

# RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

## Revisión del desempeño de la seguridad vial en la República Dominicana

José Ignacio Nazif-Muñoz  
Gabriel Pérez



NACIONES UNIDAS



POR UN DESARROLLO  
SOSTENIBLE CON IGUALDAD

# Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.



NACIONES UNIDAS



[www.cepal.org/es/suscripciones](http://www.cepal.org/es/suscripciones)

# RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

## Revisión del desempeño de la seguridad vial en la República Dominicana

José Ignacio Nazif-Muñoz  
Gabriel Pérez



NACIONES UNIDAS



Este documento fue preparado por Jose Ignacio Nazif-Muñoz, Consultor, bajo la supervisión de Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades del presupuesto ordinario de la División de Recursos Naturales e Infraestructura y del proyecto de la CEPAL y la cuenta de las Naciones Unidas para el desarrollo: “Fortalecimiento de las capacidades de gestión de la seguridad vial en países en desarrollo y economías en transición”, ejecutado en conjunto con la Comisión Económica para Europa (CEPE). Se agradecen asimismo, los aportes realizados por Adrian Puello, quien apoyó el trabajo de investigación y recopiló la información desde distintas fuentes nacionales, así como los aportes realizados por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) de la República Dominicana para la realización de este trabajo.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

---

Publicación de las Naciones Unidas  
ISSN 1680-9025 (versión electrónica)  
ISSN 1680-9017 (versión impresa)  
LC/TS.2018/84  
Copyright © Naciones Unidas, 2018  
Todos los derechos reservados  
Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile  
S.18-00899

---

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Publicaciones y Servicios Web, publicaciones.cepal@un.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

# Índice

---

<b>Resumen</b> .....	7
<b>Introducción</b> .....	9
<b>I. Breve visión del país</b> .....	11
A. Datos demográficos.....	11
B. La economía.....	13
C. Topografía, clima y geografía .....	15
<b>II. Revisión del marco legal y administrativo para la promoción de la seguridad vial</b> .....	17
A. El marco legal para la promoción de la seguridad vial en República Dominicana .....	17
B. Acuerdo y regulaciones internacionales de transporte .....	19
C. Marco Institucional para la promoción de la seguridad vial .....	19
<b>III. Tendencias en la seguridad vial en la última década</b> .....	21
A. Recolección y análisis de datos de seguridad vial.....	21
B. Infraestructura .....	22
C. Flota vehicular.....	24
D. Indicadores de seguridad vial.....	28
1. Tasas de mortalidad, morbilidad y colisiones .....	28
2. Uso de cinturón de seguridad.....	36
3. Conducir bajo la influencia: multas, colisiones y mortalidad .....	37
4. Uso de casco, celular al conducir, exceso de velocidad y manejo sin licencia de conducir.....	37
5. Gasto anual total para la promoción de la seguridad vial.....	38
E. Evaluación de la disponibilidad y calidad de los datos de seguridad vial.....	38
<b>IV. Evaluación de la seguridad vial</b> .....	41
A. Evaluación de la seguridad vial.....	41
1. Antecedentes .....	41
2. Transitando hacia un nuevo marco estratégico .....	41
3. Presupuesto para el nuevo marco estratégico.....	47

4. Policía de tránsito.....	47
B. Carreteras más seguras.....	53
C. Vehículos más seguros.....	54
1. Instituciones responsables respecto de las políticas de vehículos y transportes.....	54
D. Conducta de usuarios de las vías.....	58
1. Institutos y programas para regular las conductas de los usuarios de las vías .....	58
E. Respuesta post-choque.....	62
1. Instituciones y programas públicos.....	62
<b>V. Conclusiones y recomendaciones para mejorar y fortalecer la capacidad institucional de seguridad vial.....</b>	<b>65</b>
A. Un nuevo marco institucional de seguridad vial para República Dominicana.....	65
1. Propuesta de contenido para un plan de seguridad vial en República Dominicana .....	68
<b>Bibliografía.....</b>	<b>73</b>
<b>Anexo.....</b>	<b>77</b>
<b>Serie Recursos Naturales e Infraestructura: números publicados.....</b>	<b>87</b>

## Cuadros

Cuadro 1	Ingreso de inversión extranjera: República Dominicana y países seleccionados, 2006-2014 .....	14
Cuadro 2	Inversión extranjera por sector, 2006-2014, República Dominicana .....	14
Cuadro 3	Flujo de inversión extranjera hacia República Dominicana, por país de origen 2006-2014 .....	15
Cuadro 4	Panorama general de la red vial .....	23
Cuadro 5	Ingresos a partir de registro y transferencia de vehículos motorizados .....	25
Cuadro 6	Propiedad de vehículos motorizados por género, 2015 .....	25
Cuadro 7	Distribución de vehículos livianos importados por región o país de origen, 2011-2016 .....	27
Cuadro 8	Distribución de buses importados por región o país de origen, 2011-2016.....	27
Cuadro 9	Distribución de jeeps importados por región o país de origen, 2011-2016 .....	27
Cuadro 10	Distribución de camiones importados por región o país de origen, 2011-2016 .....	28
Cuadro 11	Número de oficiales de policía en República Dominicana (1937-2010).....	47
Cuadro 12	Distribución de tipos de vehículos que ofrecen transporte público registrados con AMET .....	50
Cuadro 13	Distribución de tipos de respuestas de servicios de emergencia .....	51
Cuadro 14	Distribución de respuestas de servicios de emergencia por ubicación geográfica .....	52
Cuadro 15	Distribución de vehículos por tipo operados por el sistema de vigilancia de DGTT .....	55

## Gráficos

Gráfico 1	Tendencia en la ruralidad en República Dominicana, 1960-2014.....	12
Gráfico 2	Porcentaje de la población en las ciudades más pobladas de República Dominicana, 2014 .....	12
Gráfico 3	Crecimiento del PIB República Dominicana y América Latina, 2000 y 2007-2015.....	13
Gráfico 4	Composición del PIB en 2016.....	14
Gráfico 5	Número de fatalidades anuales en el tránsito por cada 100 000 habitantes, 2003-2015 .....	22

Gráfico 6	Total parque vehicular y total parque de motocicletas, 2003-2015.....	24
Gráfico 7	Porcentaje del parque de motocicletas respecto del parque vehicular, 2003-2015 .....	26
Gráfico 8	Tasa de fatalidades en el tránsito anual por parque vehicular (crudo y corregido), 2003-2015 .....	29
Gráfico 9	Tasa de fatalidad en el tránsito mensual por cada 10 000 vehículos motorizados (crudo y corregido), 2003-2015.....	30
Gráfico 10	Tasa de fatalidad en el tránsito mensual por cada 1 000 000 habitantes (crudo y corregido), 2003-2015.....	31
Gráfico 11	Tasa de fatalidad en el tránsito anual en hombres por cada 100 000 hombres (crudo y corregido), 2003-2015.....	33
Gráfico 12	Tasa de fatalidad en el tránsito anual en mujeres por cada 100 000 mujeres (crudo y corregido), 2003-2015.....	34
Gráfico 13	Porcentajes de colisiones con resultados de muerte, por tipo de vehículos involucrados, 2007-2010.....	34
Gráfico 14	Porcentajes de colisiones con resultados de muerte, por tipo de vehículos involucrados, 2011-2015.....	35
Gráfico 15	Porcentajes de colisiones con muerte, por grupos de edad, 2011-2015.....	36
Gráfico 16	Número de infracciones cursadas por no utilizar cinturón de seguridad, 2010-2015.....	36
Gráfico 17	Número de infracciones asociadas a conductas de riesgo vial, 2010-2015 .....	38

## Diagramas

Diagrama 1	Mapa Institucional de las organizaciones públicas de seguridad vial.....	20
Diagrama 2	Mapa institucional de la base de datos de víctimas y colisiones vehiculares .....	40
Diagrama 3	Estrategia de tres pasos para fortalecer la capacidad de seguridad vial a nivel nacional .....	71

## Mapas

Mapa 1	Mapa de República Dominicana .....	15
Mapa 2	Tipos de caminos en República Dominicana .....	23
Mapa 3	Municipios cubiertos por el sistema 911 .....	63



## Resumen

---

La República Dominicana tiene una de las tasas de mortalidad por siniestros de tránsito más altas, no sólo en América Latina y el Caribe sino también en todo el mundo. Pese a ello, en los últimos años una realineación radical de las prácticas y objetivos de su sistema de gestión de seguridad vial ha permitido actualizar su marco normativo e institucional con el objetivo de reducir de manera significativa los indicadores de mortalidad y morbilidad asociadas al tráfico terrestre de dicho país bajo una política de movilidad y seguridad vial integrada. Si bien estas medidas son de mediano a largo plazo, ya es posible observar una tendencia a la baja en la tasa de mortalidad corregida para el año 2015.

El presente documento presenta los resultados de la Revisión del Desempeño de Seguridad Vial de la República Dominicana, desarrollado por la CEPAL entre los años 2015 y 2017 como parte del proyecto de la Cuenta de Naciones Unidas para el Desarrollo: “Fortalecimiento de la capacidad nacional en materia de seguridad vial de países y economías en desarrollo” cuyo objetivo fue ayudar a un grupo de países seleccionados a fortalecer su sistema de gestión de seguridad vial y con ello propender a la mejora permanente de la seguridad vial. En el proyecto también participaron otras dos comisiones regionales de Naciones Unidas: la Comisión Económica para Europa (ECE) y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), lo cual permitió compartir experiencias con otros países con similares tasas de fatalidad, motorización y desarrollo relativo como son Viet Nam, Georgia y Albania.

Este informe está dividido en cinco partes. La primera sección proporciona una breve descripción de la población del país, economía y clima. La segunda ofrece una breve discusión respecto al marco legal y político asociado a las políticas de seguridad. En la tercera sección se analiza las principales tendencias en colisiones y lesiones de tráfico, inversión en infraestructura, flota vehicular y como opera el sistema de información. La cuarta parte, se enfoca en todas aquellas instituciones públicas cuyos objetivos y declaraciones de misión abordan cuestiones de seguridad vial. Todo ello permite evaluar el desempeño reciente de República Dominicana en materia de seguridad vial y ver el contexto en el cual los recientes cambios en su institucionalidad fueron implementados. La quinta y última sección ofrece comentarios finales y algunas ideas preliminares sobre los pasos a seguir y futuras formas de mejorar el sistema de gestión de seguridad vial, las cuales se encuentra actualmente en revisión, para reducir la mortalidad y la morbilidad asociadas al sistema de transporte terrestre.



## Introducción

---

La seguridad vial es parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Cada año, alrededor de 1,3 millones de personas mueren en colisiones de vehículos alrededor del mundo, y entre 20 a 50 millones sufren lesiones. Aproximadamente, el 90% de todas las personas fallecidas en colisiones se encuentran en países de bajos y medianos ingresos, aunque dichos países tengan solo el 54% de los vehículos motorizados en todo el mundo. Junto con lo anterior, más de la mitad de las muertes en el tránsito corresponde a peatones o a conductores y/o pasajeros de vehículos motorizados de dos ruedas (OMS, 2015).

En 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. La resolución A / 70 / L.44 de la Asamblea General, aprobada en abril de 2016, reafirma los objetivos y metas del desarrollo sostenible descritos en la Agenda 2030 para un desarrollo sostenible. En la meta 3.6 se establece reducir en un 50% las muertes y lesiones causadas por el tránsito en todo el mundo hacia el año 2020, y en la meta 11.2, se establece proporcionar un sistema de transporte seguro, accesible y sostenible para todos al año 2030.

Lamentablemente, los avances han sido menores en la seguridad vial mundial (medida en términos del número de muertes, lesiones y colisiones disminuidos) desde el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, y esto es particularmente preocupante en la región de América Latina y el Caribe (Pérez-Salas y Nazif-Muñoz, 2015). Por lo tanto, debe hacerse mucho más para cumplir el objetivo del Decenio, especialmente en esta región.

En 2010, la Comisión Económica para Europa (ECE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) completó el quinto tramo del proyecto de la Cuenta de Desarrollo de las Naciones Unidas titulado “Mejorando la Seguridad Vial Global: Estableciendo metas de reducción de mortalidad en el tránsito”, el que apoyó con éxito a los gobiernos de países de bajos y medianos ingresos, a través de desarrollar la implementación de metas nacionales y crear condiciones para el intercambio de mejores prácticas. En América Latina y el Caribe, este proyecto tuvo un impacto positivo en ayudar a los países en sus aspectos de institucionales de seguridad vial (Nazif-Muñoz y Pérez-Salas, 2013).



## I. Breve visión del país

---

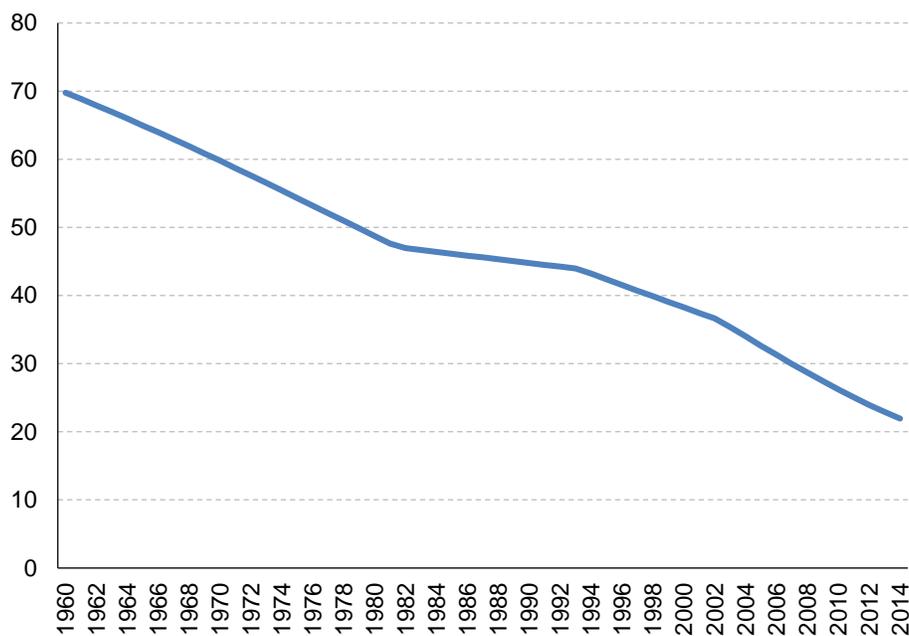
### A. Datos demográficos

República Dominicana tiene una población estimada de 10.65 millones (Banco Mundial, 2017). La transición demográfica en este país ha exhibido tres tendencias diferentes en tres períodos. En 1950-1955, la transición demográfica estaba en una fase incipiente durante la cual el crecimiento de la población fue relativamente lenta debido a una combinación de altas tasas de mortalidad y fecundidad. Hacia el lustro 1985-1990, dicho país cambió hacia una fase moderada, caracterizada por una disminución de la mortalidad mientras que la tasa de fertilidad se mantuvo alta. Ello provocó un aumento en la tasa de crecimiento de la población. Finalmente, hacia el lustro 2005-2010, se observó un descenso más pronunciado de la fecundidad que condujo a una reducción en la tasa de crecimiento poblacional (CEPAL, 2007).

Se deben notar dos cambios significativos en la composición de la población dominicana. Primero, mientras que, en 1950, el 51,7% de la población tenía entre 15 y 64 años, la proporción de la población en este grupo de edad había aumentado a 62,8% antes de 2010. En segundo lugar, entre 1960 y 2015, la República Dominicana fue testigo de un aumento considerable en su urbanización. En 1960, el 70% de la población vivía en zonas rurales, pero en 2014, esta cifra había caído al 20% (ver gráfico 1).

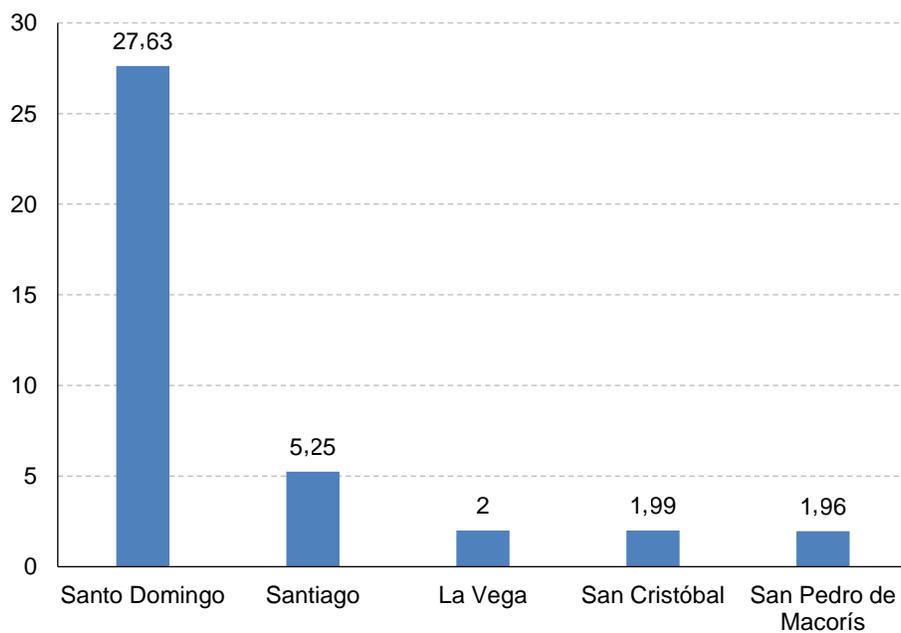
Actualmente las ciudades más pobladas son Santo Domingo, Santiago, La Vega, San Cristóbal y San Pedro de Macorís (ver gráfico 2).

**Gráfico 1**  
**Tendencia en la ruralidad en República Dominicana, 1960-2014**



Fuente: Banco Mundial, Indicadores de Desarrollo, [online] <http://data.worldbank.org/indicador>.

**Gráfico 2**  
**Porcentaje de la población en las ciudades más pobladas de República Dominicana, 2014**

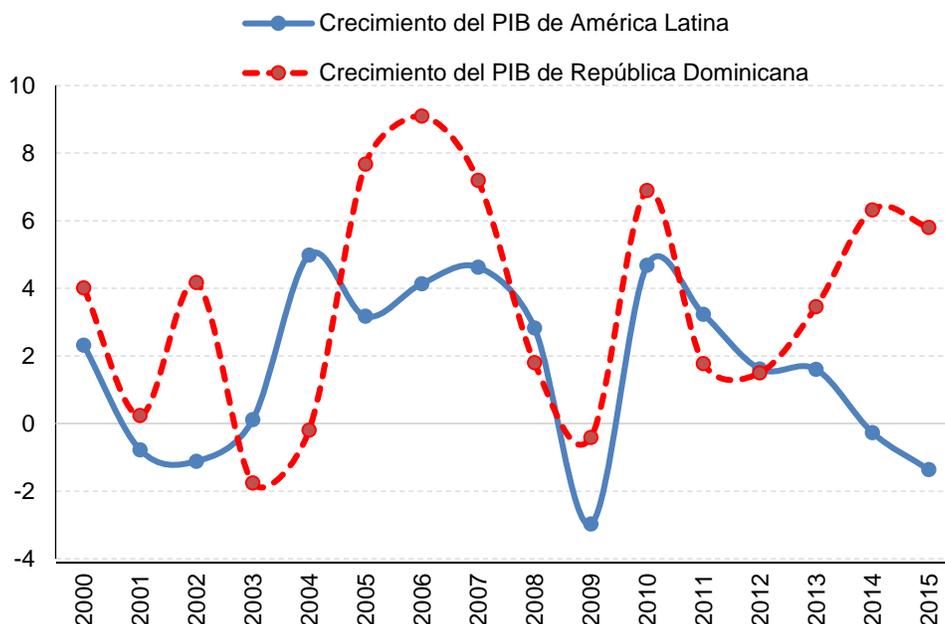


Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas, "Provinciales y municipales", 2015 [online] <https://www.one.gob.do/provinciales-y-municipales>.

## B. La economía

República Dominicana tiene la economía más grande del Caribe, con un producto interno bruto (PIB) en 2015 estimado en \$ 67.103 mil millones (tres veces el tamaño de Guatemala). Su crecimiento ha sido robusto durante la década pasada, con descensos que se observan solo en 2009, 2011 y 2012. 2008, 2011 y 2012 son los únicos tres años en que su tasa de crecimiento fue menor que el promedio de América Latina durante este período.

