fecha, serán exigibles los requisitos previstos en el mismo. Lo mismo será aplicable cada vez que se realicen actualizaciones y/o modificaciones del mismo.

**Párrafo.** Hasta que se elabore y apruebe la *Normativa Técnica de Señalización de Tránsito Terrestre*, se considera de obligado cumplimiento el Manual de Señalización Vial de 1983, publicado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de la República Dominicana, en todo aquello que no se oponga a lo dispuesto en este reglamento.

**Artículo 58. Disposiciones derogatorias.**

Queda derogada cualquier disposición que le sea contraria en parte o en todo al presente Reglamento.

**Artículo 59.** Envíese al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para su conocimiento y ejecución.

**DADO** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, a los XX (XX) días del mes de XX del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

**DANILO MEDINA**

CONSULTA PÚBLICA