**Gráfico 3**  
Crecimiento del PIB República Dominicana y América Latina, 2000 y 2007-2015

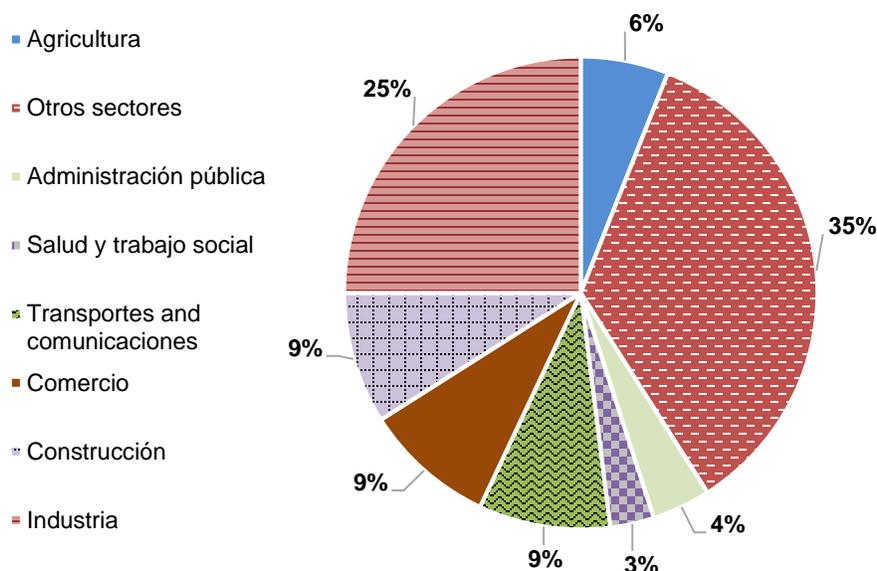


Fuente: CEPAL, Updated Economic Overview of Latin America and the Caribbean, Santiago, 2016 y fuentes nacionales.

La mayor parte del PIB, por actividad, corresponde a la industria (25%), seguido del comercio (9%), transporte y comunicaciones (9%), construcción (9%), agricultura (6%), administración pública (4%) y salud y trabajo social (3%) (ver gráfico 4).

En comparación con muchos otros países de América Latina y el Caribe, República Dominicana está bien posicionada en términos de su integración comercial. El cuadro 1 muestra con relación a Haití, Jamaica y Uruguay para el periodo 2006-2014. Como se puede ver en la tabla, República Dominicana recibió más inversión extranjera que Haití o Jamaica, con un ingreso promedio durante este período de USD 2.16 mil millones. Sin embargo, en comparación con Uruguay, país con 3.7 millones de habitantes, República Dominicana se rezaga. Este resultado puede atribuirse, en gran parte, a la proximidad que Uruguay tiene con respecto a Argentina y Brasil.

**Gráfico 4**  
**Composición del PIB en 2016**  
(En porcentajes)



Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas, "Cuentas nacionales", 2016 [online] <https://www.one.gob.do/economicas/cuentas-nacionales>.

**Cuadro 1**  
**Ingreso de inversión extranjera: República Dominicana y países seleccionados, 2006-2014**  
(Millones de dólares)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
República Dominicana	1 085	1 667	2 870	2 165	2 024	2 277	3 142	1 991	2 209
Haití	161	75	29	55	178	119	156	186	99
Jamaica	882	866	1 437	541	228	218	413	654	699
Uruguay	1 493	1 329	2 106	1 529	2 289	2 504	2 536	3 032	2 755

Fuente: CEPAL, Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean, 2015 (LC/G.2641-P), Santiago, 2015.

Como se puede ver en el cuadro 2, el sector de servicios recibe la mayor parte de la inversión extranjera, seguido de las manufacturas. Esto tiene implicancias importantes en términos de infraestructura, ya que gran parte de este tipo de inversión está asociada a proyectos de infraestructura de transporte. Sin embargo, es importante hacer notar que algunos planes necesitan ser diseñados con el fin de atraer más inversión extranjera para posteriormente poder apoyar la construcción de carreteras y otros proyectos de infraestructura de transporte.

**Cuadro 2**  
**Inversión extranjera por sector, 2006-2014, República Dominicana**  
(Millones de dólares)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Recursos Naturales	107	30	357	758	240	1 060	1 169	93	-39
Manufacturas	-168	184	574	280	566	355	1 257	404	607
Servicios	1 146	1 453	1 938	1 128	1 218	862	716	1 494	1 640

Fuente: CEPAL, Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean, 2015 (LC/G.2641-P), Santiago, 2015.

El desglose de los flujos de inversión extranjera por país de origen (véase cuadro 3) refleja la influencia ejercida por los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA). Como en el caso de Uruguay, la proximidad es una consideración importante para entender la distribución de este tipo de inversión. Los acuerdos relativos a las importaciones de vehículos de motor son otro factor influyente en este caso, ya que Canadá, México y los Estados Unidos tienen grandes industrias de producción y exportación de vehículos motorizados.

**Cuadro 3**  
**Flujo de inversión extranjera hacia República Dominicana, por país de origen 2006-2014**  
*(Millones de dólares)*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Estados Unidos	662	536	360	455	1 055	499	252	374	321
México	84	-124	1 055	273	433	73	-32	6	244
Canadá	142	113	383	773	696	1 126	851	143	158
Holanda	41	54	-73	96	50	28	10	83	70
Venezuela	17	53	11	31	208	70	55	47	44

Fuente: CEPAL, Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean, 2015 (LC/G.2641-P), Santiago, 2015.

### C. Topografía, clima y geografía

República Dominicana está ubicada en los dos tercios orientales de la isla de La Española, que comparte con Haití, en el Mar Caribe a lo largo de la frontera con el Océano Atlántico Norte y tiene un territorio de 48.670 kilómetros cuadrados. Es una república presidencial unitaria cuyo gobierno es elegido democráticamente. El país está dividido en 10 regiones: noreste Cibao, noroeste Cibao, norte Cibao, sur Cibao, El Valle, Enriquillo, Higuamo, Ozama, Valdesia y Yuma. La capital y la ciudad más grande es Santo Domingo. Tiene un clima marítimo tropical, con poca variación estacional de la temperatura, pero con variaciones estacionales en la precipitación.

**Mapa 1**  
**Mapa de República Dominicana**



Fuente: Google Maps, "República Dominicana", 2017 [online] <http://bit.ly/2GxMhdl>.

Nota: Los límites y nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.



## **II. Revisión del marco legal y administrativo para la promoción de la seguridad vial**

---

### **A. El marco legal para la promoción de la seguridad vial en República Dominicana**

El desarrollo de la legislación nacional de seguridad vial ha sido un proceso continuo en República Dominicana. Una de las primeras leyes de este tipo -La ley N° 165, que se ocupa de la regulación de los flujos de tráfico- se introdujo en 1963. En 1966, bajo la Ley N° 165, se creó la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) para servir como la agencia reguladora en este campo. Una de las leyes más importantes en esta área, la Ley N° 241-67, que rige las acciones de todos los usuarios de la carretera, se aprobó en 1967. Las circunstancias cambiantes dentro del país, junto con los pasos dados para enfrentar nuevos desafíos políticos y económicos, dan cuenta de la gran cantidad de enmiendas y suplementos que esta ley ha sufrido. En 2017, el gobierno nacional inició varias medidas efectivas para la promoción del desarrollo de políticas de transporte, y trabajo en el sector del transporte por carretera para enmarcar la base legislativa necesaria y desarrollar aún más la estructura institucional del sistema. Dos medidas específicas de importancia en este respecto fueron el establecimiento de la Comisión Presidencial sobre Seguridad Vial y la aprobación de la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ley N° 63-17).

La Constitución de República Dominicana contiene una serie de disposiciones que tienen una relación directa con la regulación del transporte y el tránsito, y por consiguiente la seguridad vial: el artículo 37 establece que todos tienen un derecho inviolable a la vida y que bajo ninguna circunstancia se impondrá la pena capital; el artículo 46 establece que todos los que están en el país tiene legalmente el derecho a la libertad de movimiento; y el artículo 42 establece que todos tienen derecho a un bienestar físico, psicológico y mental y vivir sin violencia.

La gestión y la regulación del transporte ahora se rigen por la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, que estipula que la política de transporte debe formularse e implementarse por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

El transporte por carretera, en general, y los derechos y responsabilidades de todos los participantes en las actividades de transporte están también regulados por dicha ley, al igual que leyes comerciales y seguridad tránsito. Esta ley establece las principales líneas de la política de seguridad del tráfico, los

deberes del gobierno y las obligaciones, las reglas y condiciones de tráfico, el diseño y la colocación de señales y marcas de tránsito, el derechos y obligaciones de los usuarios de la carretera y los requisitos generales para la emisión de permisos de conducción y registro de vehículos. La ley cubre a todos los dominicanos y ciudadanos extranjeros que usan las carreteras del país y a todos los vehículos nacionales e internacionales que circulan por el país. El incumplimiento a esta ley está determinado con sanciones administrativas, civil, y/o penal. Esta ley también cubre las normas que rigen el uso y la protección de las carreteras por dueños de caminos y sus usuarios, ingenieros, constructoras de carreteras, y pagos y multas asociadas al uso de las carreteras y caminos.

**El transporte de pasajeros** es supervisado principalmente por INTRANT. Antes del establecimiento de esa organización, sin embargo, este trabajo era realizado por la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), que había sido establecida en virtud del Decreto Presidencial N° 489 de 1987. El rol de la OTTT era rediseñar las rutas de autobuses y su reasignación a diferentes operadores. Operaba subsidiando las operaciones de los autobuses para mantener que los pasajeros tuvieran tarifas bajas. La misión de OTTT era administrar el sistema de transporte público para satisfacer las necesidades de movilidad de la población. Su declaración de visión se centró en garantizar que sirviera como modelo de servicio público en consideración a estándares éticos, alcanzar la excelencia, mantener operaciones de manera fluida y utilizar tecnología de vanguardia para tener un impacto positivo en la calidad de vida de todos los dominicanos. Su marco legal se compone de 17 leyes nacionales y 19 decretos que rigen diversos aspectos del trabajo de oficinas gubernamentales. Estos estatutos incluyen las 20 leyes que enmiendan la Ley N° 241-67; algunos de las enmiendas más importantes se han promulgado en la Ley N° 12 (sobre las multas), la Ley N° 114, Ley N° 61-92, Ley N° 56-89, Ley N° 56-86-15, Decretos N° 284-914, Ley N° 160, Ley N° 593 (sobre inspección a la carga), Ley N° 146 (sobre seguros), Ley N° 143 (prohibición del uso de teléfonos móviles mientras se conduce), Ley N° 585, Ley N° 513 (normativa aplicable a los conductores de transporte público), Ley N° 176-07, Ley N° 76-00 (regulaciones que se aplican a los taxis), Ley N° 547-70 (sobre fondos de pensiones para conductores de transporte público). La OTTT también se regía por los Decretos N° 178-94, 37-98, 448-97 (que establece la OTTT), 393-97 (establecimiento de la Autoridad Metropolitana de Transporte Interior (AMET)), 447-05 (establecimiento de la Oficina de Reorganización de Tránsito), 250-07 (establecimiento del Fondo de Desarrollo de Transporte Terrestre), Reglamento N° 723-06 y Resolución N° 3 de 2006, que prohíbe el consumo de alcohol en vehículos de motor.

**El transporte de carga** también está considerado por la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta ley establece las disposiciones que rigen la seguridad y requisitos de mantenimiento de la propiedad para las operaciones de transporte de carga por carretera, incluidos los que se aplican a carga peligrosa, así como los derechos, obligaciones y responsabilidades de los operadores. Anteriormente, el transporte de carga era regido por la Ley N° 241-92. También existen regulaciones locales que imponen restricciones adicionales a estas actividades. Por ejemplo, el gobierno municipal de Santo Domingo tiene sus propios reglamentos específicos, como el Reglamento de Carga y Vehículos Comerciales de Santo Domingo de 2013 (Gobierno de Santo Domingo, 2013).

**Las disposiciones laborales aplicables a los conductores comerciales** se establecen en el Decreto N° 258 de 1 de octubre de 1993, que determina que los conductores no deben conducir más de 10 horas por día o 70 horas por semana. Ellos tampoco deben conducir durante más de 5 horas consecutivas, y los tiempos de descanso entre horas de conducción no deben ser menos de 1 hora y 30 minutos. Estas regulaciones son totalmente aplicables al transporte internacional también, pero no cubren el sistema de monitoreo (tacógrafos) que se utilizarán o su instalación, verificación, servicio técnico o mantenimiento.

**Revisión técnica o inspección técnica periódica de vehículos** en República Dominicana está cubierta por la Ley N° 241-07. Esta regulación establece el calendario para las pruebas obligatorias de los vehículos de transporte por carretera en función de su categoría y función. OTTT solía ser responsable de asegurar las inspecciones mecánicas y físicas de los vehículos, pero esos deberes ahora han sido asumidos por INTRANT. Por ley, las inspecciones deben cubrir los neumáticos, los frenos, asientos, la condición del cuerpo del vehículo, luces, bocina y una serie de otros elementos. Bajo la nueva ley, se mejoraron los procedimientos técnicos de inspección de vehículos.

Los tipos de servicio y listas de servicio técnico, junto con los plazos correspondientes, condiciones, procedimientos y requisitos relativos a las empresas de servicios registradas en República

Dominicana, son también establecidos por la nueva ley. Las regulaciones están diseñadas para garantizar que las características técnicas de todos los vehículos de transporte estén en conformidad con las leyes y normas dominicanas.

República Dominicana no es parte contratante del Acuerdo de las Naciones Unidas sobre la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos motorizados y el reconocimiento recíproco de tales inspecciones de 1997 (*Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspection*) o del Acuerdo de las Naciones Unidas relativo a la adopción de técnicas uniformes para vehículos motorizados, equipos y piezas que pueden montarse y / o usarse en vehículos motorizados y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las aprobaciones otorgadas sobre la base de estas prescripciones de 1958 (*Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical*).

## **B. Acuerdo y regulaciones internacionales de transporte**

República Dominicana firmó la Convención sobre la Circulación Vial de 1949 y la ratificó en 1957. También durante ese mismo año firmó el Protocolo relativa a las Señales de Carreteras ese mismo año.

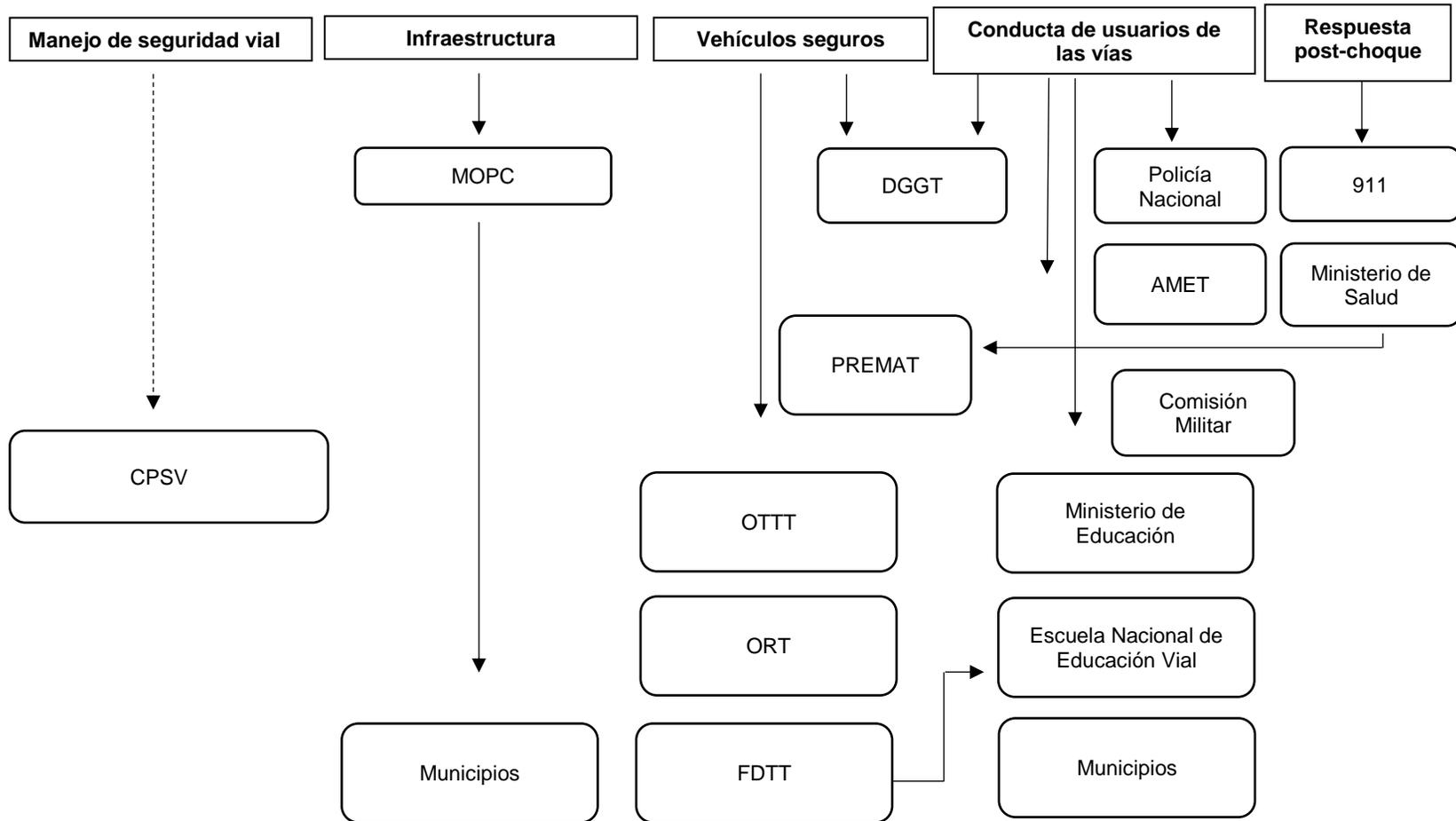
## **C. Marco Institucional para la promoción de la seguridad vial**

El marco legal e institucional para la promoción de la seguridad vial en República Dominicana está compuesto por numerosas leyes superpuestas entre sí y agencias públicas del nivel central y locales. Estas leyes y agencias abordan todos los pilares de las actividades enumeradas en el Plan Mundial para la Década de Acción para la Seguridad Vial y el país también ha introducido recientemente un objetivo de una reducción del 20% -30% en muertes y lesiones. El diagrama 1 mapea las instituciones que contribuyeron directamente y / o indirectamente a las políticas, programas y proyectos de seguridad vial antes de la introducción de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La mayoría de estas agencias se centran en alguno de los pilares establecidos en el Plan Mundial, pero algunos, por ejemplo, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT), tienen funciones que involucran áreas de trabajo en dos o más pilares. También hay un considerable número de componentes transversales que están representados por la superposición de instituciones que se muestran en el diagrama 1. Por ejemplo, hay ocho instituciones que se enfocan en diferentes aspectos de los problemas asociados con el Pilar "Conductas de usuarios en las vías". Algunas agencias también crean subunidades ad hoc para comunicarse con otras instituciones que están relacionadas con otros pilares. Ejemplos incluyen el Programa Nacional de Muertes por Accidente de Tránsito del Ministerio de Salud Pública y la Escuela Nacional de Educación Vial y el Fondo de Desarrollo de Transporte Terrestre (FDTT). Los gobiernos municipales se han centrado principalmente en la infraestructura y en el pilar conductas de usuarios en las vías. El hecho de que los gobiernos municipales del país tengan diferentes niveles de recursos y prioridades tiene implicaciones importantes, ya que estas diferencias pueden tener un impacto en los indicadores de seguridad vial en dicho nivel, y posteriormente a nivel nacional. El número de agencias que se ocupan de la infraestructura y los pilares de respuesta post-choque son mucho más pequeños que el número que se enfoca en vehículos más seguros y conductas de usuarios en las vías. Esto sugiere que estos dos pilares son aquellos en los que hay más problemas de coordinación y en los que los recursos no necesariamente se asignan adecuadamente.

Por último, la línea de puntos que señala a la Comisión Presidencial de Seguridad Vial reflota el hecho de que, formalmente, se espera que esta institución coordine el trabajo de la mayoría de las otras instituciones que aparecen en este mapa. Sin embargo, en realidad, para cumplir su mandato, tiene que trabajar con otras tres agencias: i) el Ministerio de Interior y Policía; ii) la Procuraduría General de la República; y iii) la Dirección General de Impuestos Internos.

**Diagrama 1**  
**Mapa Institucional de las organizaciones públicas de seguridad vial**



Fuente: Elaboración propia.

**CPSV:** Comisión Presidencial de Seguridad Vial - **OTTT:** Oficina de Transporte y Tránsito Terrestre - **ORT:** Oficina del Reordenamiento del Transporte - **FDTT:** Fondo para el Desarrollo del Transporte Terrestre - **DGGT:** Dirección General de Tránsito Terrestre - **AMET:** Autoridad Metropolitana de Transporte - **PREMAT:** Programa Nacional de Muertes por Accidente de Tránsito – **MOPC:** Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

### **III. Tendencias en la seguridad vial en la última década**

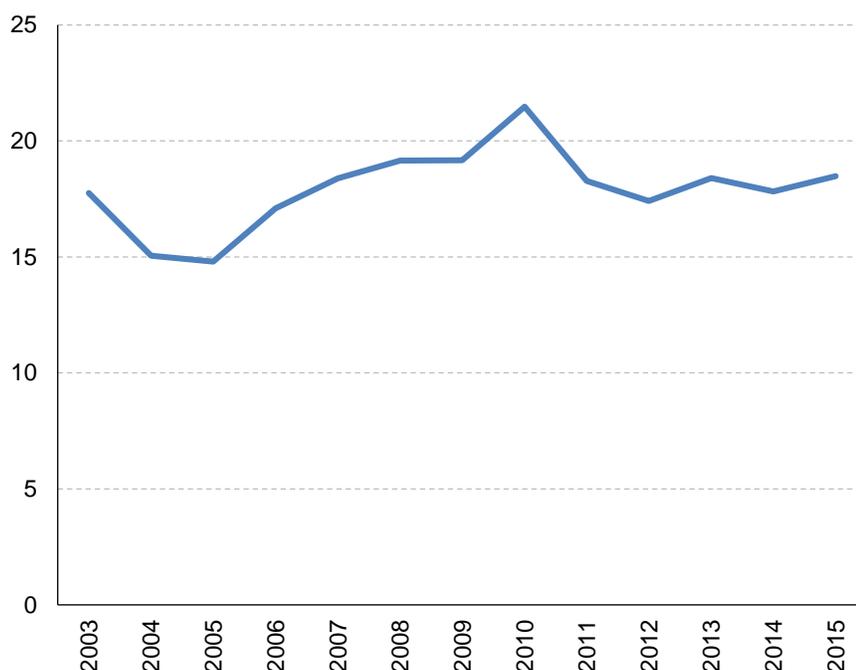
---

#### **A. Recolección y análisis de datos de seguridad vial**

Las estadísticas sobre colisiones de tráfico las compila el Oficina Nacional de Estadísticas, que publica esta información en su sitio web (<http://www.one.gov.do>) cada año. Se pueden obtener datos adicionales en formato Excel presentando una solicitud invocando ley de transparencia. Por ley, esa información debe estar disponible dentro de 15 días hábiles. Los datos sobre accidentes de tránsito se recopilan para carreteras internacionales / intraurbanas y para locales / carreteras secundarias por diferentes unidades policiales.

La Dirección General de Epidemiología (DIGEPI) del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social recopila datos sobre todas las mortalidades y clasifica cada caso sobre la base de los códigos de mortalidad. Tiene una extensa red tecnológica, y los profesionales de la salud pueden tomar la información requerida de los registros de los hospitales e ingresarlos directamente al sistema. En el caso de accidentes automovilísticos, de conformidad con la Decisión N° 4-13 del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, los profesionales de la salud deben notificar a la DIGEPI dentro de una semana de la ocurrencia de cada evento.

**Gráfico 5**  
**Número de fatalidades anuales en el tránsito por cada 100 000 habitantes, 2003-2015**



Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas, "República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016", 2016 [online] <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.

Las estadísticas oficiales sobre seguridad vial del año 2015 indican que hubo aproximadamente 20 muertes por cada 100.000 habitantes. Aunque el cambio puede ser parcialmente atribuible a los efectos de la crisis económica en 2015, esta es una ligera mejora con respecto a la cifra de 2010 (un promedio de 23 muertes por cada 100.000 habitantes). En comparación con el promedio de América Latina y el Caribe de 15,9 muertes por 100.000, dicha tasa en República Dominicana es 21% más alta.

## B. Infraestructura

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es responsable de construir, ampliar, reparar y mantener las obras de infraestructura de transporte, así como organizar, supervisar, coordinar y planificar los sistemas de transporte terrestre en toda República Dominicana. Los principales objetivos de esta institución son proporcionar las carreteras más seguras posibles para reducir el número y las consecuencias de las colisiones viales, y ayudar a agilizar el tráfico en toda República Dominicana y asegurar que las redes de carreteras apoyen la movilidad de bienes, servicios y personas de la manera más segura, rápida y eficiente posible.

**Mapa 2**  
**Tipos de caminos en República Dominicana**



Fuente: Mapa de vías principales y carreteras de República Dominicana, 2018 [online] <https://www.mapacarreteras.org/p187-republica-dominicana/>.

Nota: Los límites y nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

Existe un plan para mejorar más de 2.000 kilómetros de vías públicas, que el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones está liderando. En el cuadro 4 muestra la distribución de la red de carreteras por tipo de carretera y capacidad de vehículo.

**Cuadro 4**  
**Panorama general de la red vial**

Tipo	Km.	Porcentajes red vial	Porcentajes red vial y vehículos
<i>Principal</i>	1 081,1	7,8	54,9
<i>Regional</i>	1 830,9	13,2	22,0
<i>Local</i>	2 010,0	14,5	18,8
Subtotal carreteras	4 921,9	35,6	95,8
<i>Caminos con asfalto</i>	872,8	6,3	1,3
<i>Caminos de grava</i>	3 221,1	23,3	2,5
<i>Caminos de tierra</i>	4 813,3	34,8	1,0
Subtotal caminos aledaños	8 912,2	64,4	4,2
Total red vial	13 834,1	100	100

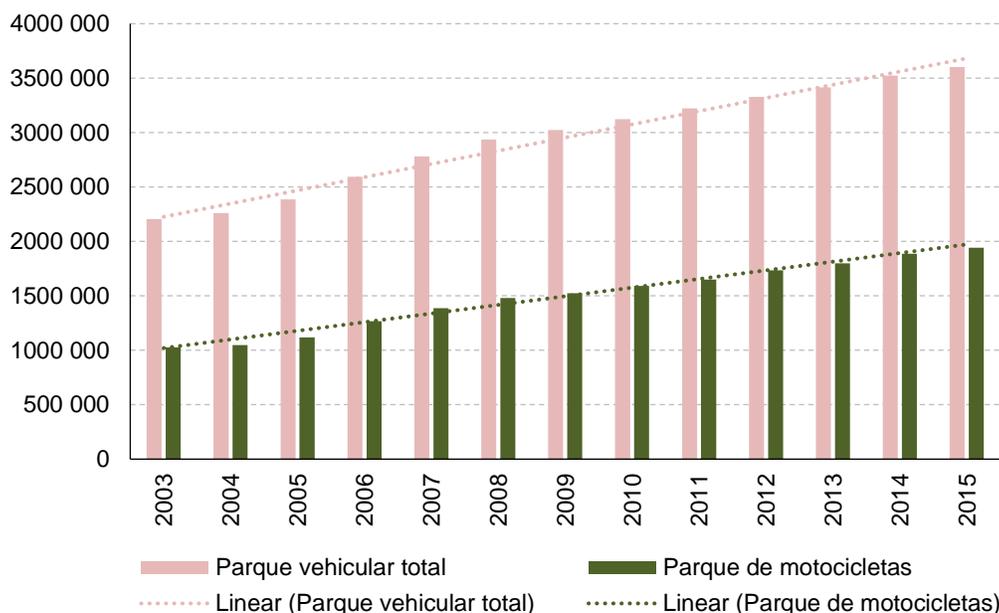
Fuente: Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, “Oficina de Acceso a la Información Pública Ética y Transparencia Sistema de Asistencia y Seguridad Vial”, 2016 [online] [http://www.mopc.gob.do/media/2450/presentaci\\_n\\_sistema\\_de\\_asistencia\\_vial\\_actualizado\\_pptx](http://www.mopc.gob.do/media/2450/presentaci_n_sistema_de_asistencia_vial_actualizado_pptx).

Ha habido una cantidad considerable de inversión en señalización vial y en el mantenimiento de carreteras y caminos secundarios. En 2014, por ejemplo, proyectos de infraestructura vial por un total alcanzaron \$ 17.161 mil millones de pesos dominicanos (aproximadamente USD 36.8 millones) fueron ejecutados. Según el Centro de Inversiones y Exportaciones de República Dominicana, la infraestructura vial dominicana se encuentra entre las más grandes y modernas de todo el Caribe. El país cuenta actualmente con 8 aeropuertos internacionales y 12 puertos marítimos, además de tener uno de los sistemas de carreteras más grandes de la región en proporción a su tamaño. La inversión extranjera directa en proyectos de infraestructura (incluidas telecomunicaciones, electricidad, bienes inmuebles y transporte) ascendió a unos USD 8.835.800.000 en 2004-2013.

## C. Flota vehicular

La prosperidad disfrutada por la República Dominicana ha tenido un impacto en su flota de vehículos. El gráfico 6 muestra que, si bien había aproximadamente 2.200.000 vehículos automotores registrados en 2003, para 2015 la flota se ha expandido en un 63% es decir en aproximadamente 3.600.000 vehículos motorizados. Una gran parte de esta flota se compone de motocicletas, que son el tipo de vehículo con la tasa de crecimiento más rápida de todas. En 2003, hubo 1,020,000 motocicletas registradas, pero en 2015 el número de motocicletas aumentó en un 90%. De hecho, como se muestra en la figura 3.4, el porcentaje de la flota vehicular considerando las motocicletas ha estado aumentando constantemente, aumentando del 46,5% en 2004 al 53,9% en 2015. La necesidad de introducir medidas específicas en consideración a este medio de transporte se hace por tanto más evidente.

**Gráfico 6**  
Total parque vehicular y total parque de motocicletas, 2003-2015



Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

El gobierno de República Dominicana ahora recauda cerca de USD 216 millones por año a partir de servicios de registro y grabación de ventas, y la mayor parte de ese ingreso corresponde a los honorarios cobrados por la emisión de matrícula a los conductores novatos (DGII, 2016). Como resultado del crecimiento explosivo del vehículo del país, estos ingresos aumentaron de USD 132 millones en 2011 a USD 216 millones en 2015, lo que significa un crecimiento del 63%.

**Cuadro 5**  
**Ingresos a partir de registro y transferencia de vehículos motorizados**

Tipo de transacción	Pesos dominicanos (millones)	Dólares EE. UU. (millones)*	Porcentaje
Emisión de primera placa	6 990,00	150,3	69,5
Renovación de documentos	1 503,00	32,32	14,9
Transferencias	949,0	24,40	9,4
Cambio o renovación de placas patentes	54,8	1,17	0,5
Copia de documentos	45,1	0,96	0,4
Emisiones CO <sub>2</sub>	515,3	11,07	5,1
<b>Total</b>	<b>10 057,2</b>	<b>216,282</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

La distribución basada en el género de la propiedad del vehículo tiene una configuración tradicional, ya que la mayoría de los propietarios de cada tipo de vehículo es masculina. La brecha de género es más estrecha en el caso de los vehículos ligeros y jeeps. Las mujeres son dueñas en un 31.2% y 35.9%, respectivamente. Las brechas de género más amplias se observan en la propiedad de los vehículos de transporte, como autobuses, camiones pesados y camiones de volcado. Si bien los registros de propiedad indican quién registró el vehículo, esto no necesariamente indica quién conduce el vehículo, pero no obstante sirve como una buena variable de aproximación para medir qué personas están probablemente más expuestas a peligros relacionados con el transporte.

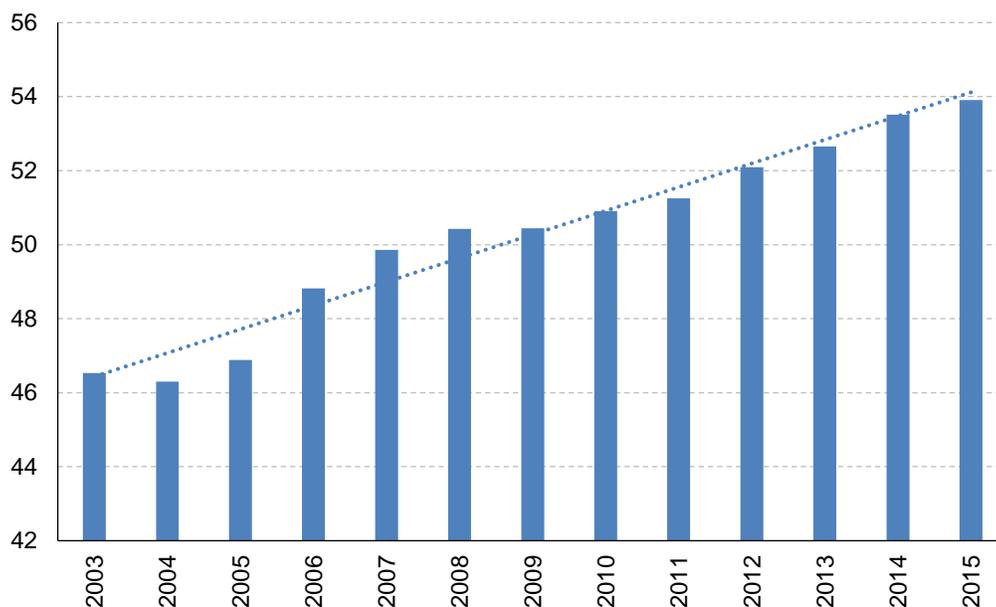
Según la Dirección General de Impuestos Internos, esta distribución de género es relativamente estable en todas las provincias. Sin embargo, hay provincias, como Bahoruco, Elías Piña y San José de Ocoa, en las que la propiedad masculina del vehículo supera el 85% del total. El Distrito Nacional es el único en el que esta cifra es cercana al 70%.

**Cuadro 6**  
**Propiedad de vehículos motorizados por género, 2015**  
(En porcentaje)

Tipo de vehículo	Mujer	Hombre	Total
Vehículo liviano	31,2	68,8	100
Bus	19,9	80,1	100
Jeep	35,9	64,1	100
Camiones pesados	11,9	88,1	100
Motocicletas	16,0	84,0	100
Camiones de volcado	11,7	89,3	100
Otros	10,9	89,1	100

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

**Gráfico 7**  
**Porcentaje del parque de motocicletas respecto del parque vehicular, 2003-2015**



Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

No hay una sola institución que esté totalmente a cargo de implementar políticas de seguridad vial. Hay, sin embargo, una serie de diferentes leyes que tratan el tema. Artículos 170 y 212 de la Ley N° 2441 cubren varios aspectos de seguridad vial, pero se debe considerar la posibilidad de enmarcar una regulación técnica que consolide y sistematice los estatutos que actualmente están dispersos y tratan las materias sobre los requisitos de seguridad de los vehículos.

Todos los vehículos en República Dominicana son importados, pero un número considerable de las motocicletas no ingresan como vehículos ensamblados; en su lugar, las partes de la motocicleta se importan y luego se ensamblan en el país. Esta práctica, que parece bastante extendida, hace que el registro de estos vehículos se bastante difícil de identificar. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), hay una falta de coordinación entre la DGTT y la Agencia de Seguridad Fronteriza, que se centra exclusivamente en restringir la entrada de vehículos que tienen sus volantes en el lado derecho de los vehículos (BID, 2015).

Desde 2007, se ha observado una disminución en las importaciones de vehículos, con el número de vehículos que ingresan a República Dominicana en ese año (30.000) cayendo a 21.000 en 2012. Un factor que puede ayudar a explicar esta tendencia son los altos impuestos que gravan las ventas de vehículos minoristas. Otro factor que ha dado forma a la configuración de la flota vehicular ha sido la importación de vehículos de motor de segunda mano. Por ley, solo vehículos que tienen menos de cinco años pueden ser traídos al país. Sin embargo, de acuerdo con números proporcionados por el BID, el número de importaciones de vehículos de segunda mano es el doble que las importaciones de vehículos nuevos.

**Cuadro 7**  
**Distribución de vehículos livianos importados por región o país de origen, 2011-2016**

Origen	Frecuencia	Porcentaje
Japón	565 761	73,2
EE.UU.	57 169	7,4
Europa	87 362	11,3
Corea	49 629	6,4
Otro	13 458	1,7
Total	773 019	100

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

De acuerdo con la información proporcionada por la Dirección General de Impuestos Internos de República Dominicana, la mayoría de los vehículos importados provienen de Japón; las cantidades de importaciones de vehículos procedentes de Europa, Estados Unidos y la República de Corea también son considerables (véanse los cuadros 7-10). Los vehículos provenientes de la República de Corea, sin embargo, deben cambiar la posición de sus volantes lo que tiene ciertas consideraciones de seguridad, ya que esto también implica repositionar las bolsas de aire y los espejos retrovisores, entre otras cosas.

**Cuadro 8**  
**Distribución de buses importados por región o país de origen, 2011-2016**

Origen	Frecuencia	Porcentaje
Japón	51 338	58,3
EE. UU.	12 039	13,7
Europa	3 949	4,5
Corea	11 699	13,3
Otro	9 084	10,3
Total	88 109	100

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

**Cuadro 9**  
**Distribución de jeeps importados por región o país de origen, 2011-2016**

Origen	Frecuencia	Porcentaje
Japón	233 099	65,3
EE. UU.	60 362	16,9
Europa	15 580	4,4
Corea	42 206	11,8
Otro	5 871	1,6
Total	357 028	100

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

Las regulaciones sobre el uso y la circulación de motocicletas tienen un alcance bastante limitado. Por ejemplo, la instalación y la funcionalidad de los sistemas de frenos de las motocicletas no están cubiertas por las normas de seguridad del vehículo. Además, como fue mencionado anteriormente, rastrear el origen de estos vehículos es extremadamente difícil. Como se muestra en los cuadros 7-10,

la Dirección General de Impuestos Internos recoge información sobre el país de origen de los vehículos de motor ligeros, camiones, autobuses y jeeps, pero no motocicletas. Esto plantea un desafío para los formuladores de políticas que buscan determinar qué tipos de regulaciones de seguridad en realidad se aplican a estos vehículos. Una evaluación de cuán vulnerables son estos vehículos y sus conductores y pasajeros es, por lo tanto, un paso necesario para identificar qué tipos de regulaciones y sistemas de monitoreo deben ser introducidos.

**Cuadro 10**  
**Distribución de camiones importados por región o país de origen, 2011-2016**

Origen	Frecuencia	Porcentaje
Japón	288 715	73,6
EE. UU.	33 455	8,5
Europa	16 605	4,2
Corea	11 531	2,9
Otro	42 089	10,7
Total	392 395	100

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.

No existe una regulación que establezca normas para el uso de gasolina o diésel. Además, los técnicos que instalan sistemas de combustible para vehículos no están capacitados formalmente. En su mayor parte, la instalación de estos sistemas se lleva a cabo en talleres en los que las normas de seguridad son deficientes.

## D. Indicadores de seguridad vial

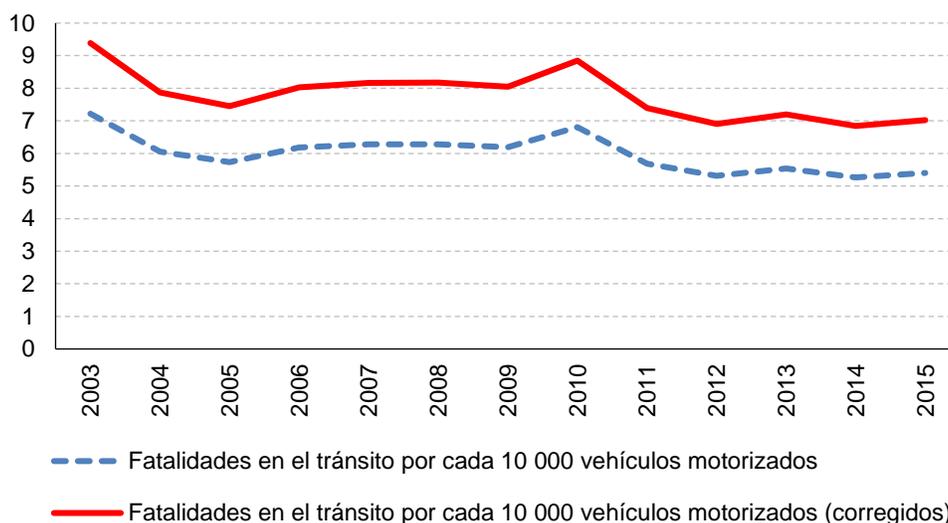
### 1. Tasas de mortalidad, morbilidad y colisiones

La siguiente sección se basa en información extraída de la base de datos de la Autoridad Metropolitana de Transporte la cual es utilizada, sin el uso de factores correctivos, por parte de la Oficina Nacional de Estadísticas. Este conjunto de datos fue elegido porque proporciona información compilada mensualmente y especifica los tipos de usuarios de las vías involucrados, incluidos su sexo y edad. Se ha aplicado un factor correctivo de 1,3 para tener una información alternativa a lo que oficialmente se comunica.

Las tasas también son medidas por el parque vehicular y la población. Mientras que el primero de estos denominadores es usualmente preferido porque puede capturar patrones de movilidad, el segundo es una opción útil para comparaciones (Nazif, Quesnel-Vallée y Van den Berg, 2015). También se debe tener precaución cuando el parque vehicular es utilizado como denominador porque una expansión rápida en este indicador puede bajar artificialmente las tasas de fatalidad y lesiones.

El gráfico 8 muestra una tendencia a la baja, incluso cuando se utilizan las series de datos corregidos, con una disminución del 22,6% en la tasa de mortalidad corregida (de 9,3 accidentes fatales por cada 10.000 vehículos por año en 2003 a 7,2 para el año 2015). La caída en las tasas de mortalidad observada en 2011 y 2012 coincidió con un descenso de la productividad en República Dominicana, lo que sugiere que las disminuciones observadas durante ese período es más probable que haya sido un efecto de un cambio en los patrones de movilidad asociados a la desaceleración de la economía dominicana en lugar de ser el resultado de mejores políticas de seguridad vial.

**Gráfico 8**  
**Tasa de fatalidades en el tránsito anual por parque vehicular (crudo y corregido), 2003-2015**

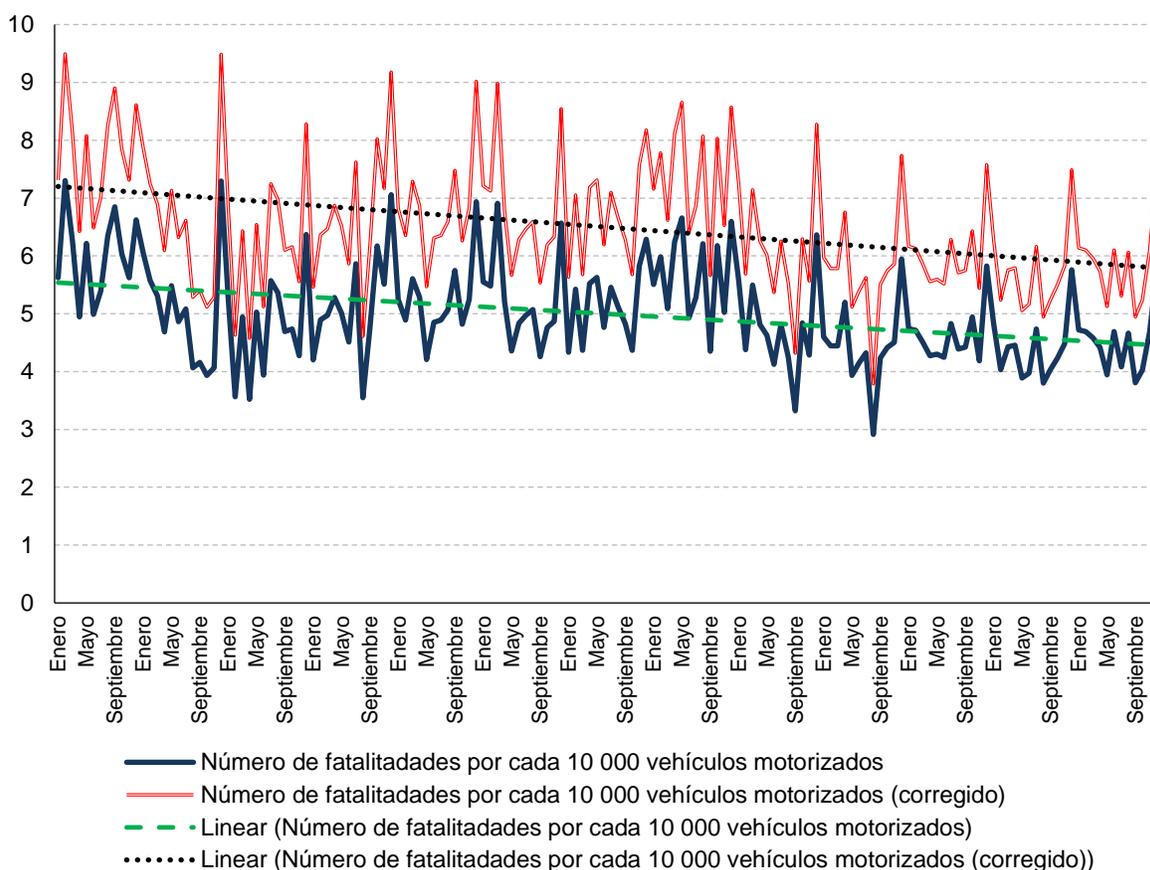


Fuentes: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf> y Oficina Nacional de Estadísticas, "República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016", 2016 [online] <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.

Esta tendencia a la baja también se puede observar en los datos mensuales que se muestran en el gráfico 9. Aunque este gráfico refleja una situación positiva, dichos datos deben interpretarse con cuidado. Los datos mensuales también proporcionan varios tipos de información valiosa. Por ejemplo, se puede ver que, durante este período de 12 años, la tasa de muertes alcanzó su punto máximo durante el mes de diciembre.

Mientras que las figuras que utilizan el parque vehicular como denominador siguen una tendencia a la baja en los últimos 12 años, las figuras calculadas usando población como denominador muestran exactamente lo contrario, ya que la tasa de 2003 fue 23,6 por cada 100.000 personas mientras que, en 2015, la tasa fue de 25,3, lo que corresponde a un aumento de 7%. Incluso más, en 2010 dicha tasa fue 29,2. Esto respalda la observación de que las mediciones de las tasas de mortalidad que utilizan como denominador el parque vehicular, deben ser interpretadas con precaución. Más específicamente, las tendencias no se correlacionan como se esperaría que hicieran si se implementaran un conjunto de medidas de seguridad vial. Como en el caso de el gráfico 8, se observará una caída en la tasa para 2011 y 2012, lo que agrega peso a la hipótesis de que la disminución está asociado con la desaceleración económica que ocurrió durante ese tiempo en República Dominicana.

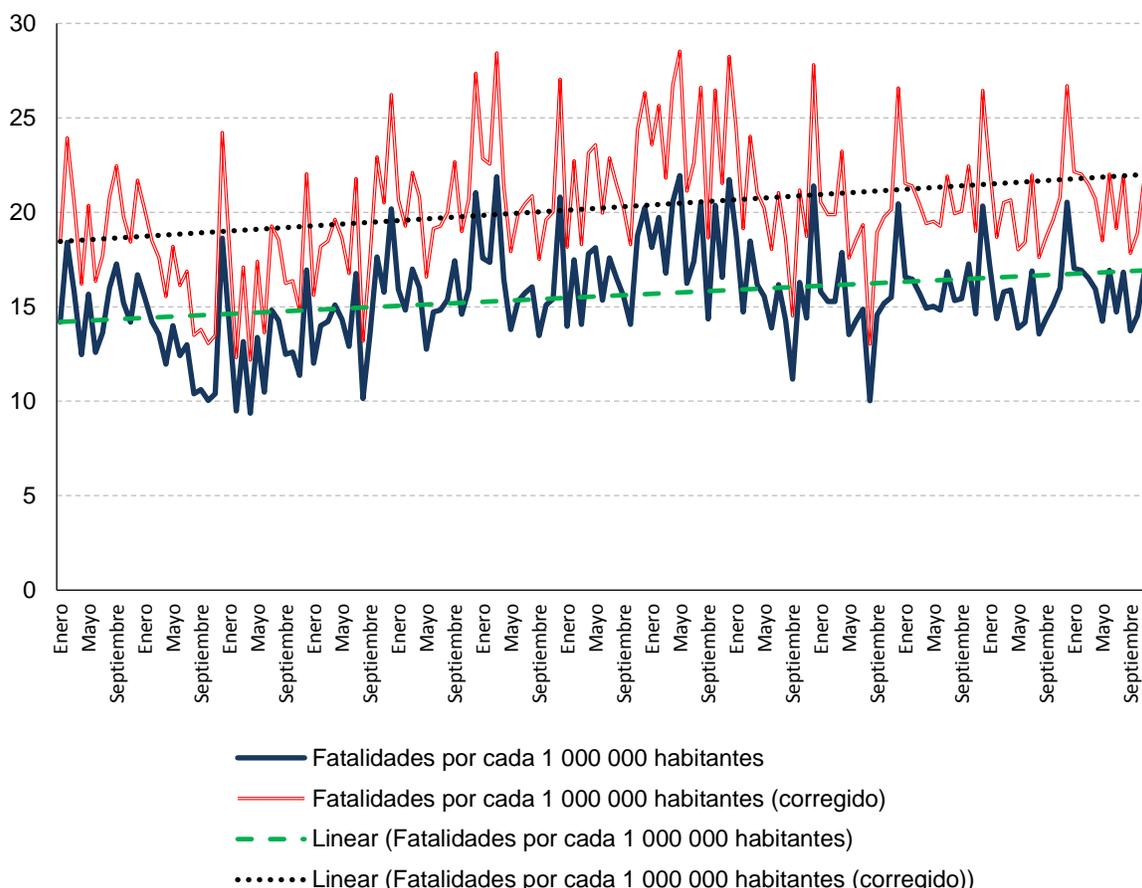
**Gráfico 9**  
**Tasa de fatalidad en el tránsito mensual por cada 10 000 vehículos motorizados**  
**(crudo y corregido), 2003-2015**



Fuentes: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf> y Oficina Nacional de Estadísticas, "República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016", 2016 [online] <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.

Las cifras mensuales también muestran que la tasa alcanza su máximo en diciembre. Estudios adicionales de movilidad y comportamiento asociados con este mes son necesarios para determinar qué factores están detrás de estas alzas. Un posible factor puede ser que los niveles de consumo de alcohol son más altos en diciembre debido a las fiestas asociadas a fin de año; otra posibilidad podría ser que se compren más vehículos durante este mes en respuesta a las ofertas de fin de año. Desde una perspectiva institucional, otro factor podría ser que los recursos del gobierno son reasignados a otras áreas urgentes en esta época del año; por ejemplo, los funcionarios policiales dedican más tiempo para combatir el crimen en diciembre ya que el atractivo de las compras navideñas puede causar mayores oportunidades para cometer robos.

**Gráfico 10**  
**Tasa de fatalidad en el tránsito mensual por cada 1 000 000 habitantes**  
**(crudo y corregido), 2003-2015**



Fuentes: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf> y Oficina Nacional de Estadísticas, "República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016", 2016 [online] <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.

El género es otro factor que influencia las variaciones en las tasas de mortalidad. El hecho de que, en promedio, los hombres participen en conductas de mayor riesgo que las mujeres está muy bien documentado. Las teorías generalmente aceptadas sobre la toma de riesgos llevan a la expectativa de que hay diferencias observables entre las personas que regularmente toman riesgos y las personas que regularmente evitan los riesgos. Las posibilidades incluyen: "(a) un nivel naturalmente más bajo de excitación en los hombres, o (b) una creencia socialmente inculcada de que la toma de riesgos es una tendencia masculina muy valorada [la que] motiva altos niveles de toma de riesgos en contextos donde hay más hombres". (Byrnes, Miller y Schafer, 1999, p.368). En otras palabras, se espera que las diferencias de género no varíen según el contexto (es decir, los hombres siempre tomarán más riesgos que las mujeres y la brecha permanecerá relativamente igual en todos los contextos). Hay, por supuesto, un rango de teorías que buscan explicar las brechas de género en el comportamiento de toma de riesgos en contextos específicos y otras que atribuyen la asunción de riesgos a otras características, como la edad. Sin embargo, dado el tipo de información disponible, sería de sumo interés realizar más investigaciones para determinar si las diferencias de género son prominentes dentro de la población dominicana y si estas tendencias son estables, divergentes o convergente en el tiempo.

En los gráficos 11 y 12 reflejan un patrón claro basado en el género que responde a las teorías prevalecientes sobre el vínculo entre el género y el comportamiento de toma de riesgos. Más hombres que

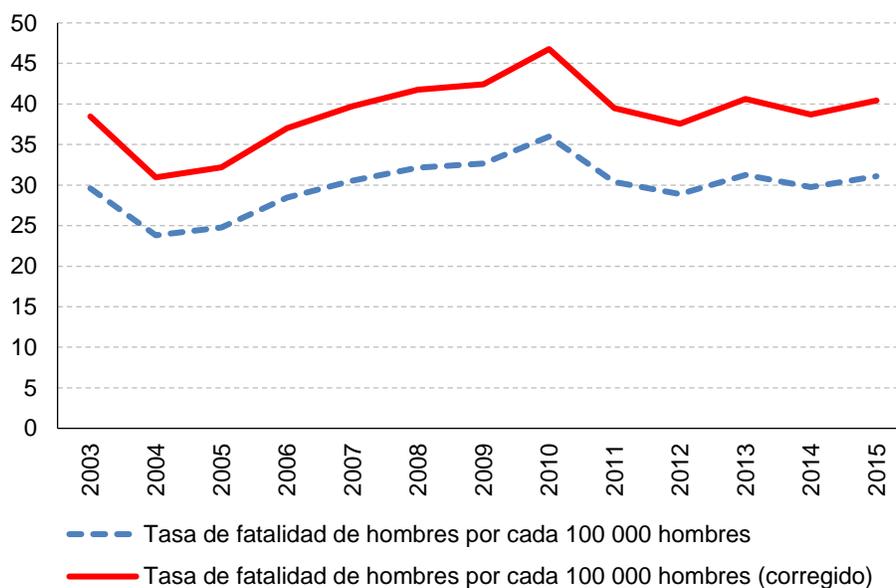
mujeres murieron en colisiones viales en el periodo 2003-2015. Si bien hubo un ligero estrechamiento de la brecha de género en 2004 y 2005, la tendencia general va en la dirección opuesta. No solo murieron más hombres en colisiones automovilísticas durante el período de estudio, sino que también se compararon las tendencias para cada subpoblación y se observa que la tasa de mortalidad de mujeres por cada 1.000.000 de mujeres ha sido relativamente estable. En 2003, la tasa fue de 6,32 y, en 2015, la tasa fue casi idéntica (6,33). La tasa más alta, 7,52, se registró en 2010. Para los hombres, por otro lado, la situación es más problemática. En 2003, la tasa fue de 40,88 y, en 2015, fue de 44,35, lo que constituyó un aumento del 10%. Como en el caso de las mujeres, la más alta la tasa de mortalidad de hombres se registró en el año 2010 (50,71). Una comparación de los diferenciales entre las tasas anuales de mortalidad en hombres y mujeres indica que el punto de mayor convergencia fue en 2004, pero después de eso, las dos tendencias comenzaron a divergir nuevamente.

Como en el caso de la observación respecto de las alzas observadas en diciembre, será necesario realizar más investigaciones para desentrañar los mecanismos detrás de esta tendencia divergente entre hombres y mujeres. Por ejemplo, podría ser que los hombres viajen más que las mujeres. Otra explicación posible es que los hombres tienden a usar vehículos que son menos seguros que los que generalmente manejan por mujeres. Esta hipótesis está respaldada hasta cierto punto por la distribución de la propiedad de vehículos motorizados descrita anteriormente, dado que los hombres poseen más del 80% de todas las motocicletas registradas y las mujeres poseen cerca del 36% de todos los jeeps. Otro aspecto que podría estar influyendo en la diferencia es el consumo de alcohol. Sin embargo, para determinar si ese es el caso, se debería realizar una investigación para establecer si los hombres consumen más alcohol que las mujeres a lo largo del tiempo y, de ser así, por qué.

Un análisis de los tipos de vehículos involucrados en colisiones con resultados de muertes también proporciona valiosa información sobre los tipos de medidas de seguridad vial que podrían diseñarse e implementarse para reducir fatalidades y lesiones. Un análisis de este tipo debe tener en cuenta los elementos asociados con la severidad de las colisiones. Es decir, la naturaleza de ciertos tipos de dispositivos de seguridad y el peso de los vehículos puede tener una gran influencia sobre cuán severo puede ser colisión. Como se señaló anteriormente, esto puede tener implicaciones importantes para República Dominicana, ya que una gran proporción de su flota vehicular es compuesta de motocicletas.

En primer lugar, las colisiones viales en las que participan las motocicletas tienen el mayor porcentaje de muertes. Las combinaciones con las tasas más altas varían de un año a otro, pero los dos tipos de colisiones viales que tienen los resultados más fatales son el automóvil-motocicleta y motocicleta-motocicleta. En conjunto, estas dos combinaciones corresponden a un promedio anual del 20% de las muertes. En otras palabras, entre 2007 y 2015, una colisión cada cinco en la que hubo muertes involucró una colisión entre un automóvil y una motocicleta o entre dos motocicletas. Otro porcentaje significativo de colisiones está dado por aquellos en los que una motocicleta se estrelló con un tipo desconocido de vehículo. Para 2014 y 2015, este tipo de colisión produjo cerca del 20% de las muertes. Esta cifra es importante porque, con toda probabilidad, se correlaciona con colisiones en el que uno de los conductores involucrados se dio a la fuga. Estas colisiones son especialmente preocupantes porque las personas responsables de ellos a menudo no están obligadas a pagar daños y perjuicios a las familias afectadas, incluso si los tribunales otorgan una indemnización legal. Además, estas personas tienen menos probabilidades de cambiar su comportamiento de riesgo, ya que no han sido sometidos a respuestas punitivas por parte de las instituciones respectivas.

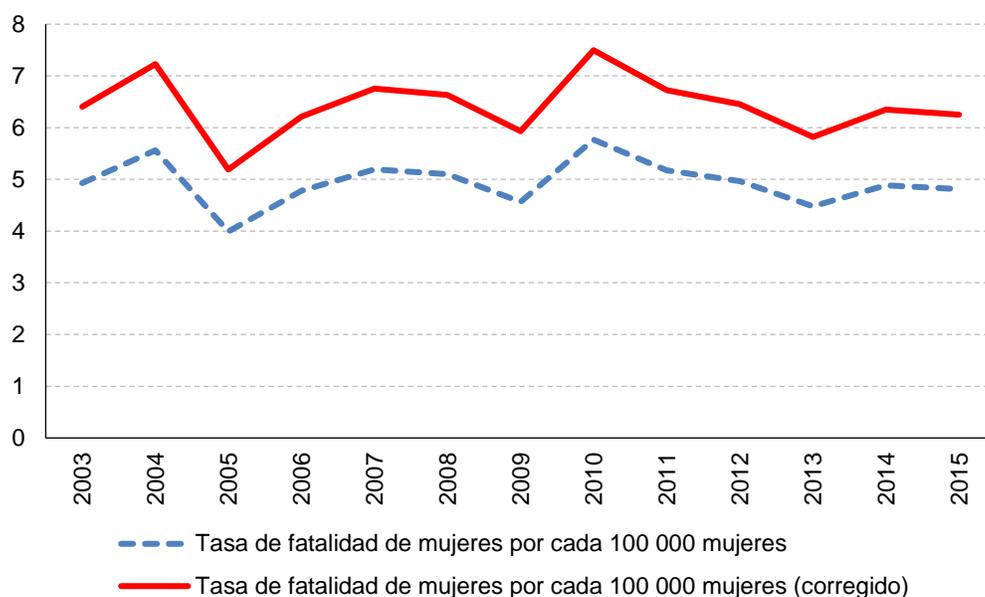
**Gráfico 11**  
**Tasa de fatalidad en el tránsito anual en hombres por cada 100 000 hombres**  
**(crudo y corregido), 2003-2015**



Fuentes: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf> y Oficina Nacional de Estadísticas, "República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016", 2016 [online] <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.

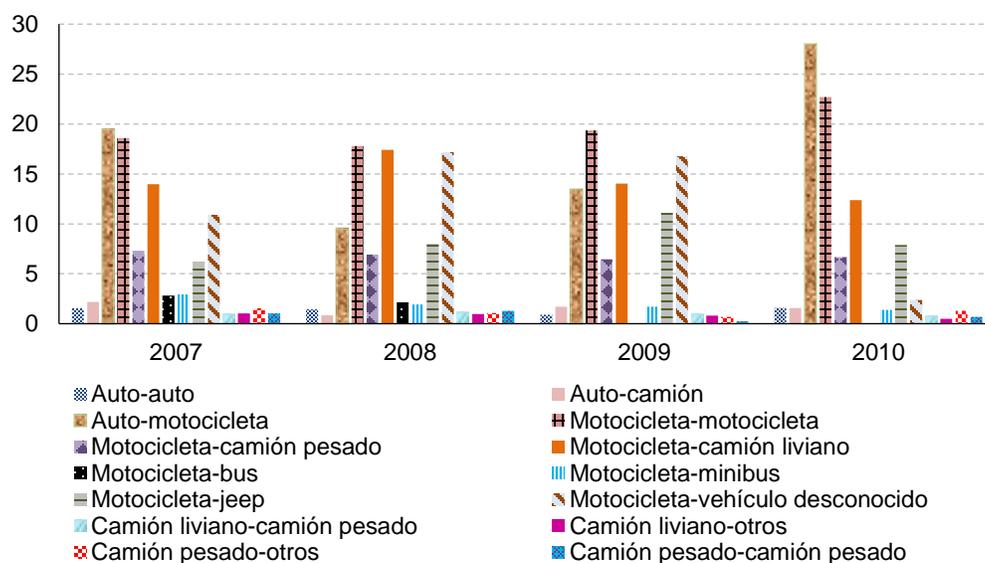
Las figuras también indican que muy pocas colisiones viales involucraron vehículos pesados, a excepción de colisiones entre motocicletas y camiones pesados, sin que ninguna de las tasas sea superior al 2,5%. Una limitación considerable de estos datos es la falta de variación en términos de resultados. En otras palabras, solo se consideran las colisiones viales con resultados fatales, por lo que los datos no brindan información sobre eventos viales que resultaron en lesiones no fatales. Este tipo de información sería extremadamente útil porque añadiría una nueva dimensión a la toma de decisiones por parte de las autoridades sobre los tipos de medidas que deberían desarrollarse. Es importante recordar que las lesiones son extremadamente costosas tanto para el sector de la salud como para los hogares de las personas afectadas, ya que en muchos casos éstas implican altos costos de atención de la salud y otros costos tanto para los servicios de salud como para las familias de las personas que resultaron heridas en colisiones viales.

**Gráfico 12**  
**Tasa de fatalidad en el tránsito anual en mujeres por cada 100 000 mujeres**  
**(crudo y corregido), 2003-2015**



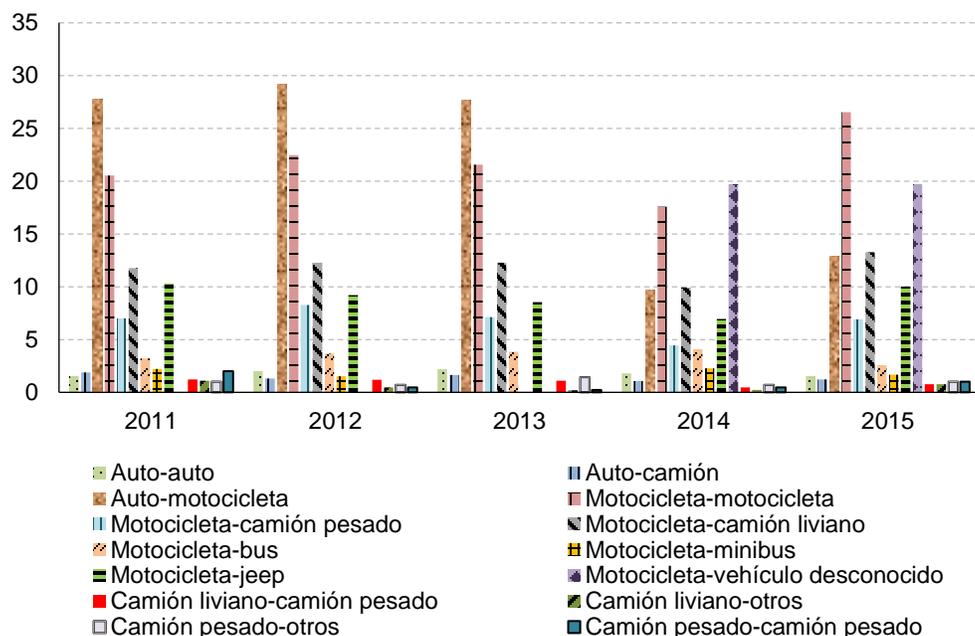
Fuentes: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), Parque vehicular 2015, Santo Domingo, 2016 [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf> y Oficina Nacional de Estadísticas, “República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016”, 2016 [online] <https://www.one.gov.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.

**Gráfico 13**  
**Porcentajes de colisiones con resultados de muerte,**  
**por tipo de vehículos involucrados, 2007-2010**



Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas, “Cuentas nacionales”, 2016 [online] <https://www.one.gov.do/economicas/cuentas-nacionales>.

**Gráfico 14**  
**Porcentajes de colisiones con resultados de muerte,**  
**por tipo de vehículos involucrados, 2011-2015**

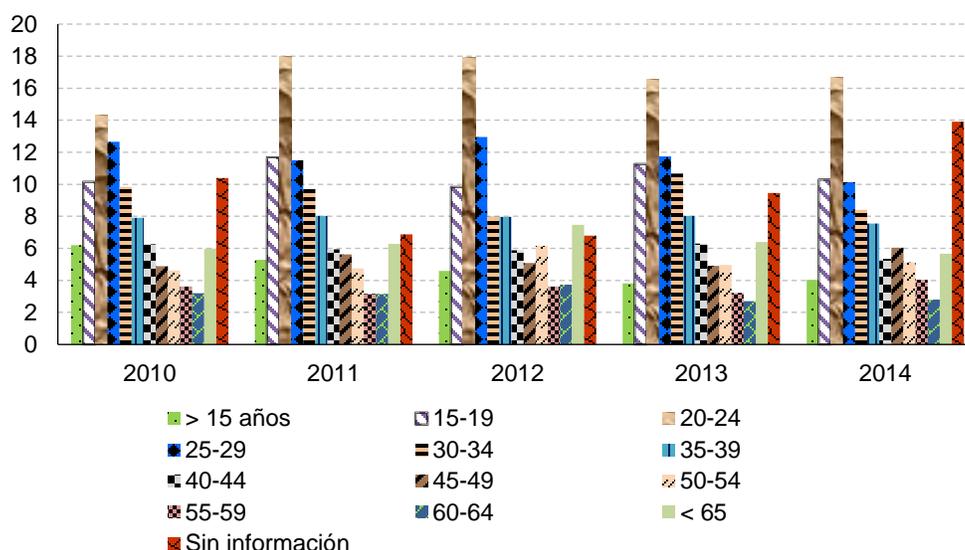


Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas, “Cuentas nacionales”, 2016 [online] <https://www.one.gov.do/economicas/cuentas-nacionales>.

Otra característica por considerar, cuando se realizan análisis sobre colisiones viales es la edad de las personas involucradas. En el gráfico 15 muestra la distribución de las muertes en las carreteras por grupo de edad para el periodo 2010-2014. En total, se consideran 12 grupos de edad. Las cifras indican que tres grupos de edad consecutivos (15-19, 20-24 y 25-29) corresponden a más del 35% de las muertes durante el período de estudio. Esta tendencia está presente en la mayoría de los países (OMS, 2013) y generalmente se asocia con una curva de aprendizaje en la que las personas de estos grupos de edad adquieren habilidades, como la conducción, que son nuevas para ellos. Además de lo anterior, a estas edades, las personas (especialmente los hombres) tienen más probabilidades de participar en conductas de riesgo. Otro elemento preocupante es el alto porcentaje de colisiones que involucran datos “sin información”. Para el año 2014, este fue el caso en 14% del total de muertes. Esto puede sugerir problemas en la recopilación de información sobre colisiones viales.

El análisis anterior sugiere que se necesita más investigación para comprender por qué el grupo de edad de 15 a 29 años es el más vulnerable en República Dominicana. Puede ser que la curva de aprendizaje mencionada anteriormente sea parte de la explicación, pero parte de la explicación también puede ser que se acepte y tolere un mayor comportamiento de alto riesgo entre las personas de este grupo de edad. En concreto esto por ejemplo se traduce en la aceptación de altos niveles de el consumo de alcohol, exceso de velocidad, conducción al usar teléfonos móviles o cualquier otro dispositivo tecnológico que pueda distraer al conductor y no usar cascos o cinturones de seguridad.

**Gráfico 15**  
**Porcentajes de colisiones con muerte,**  
**por grupos de edad, 2011-2015**



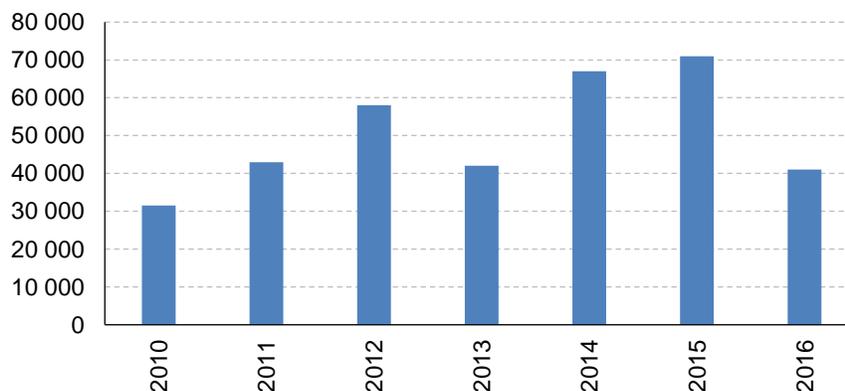
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas, “Cuentas nacionales”, 2016 [online] <https://www.one.gob.do/economicas/cuentas-nacionales>.

## 2. Uso de cinturón de seguridad

De acuerdo con el Informe sobre el estado mundial de la seguridad vial de 2009, República Dominicana tenía una tasa de uso cinturón de seguridad de entre 55% y 60% para los pasajeros del asiento delantero. (En los informes globales para 2013 y 2015, no se proporcionó información sobre este tema.) En el gráfico 16 muestra la cantidad de multas emitidas por no usar un cinturón de seguridad.

La tendencia general durante este período fue hacia un aumento en el número de multas emitidas para este período. Dicha cifra se duplica entre 2010 y 2015. Sin embargo, en 2016, el número de multas fue considerablemente más bajo. Esto sugiere que los controles policiales pueden no ser tan consistentes como deberían ser.

**Gráfico 16**  
**Número de infracciones cursadas por no utilizar cinturón de seguridad, 2010-2015**



Fuente: Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET), “Tarifario de multas”, 2016 [online] <http://www.amet.gob.do/index.php/destacados/item/369-tarifario-de-multas>.

### **3. Conducir bajo la influencia: multas, colisiones y mortalidad**

Antes de la promulgación de la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, República Dominicana no tenía ningún límite establecido formalmente en los niveles permisibles de concentración de alcohol en la sangre de los conductores. Dado que la ley es tan reciente, aún no se cuenta con información confiable sobre el papel del consumo de alcohol en colisiones automovilísticas o citaciones policiales o multas por conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas.

Sin embargo, el consumo de alcohol ha jugado un papel importante en colisiones viales en República Dominicana, ya que se estima que el 43,9% de las lesiones viales en el período 1985-2011 se asociaron con el consumo alcohol. Dicho país muestra una de las tasas más altas en comparación a nueve países de las Américas (Estados Unidos, Canadá, México, Argentina, Brasil, Guatemala, Guyana, Nicaragua y Panamá) (Cherpitel y otros, 2013). Mientras que dicho estudio ha contribuido a la comprensión de este fenómeno, también se ha observado que los hospitales no recopilan sistemáticamente datos de colisiones relacionados a la conducción en estado de ebriedad. Conductores heridos que se sospecha han llegado ebrios a los servicios de emergencia hospitales de trauma, son identificados por doctores y enfermeras con métodos imprecisos como establecer el hedor del alcohol a través de la respiración, sin embargo, para este procedimiento no se mide de manera objetiva los niveles de concentración de alcohol en la sangre. Los profesionales de la salud han informado que no existe un protocolo para la detección del consumo de alcohol cuando llegan víctimas del choque a las salas de emergencia de los hospitales (IARD, 2017, página 4).

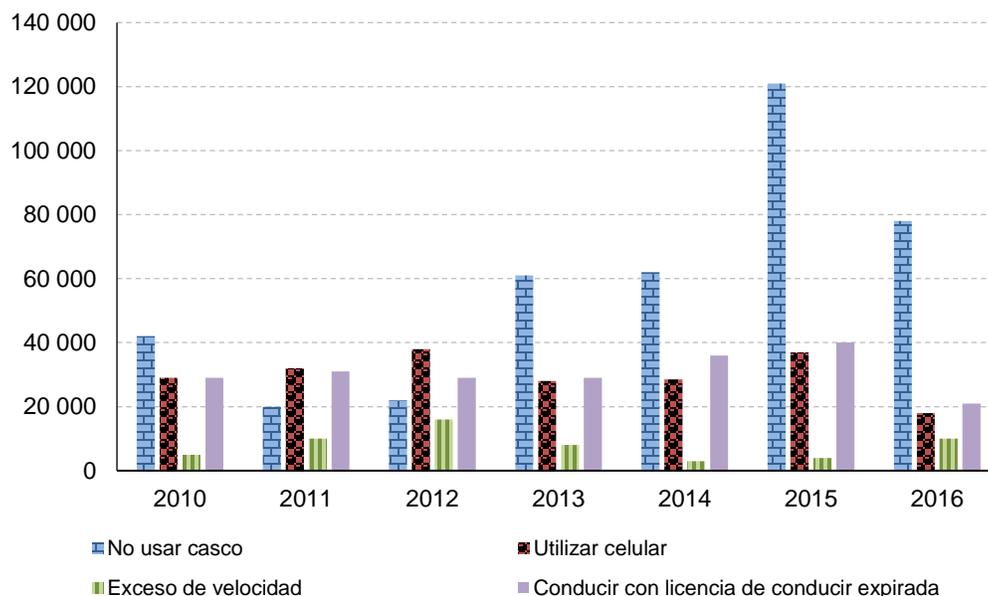
Este mismo estudio señala que el problema de conducir bajo la influencia de drogas o alcohol se ve exacerbado por la existencia de puntos de venta de bebidas alcohólicas que permiten a los conductores realizar compras desde sus vehículos. A lo largo de algunas de las principales calles de Santo Domingo, se dice que es típico ver carreras de automóviles, música alta proveniente de vehículos y conductores que beben abiertamente. (IARD, 2017 página 4).

Este estudio también señala que los dominicanos desconocen gran parte los peligros y los efectos del conducir bajo la influencia del alcohol y no lo consideran una conducta negativa per se. Este estudio también señala que las personas de todas las edades regularmente beben y conducen, aunque la mayoría sepa que la ley de tránsito prohíba esta conducta. Dicho informe también señala que no existe un control policial aleatorio y/o regulaciones para empresas que venden alcohol (IARD 2017, página 4).

### **4. Uso de casco, celular al conducir, exceso de velocidad y manejo sin licencia de conducir**

En el gráfico 17 muestra el número de multas emitidas para cuatro formas diferentes de comportamiento de alto riesgo por parte de los conductores. La razón más común para la emisión de multas es la falta de uso de un casco, que está asociado con la gran cantidad de motociclistas que ha habido en este país durante los últimos 10 años. En segundo lugar, se emitieron más de 200.000 multas para el periodo 2010-2016 por usar un teléfono móvil mientras se conducía. En tercer lugar, más de 130.000 personas fueron multadas durante ese mismo período por conducir con una licencia expirada. Se emitieron considerablemente menos multas por exceso de velocidad, lo cual es preocupante ya que este es uno de los principales aspectos de la seguridad vial que deben abordarse. El número de multas emitidas por año para estas ofensas ha tendido a incrementar, excepto en el caso del exceso de velocidad, pero se observó un descenso en 2015 y luego un aumento el último año.

**Gráfico 17**  
**Número de infracciones asociadas a conductas de riesgo vial, 2010-2015**



Fuente: Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET), "Tarifario de multas", 2016 [online] <http://www.amet.gob.do/index.php/destacados/item/369-tarifario-de-multas>.

## 5. Gasto anual total para la promoción de la seguridad vial

Las partes interesadas relevantes no tienen un sistema que rastree los gastos presupuestarios asociados a los ítems seguridad vial a nivel nacional, y por lo tanto no es posible proporcionar una estimación confiable del nivel de financiación asignado exclusivamente para mejorar la seguridad vial.

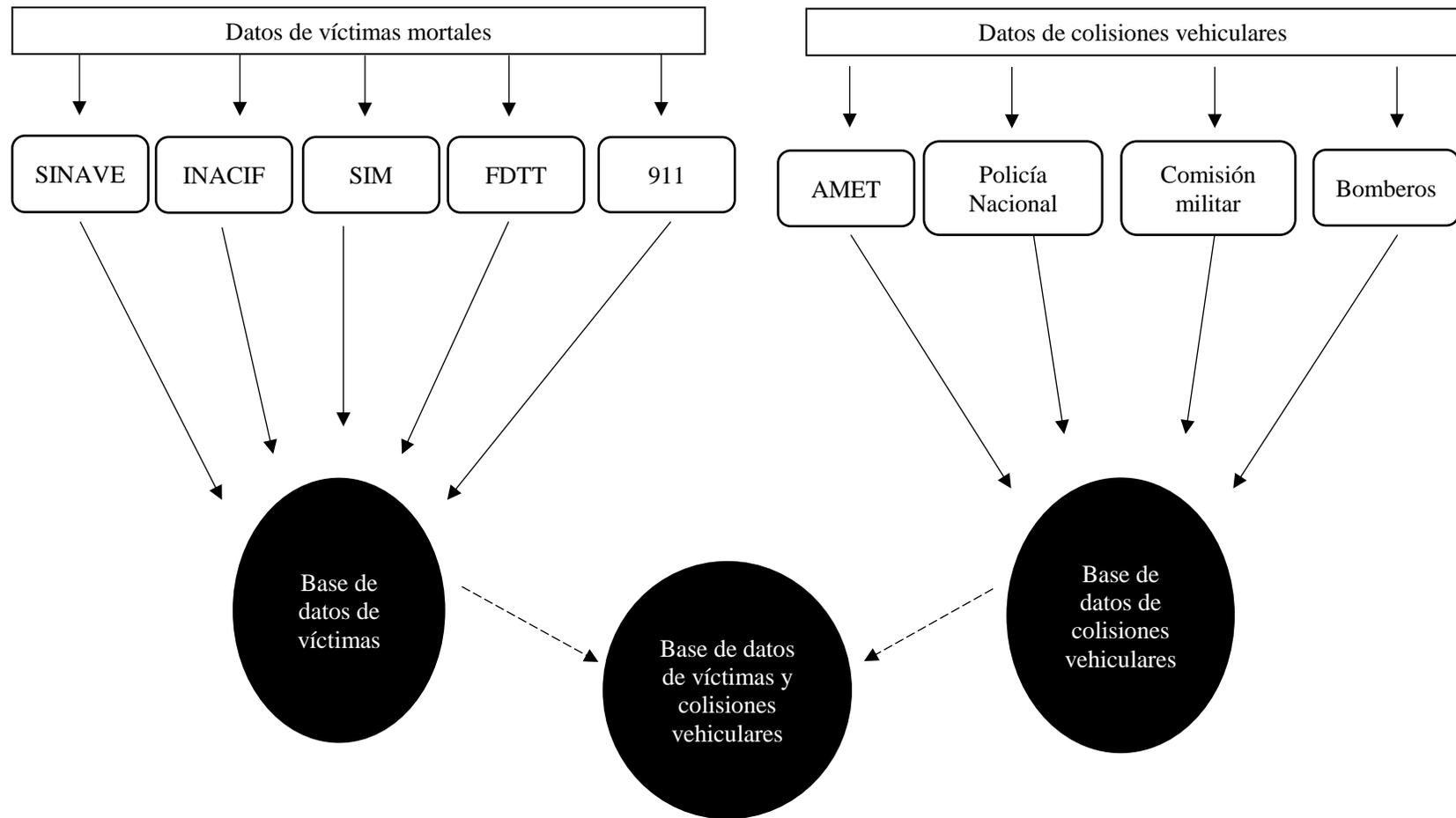
## E. Evaluación de la disponibilidad y calidad de los datos de seguridad vial

El subregistro de muertes y lesiones en las colisiones vial es un problema común en muchos países de América Latina (Puello, Bhatti y Salmi, 2013), incluida por cierto República Dominicana, por lo que este problema debe abordarse por las instituciones que recopilan y analizan información sobre colisiones de tránsito y muertes. De acuerdo con un estudio sobre la situación de República Dominicana, puede darse el caso de que el subregistro ocurra principalmente en áreas habitadas por poblaciones rurales y pobres, ya que la policía y las instituciones de salud pueden no tener suficientes recursos para llegar a estos lugares de forma regular (Puello, Bhatti y Salmi, 2013).

Otro aspecto institucional de la seguridad vial en República Dominicana es cómo se recopila, procesa y analiza la información sobre los siniestros viales. La coordinación de este sistema es otro tema que merece mayor consideración ya que, como se muestra en el punto 3.15, actualmente hay nueve instituciones involucradas en la producción de datos de siniestros de tránsito. La información que se puede recolectar se divide en dos tipos en esta figura: i) información sobre víctimas del tránsito, que cubre características individuales tales como edad, sexo y tipo de lesión; y ii) información sobre colisiones de tránsito, que incluye información sobre diversos aspectos de los choques, como ubicación, número y tipos de vehículos involucrados, dispositivos de seguridad instalados, condiciones de la infraestructura vial, hora del día, etc. Las nueve instituciones son:

- El Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) abarca estándares, procedimientos y los recursos utilizados por los operadores para recopilar, procesar, analizar, interpretar y diseminar sistemáticamente información oportuna sobre preocupaciones de salud pública. Sus términos de referencia se establecen en Decreto Presidencial N° 309-07.
- El Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF) es responsable de proporcionar información forense a los tribunales de la nación. Recoge toda la información disponible sobre muertes y asigna códigos que denotan la causa de la muerte.
- El Sistema Nacional de Información para Centros de Emergencia y Respuesta a Desastres (SIS-CRUED) funciona bajo el Ministerio de Salud Pública y, como el Sistema de Información de Mortalidad (SIM), tiene una red para tomar y descifrar la información proporcionada por las personas que llaman y luego reenviar esa información a hospitales y clínicas.
- La red del 911 también recopila información de individuos involucrados en siniestros de tránsito.
- La Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET) es la unidad policial que supervisa el comportamiento de los usuarios de la carretera, pero también tiene un sistema para la recolección de la información de colisiones. Tiene la capacidad de monitorear la mayoría de las colisiones automovilísticas reportadas e ingresa información en tiempo real en el sistema.
- Al igual que AMET, la policía nacional recopila información sobre colisiones viales. Tiene una red más extensa de oficiales y, por lo tanto, puede llegar a la escena de más eventos de tráfico de carretera que otras agencias.
- La Comisión Militar recopila información sobre colisiones ocurridas en la red de carreteras que supervisa. Los datos que recoge incluyen más información sobre infraestructura vial porque esta institución es parte del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.
- Los bomberos no solo forman parte de los equipos de respuesta posterior a las colisiones, sino que también recaban información sobre este tipo de eventos. Por lo general, trabajan en coordinación con el gobierno municipal correspondiente.
- El Sistema de Información de Mortalidad (SIM) reúne información sobre todas las muertes en República Dominicana y asigna códigos de mortalidad a cada evento. Este sistema depende del Ministerio de Salud Pública y tiene una extensa plataforma tecnológica que es utilizada por profesionales de la salud para ingresar la información requerida en los registros hospitalarios.

**Diagrama 2**  
**Mapa institucional de la base de datos de víctimas y colisiones vehiculares**



Fuente: Elaboración propia.

**SINAVE:** Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica- **INACIF:** Instituto Nacional de Ciencias Forenses -**SIM:** Sistema de Información de Mortalidad – **FDTT:** Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre - **DGTT:** Dirección General de Tránsito Terrestre - **AMET:** Autoridad Metropolitana del Transporte.

## **IV. Evaluación de la seguridad vial**

---

### **A. Evaluación de la seguridad vial**

#### **1. Antecedentes**

Desde 1967, varias agencias públicas en República Dominicana han hecho un esfuerzo decidido para mejorar la seguridad vial en el país. Sin embargo, sus acciones se han tomado de manera aislada y fragmentaria, por lo tanto, no han contribuido significativamente al desarrollo apropiado de la seguridad vial. Utilizando el marco proporcionado por el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, estas instituciones y sus políticas se pueden agrupar bajo los títulos de infraestructura, vehículos seguros, comportamiento del usuario de la carretera y respuesta posterior al choque; el aspecto institucional de la gestión de la seguridad vial se describirá en la primera parte de esta sección.

#### **2. Transitando hacia un nuevo marco estratégico**

##### **a) La Comisión Presidencial de Seguridad Vial**

En 2016, se designó a la seguridad vial como una prioridad nacional y se fundó la Comisión Presidencial de Seguridad Vial. Las personas nombradas para formar parte de la Comisión son representantes de alto nivel de las agencias y departamentos gubernamentales que tienen responsabilidades básicas para la promoción de la seguridad vial. La Comisión recibió el mandato de diseñar, implementar y monitorear el cumplimiento del Plan de Acción Nacional de Seguridad Vial para 2017-2020. Los representantes de otros organismos gubernamentales, organizaciones no gubernamentales, organizaciones internacionales y el sector privado pueden ser invitados a las reuniones de la Comisión o a sus grupos de trabajo. El Plan de Acción 2017-2020 es una iniciativa ejemplar de desarrollo de políticas; incluye actividades en áreas tales como carreteras, vehículos, aplicación de la ley, educación y primeros auxilios y representa el primer intento del país de abordar la seguridad vial de una manera más integral.

El Decreto Presidencial N° 263-16 establece que la Comisión Presidencial es responsable de coordinar las políticas de seguridad vial a nivel nacional. La comisión está compuesta por representantes de las siguientes instituciones:

- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
- Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
- Ministerio del Interior y Policía
- Ministerio de Educación
- Procuraduría General de la República
- Dirección General de Tránsito Terrestre
- Policía Nacional
- Dirección General de Impuestos Internos
- Liga dominicana de municipios y la Federación Dominicana de Municipalidades.

La Comisión es responsable de diseñar, implementar y evaluar las políticas de seguridad vial y de ejecutar un plan nacional de seguridad vial que incluya objetivos a corto y mediano plazo diseñados para reducir las lesiones y muertes. Los dos objetivos principales de la Comisión son:

- Definir el protocolo que gobernará las acciones de los actores involucrados para el 16 de octubre de 2016;
- Diseñar un plan nacional de seguridad vial antes de noviembre de 2016. El plan debe establecer las acciones que se llevarán a cabo a corto, mediano y largo plazo y debe incluir un presupuesto estimado para cada una de esas acciones. En el momento de escribir este documento, el plan todavía estaba bajo revisión.

Para comenzar a diseñar el plan integral de seguridad vial, la Comisión Presidencial convocó un taller nacional al cual invitó a los representantes de las partes interesadas nombradas en el Decreto N° 263-16, así como a otros organismos que trabajan en temas de seguridad vial. El taller se realizó el 30 de noviembre y el 1 de diciembre de 2016.

Se estipuló que cada acción que se introduzca como parte del nuevo plan debe alinearse con el marco legal existente y que cada nueva recomendación debe estar en conformidad con el proyecto de Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que estaba entonces bajo revisión en el congreso.

El plan establece el objetivo de reducir las muertes y lesiones por tráfico entre un 20% y un 30% para 2020 en función del lograr 20 objetivos. Para avanzar en el diseño y la implementación de este plan, el taller organizó una serie de mesas redondas centradas en los siguientes temas y subtemas:

- El marco institucional
  - Un sistema integrado basado en las tecnologías de la información y la comunicación (TIC).
  - Solicitudes para el desarrollo de planes de seguridad vial por parte de empresas privadas.
- Marco legal y estándares
  - Límites en concentraciones permitidas de alcohol en sangre.
  - Promoción del proyecto de Ley de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
  - Promoción de sistemas de transporte público seguros y modernos.
  - Revisión del marco legal y las regulaciones que rigen las respuestas médicas a los siniestros viales bajo regímenes subsidiados y contributivos.
  - La presencia de guardias de cruce en lugares estratégicos de las redes de carreteras.
  - Imposición de penas más severas a conductores responsables de los siniestros viales que resulten en fatalidades.

- Infraestructura vial
  - Construcción de áreas de descanso para ayudar a prevenir la fatiga en conductores a través de la red vial.
- Vehículos
  - Limitación a la importación de neumáticos usados.
  - Inclusión de número de kilómetros recorridos al vender vehículos usados.
  - Inspecciones vehiculares.
  - Cascos y chalecos reflectivos.
  - Venta de vehículos motorizados a individuos que tengan licencias de conducir.
  - Imposición de multas a peatones que no obedezcan las leyes del tránsito.
- Conductores
  - Certificación de escuelas de conducción.
  - Compilación de estadísticas sobre los resultados de los exámenes a los postulantes a licencias de conducir.
  - Introducción de nuevos exámenes para postulantes a licencias de conducir de transporte escolar y transporte de carga.
  - Exámenes de estupefacientes para conductores de transporte público y carga.
- Tráfico y transporte
  - Fortalecimiento de las regulaciones sobre el uso de dispositivos que distraen a los conductores (GPS, teléfonos móviles, pantallas de televisión).
  - Construcción de estacionamientos cerca de las estaciones de tránsito y otras ubicaciones en las cuales converge un gran número de usuarios de transporte público.
  - Promoción del uso de Uber y otras formas colectivas de transporte.
  - Prohibición de venta de alcohol directa a conductores.
  - Introducción de avisos de seguimiento de radar foto en cabinas de peaje.
- Educación
  - Lanzamiento de campañas de seguridad vial apuntando a personas no letradas.
- Control policial
  - Regulación y mejora del proceso de registro de motociclistas.
  - Desarrollo de un sistema de identificación de licencias que especifique el origen residencial (provincial o regional) de los conductores.
- Respuestas previas y posteriores a la colisión
  - Certificación de los profesionales de la salud que operan instancias previas a los siniestros viales.
  - Aumentar la disponibilidad de dispositivos de extracción para personas atrapadas en sus vehículos.
  - Creación de una red prehospitalaria de proveedores públicos y privados.

## **b) El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre**

La Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial autorizó la creación del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre (INTRANT). El INTRANT es responsable de supervisar el transporte terrestre y movilidad y el sistema de seguridad vial. Sus funciones son:

- Diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, con ajuste a los principios, objetivos, directrices y disposiciones establecidos en la presente ley, y, en consecuencia, ejercer la función de planificación sectorial.
- Presentar al Poder Ejecutivo la propuesta de los reglamentos internos y las regulaciones complementarias en un plazo de seis (6) meses a partir de la puesta en vigencia de la presente ley, de forma que se viabilice el pleno ejercicio de las competencias de gestión, disposición, fiscalización y control del sector; también la regulación de los procedimientos administrativos en general y el establecimiento de estándares técnicos, tecnológicos, de desempeño y de calidad.
- Planificar y diseñar el sistema integrado de transporte público de pasajeros, sus rutas, servicios, esquemas de operación, itinerarios y cualquier otro aspecto, interurbano y a nivel urbano coordinando con los ayuntamientos, en base a los estudios de oferta y demanda correspondientes.
- Establecer los requisitos con los cuales deberá cumplir el transporte de carga, incluyendo el transporte de cargas especiales y de alto riesgo, de acuerdo a la naturaleza de las mismas y las sobredimensiones de los vehículos.
- Establecer los regímenes del servicio de transporte público, de su infraestructura y de aquellos servicios o actividades conexas, y disponer su prestación directa por el Estado o mediante la emisión de las licencias de operación a entes operadores públicos y privados.
- Ejercer el control administrativo sobre la emisión de las licencias de operación para la prestación del servicio en las áreas de su competencia, la fiscalización, organización y gestión de las actividades, operaciones y servicios vinculados a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.
- Ejercer las acciones de seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios, prestaciones y actividades, sujetos a este régimen para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios, para la garantía de la leal competencia comercial frente a las prácticas monopólicas o de posición dominante de mercado, y para la protección del medioambiente.
- Coordinar con el Ministerio de Interior y Policía y la Dirección General de la Policía Nacional las acciones y actividades de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), creada por esta ley, órganos cuyos miembros serán los agentes responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, controlar y vigilar en las vías públicas las actividades sectoriales.
- Fijar las tasas por servicios brindados y derechos requeridos para el funcionamiento del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y regular la tarifa del transporte público de pasajeros.
- Coordinar y ejecutar programas de información, orientación y asesoramiento a los prestadores de servicio de transporte u operadores del transporte, conductores, peatones, pasajeros y usuarios del transporte terrestre, en relación con los servicios de transporte, los derechos y obligaciones de cada parte, a través de la certificación y acreditación de la capacitación para los conductores del transporte de pasajeros y de carga.
- Realizar campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización a la ciudadanía, usuarios de las vías y prestadores del servicio para la prevención de accidentes de tránsito.
- Organizar y llevar los registros nacionales de conductores, accidentes de tránsito, víctimas, condiciones y estado adecuado de los vehículos, operadores, concesionarios, multas o

infracciones, talleres de inspección técnica vehicular, talleres de reparación de vehículos para el transporte terrestre, escuelas de conductores, médicos o centros médicos de salud autorizados para la expedición del certificado médico psicofísico de los conductores, paradas y paradores viales, estacionamientos y demás servicios conexos de la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, entre otros, que sean necesarios para el mejor cumplimiento de las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos.

- Expedir las licencias de conducir.
- Realizar, o acreditar y certificar las revisiones técnicas vehiculares.
- Realizar las actividades concernientes a la planificación, ejecución y control de los recursos del organismo.
- Velar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y transporte terrestre.
- 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.
- Regular, registrar y otorgar licencias y permisos a las personas y entidades que presten servicios conexos a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.
- Solicitar a la Policía Nacional, vía la DIGESETT, actualización constante de las denuncias de robo de los vehículos de motor, para garantizar el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos.
- Planificar, regular, controlar, inspeccionar y supervisar las terminales públicas y privadas de pasajeros, de carga y sus módulos.
- Impulsar y fiscalizar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la implementación de políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro.
- Coordinar y administrar el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos y estadísticas relacionados con la seguridad vial.
- Evaluar permanentemente la efectividad de las normativas legislativas, y reglamentarias relativas al tránsito con incidencia en la seguridad vial, y presentar las iniciativas actualizadas al Poder Ejecutivo para propiciar la modernización constante del sector.
- Definir, en coordinación con los ayuntamientos y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, los elementos de protección para las vías, fundamentados en criterios técnicos relacionados con las condiciones, clasificación y categorías de dichas vías.
- Coordinar la preparación y emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Transporte, el cual registrará los datos de los infractores, prófugos, rebeldes judiciales, inhabilitados, sanciones impuestas y demás información útil, a los fines de procurar el sistema de conducir por puntos y la seguridad vial.
- Fomentar y promover la investigación civil y penal de los accidentes de tránsito, a cargo de las unidades técnicas de investigación de la DIGESETT, bajo la dirección funcional del Ministerio Público.
- Diseñar y adoptar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y las demás autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial.

- Desarrollar, implementar y promover el uso de mecanismos Tecnológicos, de Información y de las Telecomunicaciones (TICS), que permitan modelar e investigar las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial, por intermedio del Observatorio Permanente de Seguridad Vial.
- 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.
- Promover y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de los profesionales de la ingeniería civil, arquitectos y afines, de tal forma que se pueda garantizar la vinculación de éstos en el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.
- Definir y organizar, en coordinación con la Escuela Nacional de la Educación Vial (ENEVIAL), creada por esta ley, el contenido general de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos, y la capacitación continua de técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales y locales sobre seguridad vial.
- Planificar, en coordinación con la ENEVIAL, las campañas de concientización destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial.
- Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física, de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, renovar o cambiar de categorías en las licencias de conducción.
- Suscribir convenios de participación con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad nacional, a los fines de realizar programas de investigación y capacitación en materia de seguridad vial, y fomentar las materias y carreras vinculadas al tema.
- Informar a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno Central y los ayuntamientos en materia de seguridad vial.
- Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.
- Promover la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial, a través de los procesos de consultas y participación. El INTRANT podrá conformar el Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cuyo objeto será promover la concertación de las distintas entidades que desarrollan actividades relacionadas con el sector.
- Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial, enfocados en la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito al Poder Ejecutivo, y publicarlo en diarios de circulación nacional y en la página web del INTRANT.
- Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de los vehículos de motor por parte de las autoridades competentes, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de revisión técnica vehicular por parte del INTRANT.
- Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad, que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, la infraestructura vial, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros.

- Dictar las normas técnicas conforme a las cuales podrán ser construidos los paraderos, terminales y centro de acopio de cargas, en coordinación con los ayuntamientos en su jurisdicción.

### 3. Presupuesto para el nuevo marco estratégico

En virtud de la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se implementará un nuevo régimen de financiamiento. Si bien los acuerdos de financiamiento deben seguir el principio general de la sostenibilidad pública, INTRANT tendrá acceso permanente al financiamiento de fuentes relacionadas con el sector del transporte en general. Esto se sumará a otros planes de inversión pública vinculados a proyectos de movilidad y reformas tributarias, donaciones de organizaciones multilaterales u otras instituciones y la reasignación de recursos por parte de la Dirección General de Impuestos Internos.

Más específicamente, las fuentes continuas de financiamiento incluirán:

- Tasas aplicadas por la prestación, autorización y tramitación administrativa de los servicios de transporte, tales como solicitudes de licencia de conducir y aprobaciones, pruebas de manejo e inspecciones de vehículos.
- Tasas aplicadas por permisos para la operación de servicios de transporte.
- Tarifas anuales por inspecciones de transporte.

### 4. Policía de tránsito

En República Dominicana, hay tres instituciones policiales interrelacionadas responsables de la supervisión de los conductores en conformidad al cumplimiento de la Ley N° 241-67 y, por lo tanto, de la seguridad vial: la policía nacional, AMET y la Comisión Militar del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Sin embargo, según la nueva ley de tráfico, se creará un nuevo cuerpo de policía.

#### a) La policía nacional

La policial nacional es un cuerpo técnico y profesional armado bajo la autoridad del Presidente de la República. La siguiente tabla muestra cómo el número de oficiales de policía en esta institución ha cambiado entre 1937 y 2010.

**Cuadro 11**  
**Número de oficiales de policía en República Dominicana (1937-2010)**

Años seleccionados	Número de oficiales de policía	Número de oficiales de policía por 100 000 habitantes
1937	627	48,8
1949	1 200	50,9
1955	2 219	66,9
1965	9 000	230,8
1994	23 314	297,6
2010	29 627	287,6

Fuente: Policía Nacional, "Historia", 2017 [online] <http://www.policianacional.gob.do/sobre-nosotros/historia/>; Oficina Nacional de Estadísticas, "Estimaciones y proyecciones de la población total" [online] <https://www.one.gob.do/demografias/proyecciones-depoblacion/>; y Oficina de Naciones Unidas contra la droga y el delito (UNODC), "Homicide Statistics 2012", 2012. [online] <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/homicide.html>.

La misión de la policía nacional es proteger al público, prevenir y controlar el delito, detener a delincuentes, investigar delitos y mantener la ley y el orden para garantizar que las personas puedan ejercer sus derechos libremente y vivir en paz de conformidad con la Constitución y otras leyes de República Dominicana.

A la policial nacional se le asignan 17 funciones en virtud de la Ley N° 96-04.

- Preservar la vida, la integridad física y moral de las personas;
- Proteger y garantizar el libre ejercicio de los derechos y libertades de las personas en todo el territorio nacional;
- Mantener la paz interior, el orden público y social y la seguridad pública;
- Velar por el fiel y efectivo cumplimiento de las leyes y demás disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciba de las autoridades en el ámbito de sus respectivas competencias;
- Prevenir y controlar la delincuencia y criminalidad;
- Ejecutar las detenciones y capturas en los casos previstos por la ley;
- Vigilar y proteger los edificios, instalaciones públicas y parques, así como aquellos centros o establecimientos que por su interés lo requieran;
- Registrar y controlar los servicios a las entidades o servicios privados de seguridad;
- Vigilar el tránsito vehicular y el transporte de personas y mercancías en las vías públicas y velar por la seguridad vial;
- Custodiar todas las vías de comunicación terrestre, marítimas y aéreas, de frontera, puertos y aeropuertos, en coordinación con las instituciones que corresponda;
- Velar, conjuntamente con los organismos expresamente establecidos a esos fines, por la conservación del medio ambiente y los recursos naturales;
- Obtener, recibir y analizar todos los datos e informaciones que tengan interés para el orden y la seguridad pública, y estudiar, planificar y ejecutar métodos y técnicas de prevención y control de la delincuencia;
- Auxiliar a los habitantes en caso de calamidad pública;
- Participar en los programas de orden social, cívico, cultural o educativo que disponga el Gobierno de la República;
- Proteger y proporcionar seguridad especial a dignatarios, diplomáticos y legisladores y los ex presidentes de las Cámaras Legislativas y cooperación con instituciones policiales y organizaciones policiales de otros países;
- Brindar especial protección y un trato apropiado a turistas, visitantes y parroquianos en las áreas de intenso flujo como una forma de preservar esta industria y la buena imagen del país;
- Cualquier otra disposición que le sea atribuida por las leyes o las autoridades competentes.

Estrictamente hablando, la función N° 8 aborda los problemas de seguridad vial explícitamente, pero las funciones Nos. 1, 4, 5, 6, 12 y 14 también se refieren a las formas en que la policial nacional ayuda a promover la seguridad vial. Por ejemplo, la protección de la vida es una consideración primordial en los esfuerzos para promover la seguridad vial. Por la misma razón, arrestar a los conductores que han participado en conductas de alto riesgo y la obtención y el análisis de información relacionada con cuestiones de seguridad y la introducción de las medidas correctivas necesarias son todas importantes para garantizar la seguridad vial.

En conformidad con la Ley N° 96-04, la policía nacional se divide en direcciones, departamentos, inspectorías, oficinas de supervisión, divisiones, secciones, estaciones y puestos. Sus 21 direcciones están encargadas de diferir las funciones sustantivas y administrativas en sus áreas geográficas asignadas. Una de las direcciones sustantivas es la Oficina de Seguridad Vial. En conformidad con el artículo 19 de la Ley N° 96-04, esta oficina es responsable de monitorear el transporte terrestre de pasajeros y de carga, y la

seguridad vial en todo el país en coordinación permanente con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y los gobiernos municipales correspondientes.

El párrafo I del artículo 19 establece que AMET estará bajo la autoridad funcional de la policía nacional. El Consejo Superior Policial es la organización dentro de la policía nacional a la que se confía la misión de profesionalizar la fuerza policial y de coordinar la transferencia y la incorporación de los deberes y responsabilidades de la seguridad vial.

## **b) Autoridad Metropolitana del Transporte**

La Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) se creó en 1997 bajo el Decreto Presidencial N° 393-97. Si bien inicialmente fue una organización autónoma que reportó directamente al Presidente, en 2004 fue transferida a la policía nacional en virtud de la Ley N° 96-04. Su especificación es regular oferta y demanda de transporte en la Región Metropolitana. El marco legal de esta agencia se compone de varios artículos de la Constitución, leyes y decretos presidenciales:

- Ley N° 241-67 rige todos los aspectos del funcionamiento de los vehículos de motor y otros estándares de uso de la carretera
- Ley N° 513-69 rige los conductores de transporte público
- Decreto N° 393-97 autorizó el establecimiento de AMET
- Decreto N° 448-97 autorizó el establecimiento de la Oficina Metropolitana de Servicios de Buses para la ciudad de Santo Domingo
- Ley N° 76-00 autoriza la creación de la Junta Reguladora y Administrativa de Taxis (CART)
- Decreto núm. 238-01 el que transfiere las funciones del Departamento de Policía Nacional a AMET
- Ley N° 96-04 estipulaba que AMET debía colocarse bajo la autoridad de la Policía Nacional
- Decreto N° 477-05 que autoriza el establecimiento de la Oficina de Reorganización de Tránsito
- Ley N° 176-07 faculta a los gobiernos municipales a asumir la responsabilidad de la organización y regulación del transporte público
- Decreto N° 250-07 que autoriza el establecimiento del Fondo de Desarrollo de Transporte Terrestre (FONDET).

AMET tiene una dirección general y siete oficinas sustantivas y administrativas. Tres oficinas (la Oficina de Reglamentación del Tránsito, la Oficina de control, y la Oficina de Análisis de colisiones viales) son directamente responsables de promover la seguridad vial. También hay departamentos específicos para supervisar la seguridad vial en la Región Metropolitana. Estos son el Departamento de Educación y Seguridad Vial, el Departamento de Regulación de Motocicletas, el Departamento de Registro y Supervisión de Transporte Terrestre, el Departamento de Supervisión de Carreteras, el Departamento de Investigación de Choques en Carreteras y el Departamento de Procedimientos de Choques en Carretera.

Bajo el decreto presidencial correspondiente, la AMET tiene las siguientes funciones:

- Establecer la autoridad y jurisdicción de la AMET, como ente rector del transporte urbano, a cuyos efectos deberá integrar los esfuerzos de los organismos existentes para desarrollar el transporte urbano como un sistema integral;
- Medir el impacto del transporte sobre el costo socioeconómico y ecológico;
- Establecer y regular la fiscalización del transporte;
- Establecer y regular rutas de transporte público económicamente viables;
- Promover programas de prevención de accidentes;

- Facilitar la circulación mediante la señalización, la semaforización y el diseño y mantenimiento del sistema vial urbano; y
- Cualquier otra atribución que facilite el cumplimiento de sus objetivos generales.

Para llevar a cabo estas tareas, AMET tiene actualmente 2.289 funcionarios que supervisan 234 rutas de transporte diferentes en Santo Domingo. Un total de 19.432 vehículos registrados en servicios de transporte público a lo largo de estas rutas. En el siguiente cuadro muestra la distribución de esos servicios por tipo de vehículo.

**Cuadro 12**  
**Distribución de tipos de vehículos que ofrecen transporte público registrados con AMET**

Tipo	Frecuencia	Porcentaje
Vehículos livianos	16 414	84,8
Buses	1 695	8,7
Minibus	1 157	6,0
Otros buses	74	0,3
Total	19 432	100

Fuente: Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET), "Tarifario de multas", 2015 [online] <http://www.amet.gob.do/index.php/destacados/item/369-tarifario-de-multas>.

AMET ha desarrollado una serie de proyectos de seguridad vial. En 2009, comenzó a introducir diversas tecnologías para apoyar la aplicación del control policial de las leyes de tráfico. Este proyecto contó con \$ 1.3 mil millones de pesos dominicanos (aproximadamente USD 2.9 millones) en fondos y se implementó durante el período 2009-2012. Durante este mismo período, AMET diseñó un programa de educación de seguridad vial con \$ 42 millones de pesos dominicanos (aproximadamente USD 0.9 millones) en fondos que incluyeron cursos de seguridad vial para conductores de transporte público. También solicitó la adquisición de 40 radares de velocidad y 6.000 alcoholímetros. Además, AMET emprendió un proyecto para renovar o renovar las señales de tránsito de vehículos de transporte público con \$ 29 millones de pesos dominicanos (aproximadamente USD 0,62 millones) en fondos.

En 2013-2016, algunos proyectos de seguridad vial se superpusieron con los lanzados durante el ciclo presupuestario anterior, ya que también se tuvieron que presentar solicitudes de presupuesto para dispositivos y equipos tecnológicos. Un cambio notable con respecto al ciclo presupuestario anterior fue la presentación de una propuesta para aumentar el número de efectivos policiales de 2.289 a 4.289. El costo total de los proyectos de seguridad vial para este período se calcula en \$ 270 millones de pesos dominicanos (USD 5.3 millones), que es una cuarta parte de lo que se solicitó para 2009-2012.

### c) Comisión Militar

La Comisión Militar depende del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y supervisa las operaciones viales públicas, incluidos el monitoreo, los servicios de protección, la seguridad vial y la vigilancia de los bienes públicos.

Tiene dos funciones principales:

- Garantizar la seguridad vial en las carreteras públicas.
- Salvaguardar las obras públicas supervisadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, tales como:
  - Facilidades físicas;
  - Peaje;
  - Áreas de trabajo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones;
  - Conectando rutas.

En 2012, la Comisión Militar y AMET firmaron un acuerdo interinstitucional para coordinar de los esfuerzos relacionados con la seguridad vial en las principales carreteras y carreteras de República Dominicana. En términos específicos de la logística involucrada, este acuerdo estableció que las patrullas estarían bajo la responsabilidad de la Comisión Militar. Se asignaron un total de 24 patrullas a segmentos críticos de carreteras (6 de Noviembre, Duarte, Las Américas, La Romana y El Coral). La Comisión Militar tiene una línea de ayuda para proporcionar a los conductores apoyo técnico con respecto a diversos asuntos, incluyendo siniestros de tránsito, y mantiene un centro de llamadas atendido por 15 militares que monitorean la red de carreteras las 24 horas del día y que registran emergencias y retransmiten la información relevante a 180 unidades de policía distribuidas en todo República Dominicana. Cada solicitud de emergencia se procesa usando un procedimiento estandarizado para la recopilación de la información que se utiliza desde el comienzo de la llamada.

hasta que se resuelva la emergencia. Esta información incluye las características del vehículo (número de placa, tipo de vehículo, año, etc.), ubicación del evento (marcador de kilómetro exacto, provincia y municipio), características de las personas involucradas (número de pasajeros, edad, sexo, número de identificación, números de teléfono) e información sobre la unidad policial que llegó a la escena. Este proceso es respaldado por un sistema de georreferenciación que permite que el centro de llamadas determine la ubicación de las unidades policiales para coordinar la respuesta a la emergencia.

La siguiente tabla muestra la distribución de las diversas respuestas de emergencia entregadas por las unidades policiales de la Comisión Militar.

**Cuadro 13**  
**Distribución de tipos de respuestas de servicios de emergencia**

	Frecuencia	Porcentaje
Mecánica	60 874	48,8
Neumáticos	43 288	34,8
Seguridad	3 813	3,1
Colisión	910	0,7
Animal	21	0,02
Grúa	8	0,01
Sobrecalentamiento	1 002	0,8
Problemas de gasolina	14 441	11,6
Problemas eléctricos	95	0,08
Muertes	11	0,01
Injurias	51	0,04

Fuente: Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, "Oficina de Acceso a la Información Pública Ética y Transparencia Sistema de Asistencia y Seguridad Vial", 2016 [online] [http://www.mopc.gob.do/media/2450/presentación\\_sistema\\_de\\_asistencia\\_vial\\_\\_actualizado\\_.pptx](http://www.mopc.gob.do/media/2450/presentación_sistema_de_asistencia_vial__actualizado_.pptx).

Esta información también puede desglosarse por ubicación geográfica. La Tabla 4.4 muestra la distribución en 18 ubicaciones diferentes. Las Américas tiene el mayor número de eventos de respuesta de emergencia (15.411) y el Segmento Suroeste 2 el más bajo (741).

Como se puede ver en ambas tablas, la seguridad vial se puede mejorar considerablemente con la información recopilada por este sistema, ya que se puede utilizar para informar el diseño de contramedidas de seguridad vial. Para fortalecer este sistema, se agregarán 25 patrullas, junto con talleres móviles y ambulancias, especialistas en emergencias, grúas y 20 operadores de motocicletas. Las patrullas serán respaldadas por 40 oficiales adicionales en ubicaciones específicas (Cristo Rey, Hoyo de Chulín, Aeropuerto El Higüero, La Parroquia y la Embajada de los Estados Unidos). Según las autoridades de la Comisión Militar, la coordinación con el sistema 911 se considera de suma importancia. La Comisión Militar también está desarrollando una aplicación de teléfono móvil para facilitar la provisión de asistencia.

**Cuadro 14**  
**Distribución de respuestas de servicios de emergencia por ubicación geográfica**

	Frecuencia	Porcentaje
Punta Cana	9 584	7,7
Miches	2 452	1,9
Coral	7 252	5,8
Circunvalación 1	692	0,8
Circunvalación 2	3 229	2,5
Circunvalación Norte	6 028	4,8
Cibao Sur Tramo 2	7 252	5,8
Cibao Sur Tramo 1	10 930	8,8
Cibao Norte	12 307	9,9
Atlántico	10 701	8,6
Samana	8 670	7,0
San Juan	3 596	2,9
Sur-este Segmento 1	15 388	12,3
Sur-este Segmento 2	4 437	3,6
Sur-oeste Segmento 1	4 441	3,6
Sur-oeste Segmento 2	741	0,6
Zona central	1 133	0,9
Las Américas	15 441	12,4

Fuente: Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, "Oficina de Acceso a la Información Pública Ética y Transparencia Sistema de Asistencia y Seguridad Vial", 2016 [online] [http://www.mopc.gov.do/media/2450/presentación\\_sistema\\_de\\_asistencia\\_vial\\_\\_actualizado\\_.pptx](http://www.mopc.gov.do/media/2450/presentación_sistema_de_asistencia_vial__actualizado_.pptx).

#### **d) Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre**

Por medio de la nueva ley se crea la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), que estará bajo la dependencia de la Policía Nacional, como una dirección técnica y especializada que operará conforme a las políticas que establezca el Ministerio de Interior y Policía y el INTRANT y su Consejo Directivo en los aspectos relativos a la nueva ley.

Sus agentes serán responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, ejercer el control y vigilancia en las vías públicas, y velar por el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta ley y sus reglamentos. Estará a cargo de un director general, designado por el Poder Ejecutivo. Algunas de sus funciones son las siguientes:

- Elaborar las actas de infracciones a las disposiciones de la presente ley y por la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- Fiscalizar y controlar la movilidad de personas y mercancías, el transporte terrestre de pasajeros y cargas, el tránsito y la seguridad vial.
- Ejecutar los operativos en las vías públicas derivados de los cambios en el sentido de circulación y otras intervenciones, en coordinación con los ayuntamientos correspondientes, conforme al procedimiento reglamentario.
- Variar, en caso de ser necesario, lo que en las luces y señales de tránsito se indicare, e impedir o variar el tránsito por cualquier vía pública si las circunstancias del tránsito así lo requieran. Será obligación de todo conductor y peatón obedecer dicha orden o señal.
- Detener o inspeccionar cualquier vehículo o solicitar las documentaciones requeridas cuando a su juicio el mismo estuviere siendo usado en violación de esta ley o sus reglamentos. A tales fines, estará autorizada para bloquear el paso de dicho vehículo en la vía pública cuando el conductor del mismo se niegue a detenerse. El agente deberá proceder de conformidad a las garantías previstas en el Código Procesal Penal.
- Investigar los accidentes de tránsito, bajo la dirección funcional del Ministerio Público.

- Utilizar los instrumentos adoptados por el INTRANT a los fines de determinar la velocidad empleada en los vehículos de motor, la ingesta de bebidas alcohólicas o drogas, y el nivel producido de contaminación, para el cumplimiento de las disposiciones de esta ley.
- Otras funciones conferidas por la presente ley, la Ley No.590-16, de Reforma de la Policía Nacional y sus reglamentos.

#### **e) Observatorio Permanente de Seguridad Vial**

De acuerdo a la nueva ley se crea el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, bajo la dependencia del INTRANT, y se espera que recolecte y gestione información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya a la determinación de las causas y efectos de los siniestros de tránsito, evaluar las medidas existentes, plantear nuevas medidas primordialmente preventivas y políticas estratégicas, en coordinación con la Procuraduría General de la República, y realizar una estimación anual de los daños económicos y los costos de los siniestros de tránsito para el Estado.

Sus dos funciones principales son:

- Servir de órgano consultor del Gobierno Central y de los ayuntamientos para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del plan estratégico nacional, de los planes locales de la seguridad vial y de los planes a desarrollar en las instituciones públicas y privadas en el marco de la prevención de los accidentes laborales en el tránsito.
- Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria sobre el tema de la seguridad vial, que permita desarrollar la investigación técnica sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política nacional de seguridad vial.

## **B. Carreteras más seguras**

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones se estableció en 1854 bajo el nombre del Ministerio de Guerra, Mar y Obras Públicas. En 1959, su nombre fue cambiado a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, y en 2010 se convirtió en el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. El Ministerio tiene dos direcciones sustantivas: la Dirección General de Edificios y la Dirección General de Transporte Terrestre. Dos de sus seis funciones principales están directamente relacionadas con la seguridad vial:

- Construir, expandir, reparar y mantener la infraestructura de transporte.
- Organizar, monitorear, coordinar y planear sistemas de transporte terrestre a través de República Dominicana.

El primer objetivo de esta institución es proporcionar los caminos más seguros posibles para reducir el número y las consecuencias de las colisiones en el tráfico, y ayudar a agilizar los flujos de tráfico en todo República Dominicana. Otro de sus objetivos es garantizar que las redes de carreteras y carreteras respalden la movilidad de bienes, servicios y personas de la forma más segura, rápida y eficiente posible.

La construcción de la infraestructura vial está regulada por la Ley N° 1474-38, pero la seguridad vial no se toma explícitamente en consideración en sus disposiciones. Los problemas que deberían abordarse mediante proyectos de seguridad vial relacionados con la infraestructura incluyen los siguientes:

- Auditorías obligatorias de seguridad vial para nuevos proyectos de construcción.
- Inspecciones regulares de la infraestructura vial existente no se llevan a cabo.
- Análisis y proyectos de punto negro están en una etapa muy temprana de desarrollo.
- No hay políticas sistemáticas para alentar a las personas a caminar o andar en bicicleta en lugar de usar vehículos de motor.

- Las capacidades y el conocimiento del diseño vial deben fortalecerse.
- Se debe dar más consideración a la provisión de capacitación académica y certificaciones a los auditores.

El marco de la infraestructura vial de República Dominicana está explícitamente alineado con los criterios de seguridad, pero muchos de los elementos involucrados en la introducción de las pautas de seguridad no están sistematizados. Como se señaló anteriormente en la sección sobre inversión extranjera en República Dominicana en los últimos cuatro años, es de suma importancia para el país asegurar que estos ingresos estén más estrechamente alineados con los criterios de seguridad.

Si bien el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es el organismo principal para el desarrollo de la infraestructura vial, los gobiernos municipales y el gobierno del Distrito Nacional también tienen un papel que desempeñar en este sentido, ya que la Ley N° 176-07 encomienda a los gobiernos locales a asegurar el bienestar y la seguridad de sus comunidades y proporcionar una variedad de servicios, incluida infraestructura segura y educación.

La construcción de infraestructura vial e instalaciones urbanas, incluida la pavimentación de vías urbanas y la construcción y mantenimiento de caminos y aceras rurales y secundarios, es responsabilidad del gobierno municipal correspondiente, cada uno de los cuales debe asignar al menos un 40% de su presupuesto a proyectos de infraestructura para apoyar el desarrollo del municipio y sus habitantes.

Los gobiernos municipales están facultados para penalizar a las personas u organizaciones que destruyan o hagan un uso indebido de la infraestructura vial. Estos gobiernos coordinan el diseño, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial con la ayuda de sus juntas económicas y sociales, y las oficinas de programación y planificación.

Los gobiernos municipales también pueden celebrar referendos para decidir sobre asuntos relacionados con la construcción de infraestructura vial. Los miembros del electorado también pueden convocar referendos si reúnen suficientes firmas.

Si bien los gobiernos municipales son responsables de la infraestructura vial urbana y secundaria en sus distritos, está claramente establecido que el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del gobierno central es responsable de las carreteras y las carreteras que conectan las ciudades y provincias del país, incluido el Distrito Nacional. La coordinación adecuada entre el gobierno central y los gobiernos municipales es necesaria para llevar a cabo proyectos de infraestructura vial que mejoren la seguridad de las carreteras del país en todo su territorio. Por ejemplo, esta división de áreas de responsabilidad es de particular importancia para ciudades como Boca Chica, que está cruzada por la carretera Las Américas, ya que las mejoras a las carreteras solo pueden realizarse con la autorización y supervisión del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

## **C. Vehículos más seguros**

### **1. Instituciones responsables respecto de las políticas de vehículos y transportes**

#### **a) Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT)**

En 1987, la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) fue establecida por el Decreto N° 489 bajo la autoridad del Presidente de la República<sup>1</sup>. La misión de OTTT es administrar el transporte público sistema de tal manera que satisfaga las necesidades de movilidad de todos los miembros de la población. Su declaración de visión se enfoca en asegurar que será un modelo de servicio público que defiende los estándares éticos,

---

<sup>1</sup> Todas las funciones reguladoras de la Oficina Nacional de Transporte de Carretera se transfirieron a OTTT, que se convirtió así en la oficina gubernamental responsable del transporte público. Ese mismo año, se introdujo un nuevo impuesto a la gasolina de \$ 0,60 pesos dominicanos por galón para crear un fondo para la importación de autobuses que luego podrían arrendarse a las cooperativas por un período de cinco años. Ha sido el papel de OTTT rediseñar las rutas de autobuses y luego reasignarlas a diferentes operadores. Las operaciones de autobuses están subsidiadas para mantener las tarifas de los pasajeros más bajas.

trabaja para lograr excelencia en su área, mantiene operaciones de tráfico fluidas y utiliza tecnología de punta para tener un impacto positivo en la calidad de vida de todos los dominicanos. Su marco legal se compone de 17 leyes nacionales y 19 decretos que rigen diversos aspectos del trabajo de ofis gubernamentales. Estos estatutos incluyen 20 leyes diferentes que enmiendan la Ley N° 241-67; algunas de las enmiendas más importantes han sido promulgada en la Ley N° 12 (sobre el tráfico), Ley N° 114, Ley N° 61-92, Ley N° 56-89, Ley N° 56-86-15, Ley N° 284, Ley N° 160, Ley N° 593 (inspección de la carga), Ley N° 146 (sobre seguros), Ley núm. 143 (Prohibición del uso de teléfonos móviles mientras se conduce), Ley N° 585, Ley N° 513 (reglamentos que se aplican al transporte público conductores), Ley N° 176-07, Ley N° 76-00 (normas aplicables a los taxis), Ley N° 72-9 y Ley N° 547-70 (sobre fondos de pensiones para conductores de transporte público). OTTT también se rige por los Decretos N° 178-94, 37-98, 448-97 (establecimiento de OTTT), 393-97 (establecimiento de la Autoridad Metropolitana de Transporte) (AMET)), 447-05 (establecimiento de la Oficina de Reorganización de Tránsito), 250-07 (establecimiento del Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre), el Reglamento N° 723-06 y la Resolución N° 3 de 2006, que prohíbe consumo de alcohol en vehículos de motor.

Esta oficina ha desarrollado un plan estratégico compuesto por áreas de trabajo: desarrollo institucional, investigación y estadísticas, planificación y control del transporte, seguridad vial y promoción del desarrollo de empresas de transporte. El componente de seguridad vial de su trabajo abarca tres cursos de acción diferentes:

- implementación de proyectos y programas para reducir la frecuencia de colisiones que involucran tránsito público vehículos;
- introducción de medidas de seguridad vial para el transporte público; y
- preparación de estudios y la compilación de estadísticas sobre colisiones con vehículos de transporte público.

OTTT supervisa 707 rutas urbanas y 602 interurbanas, para un total de 1.309 carreteras diferentes; 14,003 vehículos están registrados bajo la OTTT. La siguiente tabla muestra la distribución de su flota por tipo de vehículo.

**Cuadro 15**  
**Distribución de vehículos por tipo operados por el sistema de vigilancia de DGTT**

Tipo de vehículos	Frecuencia	Porcentaje
Vehículo liviano	4 747	33,0
Bus	3 847	27,4
Minibus	3 368	24,1
Otros buses	522	3,7
Camiones livianos	1 519	10,8
Total	14 003	100

Fuente: Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET), "Tarifario de multas", 2015 [online] <http://www.amet.gob.do/index.php/destacados/item/369-tarifario-de-multas>.

La flota vehicular es relativamente antigua, ya que estos vehículos tienen entre 13 y 25 años de antigüedad; 1.819 de los conductores de autobuses que están registrados con esta oficina, de un total de 15.702, conductores, reciben subsidios.

La Ley N° 241-07 requiere que cada vehículo de motor se inspeccione anualmente. OTTT es responsable de gestionar el proceso de inspección mecánica y física del vehículo. Esta ley estipula que las inspecciones deben cubrir los neumáticos, frenos, asientos, condición corporal, luces, bocina y otros elementos del vehículo. Sin embargo, comúnmente se cree que todo lo que la gente tiene que hacer es simplemente traer sus vehículos y pagar la tarifa requerida para pasar la inspección. La corrupción ha sido un problema, ya que las personas a menudo pueden comprar el certificado por \$ 1.000 pesos dominicanos (USD 21) o pagar a los inspectores una cantidad aún menor para obtenerlo.

La OTTT envía una notificación general de las fechas en que los vehículos deben realizar su inspección. Sin embargo, las tarifas por conducir sin la certificación de inspección y por no haber sido inspeccionado son muy bajas: tarifa de \$ 5,00 (USD 0,1) y RD \$ 10 - RD \$ 100 (USD 0.2-USD 2.15), respectivamente – lo que hacen muy poco para motivar a los conductores a que realicen inspecciones oficiales de sus vehículos.

Aunque la OTTT se centra en el sistema de transporte público, también tiene jurisdicción sobre otros proveedores de transporte, como sistemas de transporte escolar, taxis, motocicletas, transporte de carga, transporte de la industria del turismo, transporte de mercancías peligrosas y transporte internacional.

- Sistemas de transporte escolar:

La OTTT supervisa una variedad de proveedores de transporte escolar, especialmente de escuelas privadas. Ha introducido cursos específicos de capacitación para conductores de autobuses escolares que cubren una serie de aspectos diferentes, incluidas las respuestas de primeros auxilios. Sin embargo, solo unos 160 conductores de autobuses escolares están registrados con la OTTT, y no existen regulaciones vigentes sobre la cantidad de pasajeros permitidos por vehículo, dispositivos de seguridad para pasajeros u otros elementos de los vehículos.

- Taxis:

La Ley N° 76-00 estipula el establecimiento de la Junta de Administración y Reglamentación de Taxis. La OTTT y dicha junta llevaron a cabo una encuesta nacional para determinar el tamaño de este parque y encontraron que hay 6.832 taxis registrados oficialmente. La mayor parte de la flota se encuentra en Santo Domingo (2.380 vehículos) y en otras partes del Distrito Nacional (1.629).

- Mototaxis:

El tamaño de este parque ha aumentado exponencialmente en República Dominicana. Más del 50% del parque de este tipo de vehículo, se utiliza para transportar pasajeros, entregar paquetes y correo, y para uso privado. De acuerdo con información proporcionada por la OTTT, 46.344 personas proveen este tipo de servicio, de los cuales 1.444 se encuentran en Santo Domingo. Según cifras oficiales, solo el 15% de los operadores de estos taxis de motocicletas (conocidos como *motoconchos*) tienen licencia de conducir; la información sobre el nivel de educación de estos conductores indica que el 62,7% han completado su educación primaria, el 22,2% tienen educación secundaria y el 13,9% son analfabetos.

- Industria del transporte de turismo:

Esta forma de transporte está regulada por la Ley N° 84-179. La OTTT es responsable de supervisar la inspección de estos tipos de vehículos. Sin embargo, no hay estadísticas sobre la prestación de este servicio. Las empresas que se dedican al transporte de turistas están registradas en el Ministerio de Turismo.

- Transporte de carga:

La Ley N° 241-67 regula la inspección de los vehículos de carga y los pesos y tamaños permitidos de los camiones utilizados para este fin. Una regulación más específica ha sido desarrollada por ATEM, DGTT y las oficinas de transporte del gobierno municipal del Distrito Nacional para regular el transporte de carga en Santo Domingo. Al igual que en el caso de los operadores de mototaxis, existen varios sindicatos de transportistas de carga que se han unido para formar una federación. La Federación Dominicana de Transporte (FENATRADO) representa a más del 90% de los camioneros que dan servicio a los puertos dominicanos. Con el fin de mejorar la seguridad y abordar cuestiones de seguridad de diferentes tipos, además de la seguridad vial, se creó la Red Nacional de Transporte Terrestre en 2006. Esta organización sin fines de lucro busca aumentar la competitividad de los transportistas de carga mediante la racionalización de su logística. Opera una colección de datos digitales y un sistema de GPS que le permite monitorear camiones en la carretera mientras transportan mercancías hacia y fuera del territorio dominicano a través de todos los puertos, aeropuertos y zonas libres de impuestos del país. Esta función de monitoreo se lleva a cabo para garantizar que se sigan los protocolos de seguridad. La OTTT no tiene acceso a este sistema, lo que limita su capacidad para supervisar este subsector.

- Transporte de mercancías peligrosas:

La principal legislación sobre el transporte de mercancías peligrosas es la Ley N° 165-66, que establece que la DGTT garantizará la aplicación de la Ley N° 241-67. Sin embargo, la regulación del transporte de mercancías peligrosas es muy limitada. El artículo 171 del título VII de la Ley N° 241-67 simplemente establece que los camiones deben mostrar una notificación al transportar mercancías peligrosas y deben llevar un extintor. También establece restricciones de tiempo de conducción, velocidad y pasajeros, pero no define la provisión para controles de carretera y como se lleva a cabo aplicación más estricta de los requisitos de certificación de vehículos, como tampoco proporciona la certificación o capacitación del conductor y no faculta a la DGTT para monitorear la capacitación del conductor.

Un tema importante destacado por las autoridades de la DGTT es la falta de coordinación entre los gobiernos municipales, que son responsables de las redes de carreteras urbanas, y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, que es responsable de las carreteras de la nación. Otro desafío que debe abordarse tiene que ver con la aplicación de la legislación aplicable, ya que, si bien hay, por ejemplo, restricciones a la circulación de diferentes tipos de mercancías en ciertas carreteras y durante ciertas horas, estas disposiciones no siempre se aplican estrictamente.

- Transporte internacional:

La OTTT regula a todos los vehículos de transporte que se dirigen hacia la frontera con Haití. Una vez que los vehículos ingresan a Haití, se rigen por el acuerdo bilateral que tiene con dicho país. Hay cuatro operadores regulados por la OTTT que ofrecen servicios entre Port-au-Prince y Santo Domingo. Un total de 15 autobuses están registrados.

La Comisión Bilateral Dominicana-Haitiana, que incluye representantes de la Unión Europea, ha solicitado que se realice un estudio para evaluar el transporte de pasajeros y carga entre estos dos países. Cuatro pasos fronterizos están supervisados por la Oficina de Seguridad Fronteriza, que es una unidad del Ejército Nacional de la República Dominicana.

#### **b) Oficina de Reorganización de Transporte**

Este es una oficina pública relativamente nueva. Fue creada en 2005 por el Decreto N° 477-05 y tiene divisiones sustantivas y administrativas. Sus cuatro divisiones sustantivas son la División Técnica, la División de Arquitectura, la División del Metro de Santo Domingo y la División de Expropiación y Desarrollo Social.

A esta oficina se le han confiado varias responsabilidades: i) diseñar una política integral de transporte; ii) llevar a cabo los estudios necesarios para proporcionar una base para el establecimiento de la Autoridad Autónoma de Tráfico y Transporte; y iii) planificar, diseñar, construir, operar y mantener el sistema de bus de tránsito rápido. Los objetivos de ese sistema son mejorar la calidad del transporte público, eliminar progresivamente los autobuses deficientes e introducir tarifas favorables al tiempo que se garantiza que todas las inversiones se ejecuten de manera eficiente.

#### **c) Fondo de Desarrollo de Transporte Terrestre**

En 2007, la Oficina de Reorganización de Transporte (ORT) estableció el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET) bajo los términos del Decreto Presidencial N° 250-07 como un mecanismo para acumular los fondos para proyectos de transporte de tamaños considerables. Sus objetivos son:

- Hacer frente a todos los desafíos asociados con la expansión del sector del transporte mediante el suministro de recursos monetarios para iniciativas que no están cubiertas por la financiación de ORT.
- Empezar estudios de inversión y proponer otros estudios sobre el tema.
- Ejecutar y administrar programas aprobados por su junta directiva. El FONDET apoya proyectos y programas de seguridad vial en general y, en particular, programas educativos de seguridad vial para conductores y otros usuarios de la carretera.

## **d) Dirección General de Transporte Terrestre**

La Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) está adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y fue establecida el 28 de marzo de 1966 bajo la Ley N° 165-67, que fue publicada en Gaceta Oficial N° 8977 del 30 de septiembre de 1966. La DGTT es responsable de estudiar, administrar, planificar y supervisar todos los asuntos relacionados con el transporte en todo el país y para asegurar el pleno cumplimiento de la Ley N° 241-67.

Las principales funciones de la DGTT son:

- Planificar y proponer reglas para regular el flujo de tránsito en el país.
- Asegurar que las actividades de tránsito y transporte cumplan con la Ley Núm. 241-67.
- Inspeccionar y autorizar la conversión de vehículos propulsados por gasolina y diésel para usar petróleo de gas licuado (PGL).
- Emitir los permisos iniciales de operación para vehículos de carga.
- Proporcionar formación en seguridad vial a los titulares de licencias de conducción y sus postulantes.
- Planificar, diseñar y supervisar la instalación de señales verticales y horizontales en calles y carreteras en todo el país y establecer los requisitos correspondientes.
- Analizar las colisiones de tránsito y llevar a cabo investigaciones y hacer recomendaciones al respecto.
- Trazar los sistemas de alumbrado público para redes de carreteras urbanas y establecer los requisitos para garantizar su funcionamiento adecuado y eficiente.
- Revisar y aprobar el diseño y la construcción de espacios y estructuras de estacionamiento público.
- Verificar que las señales de tráfico públicas cumplan con las leyes y regulaciones de tráfico.

El mandato de DGTT también incluye:

- Emitir permisos de conducir y renovarlos.
- Autorizar cambios en las categorías de la licencia de conducir.
- Realizar inspecciones anuales de los vehículos automotores y emitir los certificados correspondientes.
- Aprobar aplicaciones para cambiar las matrículas de vehículos de placas privadas a placas públicas y viceversa y llevando a cabo las inspecciones correspondientes.
- Inspeccionar todas las cargas de camiones.

## **D. Conducta de usuarios de las vías**

### **1. Institutos y programas para regular las conductas de los usuarios de las vías**

#### **a) Sistema de licencia de conducir**

El sistema de registro de conductores está regulado por la Ley N° 241-67, y la DGTT es responsable de supervisar todas las etapas del proceso de registro. La gestión de este sistema se lleva a cabo en parte por una empresa privada y en otra por la DGTT. La participación de la empresa privada en el proceso de registro abarca la compilación, el diseño y la actualización periódica de la información del controlador que se almacena en la base de datos correspondiente. Inicialmente, DGTT era responsable de supervisar esta parte del proceso y tenía acceso directo al conjunto de datos, pero ahora cualquier tipo de información

que requiera debe solicitarse a la empresa privada que administra esta base de datos. Como resultado, la DGTT ha perdido cierta autonomía institucional, que en última instancia disminuye la calidad del servicio en general, ya que ciertos tipos de cambios no se pueden realizar sin una comunicación directa previa con la empresa privada. Esta situación puede, por ejemplo, hacer que los solicitantes tarden más en recibir su permiso de conducir.

En conformidad con la Ley N° 241-67, el permiso de conducción es el documento oficial que autoriza a los usuarios de la carretera a conducir vehículos motorizados legalmente. Un permiso de conducir es válido por cuatro años. Existen varias categorías de licencias para operadores de diferentes tipos de vehículos de motor:

- Categoría I: Motocicletas
- Categoría II: Vehículos de motor ligeros
- Categoría III: Vehículos de motor pesados (con dos subcategorías)
- Categoría IV: Autobuses con una capacidad de hasta 40 pasajeros y camiones con dos ejes
- Categoría V: Vehículos de motor para fines especiales (es decir, retrocargadoras, niveladoras).

La emisión de permisos de conducir es un proceso de dos pasos. Primero, se emite un permiso de aprendizaje y luego, solo después, se emite el permiso de conducir. De conformidad con la Ley N° 241-67, los solicitantes deben cumplir con los requisitos éticos y físicos, y demostrar que poseen un conjunto de conocimientos teóricos y prácticos de conducción. Un aspecto importante de esta evaluación es el conocimiento de las leyes y reglamentos de tráfico.

Para garantizar que todos los usuarios de la carretera tengan acceso al procedimiento de licencia, hay 13 oficinas de licencias en todo el país (en Santo Domingo, Santiago, San Francisco de Macorís, Puerto Plata, La Romana, Mao, San Juan de la Maguana, Higüey, Barahona, La Vega, Nagua y Azua), así como dos oficinas móviles.

Para obtener un permiso de especial para conductores noveles, los solicitantes deben tener entre 16 y 18 años. Los requisitos son:

- Posesión de una tarjeta nacional de identificación de votantes para certificar la nacionalidad dominicana del solicitante.
- Autorizaciones notariales de un padre o tutor. Las personas que otorgan tales autorizaciones a los jóvenes solicitantes son responsables de cualquier tarifa, daño u otra forma de responsabilidad relacionada con el comportamiento del conductor.
- Una copia de la tarjeta de identificación nacional del padre o tutor.
- Una copia del registro del vehículo.
- Una declaración que acredite el hecho de que el solicitante ha estudiado el manual del conductor, el cual describe las leyes y regulaciones de tráfico relevantes.

El procedimiento posterior a la inscripción consiste en un examen de la vista, asistencia a una charla de seguridad vial y un examen escrito. DGTT luego expide la licencia de conducir dentro de dos horas por una tarifa de \$ 1.380 pesos dominicanos (aproximadamente USD 30). Para obtener una licencia de conducir, los solicitantes deben tener los siguientes:

- Una tarjeta nacional de identificación de votantes
- Estados de cuenta bancarios
- Una verificación de antecedentes policiales
- Un permiso de aprendizaje.

Esto es seguido por un proceso de registro, examen de conducir práctico y la emisión de una licencia de conducir. La tarifa por esta etapa del proceso es de \$ 990 pesos dominicanos (aproximadamente USD 21). No hay estadísticas oficiales sobre la tasa de exámenes rechazados.

La información proporcionada por la DGTT indica que hay 12.141 operadores de motocicletas que tienen permisos de conducir, pero, según la Oficina Nacional de Estadística, como se señaló anteriormente, hay más de 1.5 millones de motocicletas registradas. En otras palabras, no más del 5% de los posibles operadores de motocicletas están registrados en el sistema. Esto es claramente un problema para cualquier aplicación y programa educativo que podría ser introducido en un esfuerzo por mejorar el comportamiento de los conductores.

Una política introducida por la DGTT para motivar a las personas que conducen motocicletas a obtener un permiso consistía en facilitar los requisitos para tales permisos. Por ejemplo, en lugar de tomar un examen escrito, los solicitantes simplemente pueden asistir a un curso sobre reglas y leyes de conducción.

Un desafío común en este sentido es que cuando los funcionarios de la policía tratan de hacer cumplir las leyes de tráfico, a menudo no pueden emitir multas porque los conductores no tienen licencia y, por tanto, no hay forma de hacerles seguimiento o sancionarlos. Esto también proporciona un refuerzo negativo para una curva de aprendizaje de seguridad vial porque los motociclistas no están expuestos a medidas que eventualmente podrían corregir malos hábitos en el largo plazo. En otras palabras, dado que los motociclistas no están sujetos a un sistema formal según el cual puedan aprender a conducir de manera más segura y tener ese certificado de aprendizaje, una vez que comienzan a conducir, lo hacen sin el conocimiento requerido. Su comportamiento podría ser corregido por la policía, pero, como esto no es práctico, los motociclistas probablemente continúen con su comportamiento inicial de alto riesgo.

Por lo tanto, el sistema de licencias de conducir debe considerarse como una oportunidad para mejorar las habilidades y el conocimiento de las personas que utilizan este medio de transporte, especialmente aquellos que lo utilizan como una forma de empleo. Según un informe del BID, una asociación de motociclistas ha reconocido este desafío y ha tratado de establecer acuerdos institucionales con la DGTT con el fin de promover la adquisición de habilidades y conocimientos por parte de los motociclistas (BID, 2015). Más específicamente, esperan encontrar otras formas de obtener permisos de conducir una vez que se hayan probado ciertas habilidades básicas. Como una forma de facilitar el registro de estos motociclistas, que ascienden a cerca de 20.000, se ha sugerido que no se cobraría la tarifa por llevar a cabo una verificación de antecedentes penales.

Otro desafío es la necesidad de mejorar la comunicación interinstitucional entre la Autoridad Metropolitana de Transporte Interior (AMET) y la DGTT. AMET no tiene acceso a la base de datos de transporte, lo que naturalmente interfiere con sus esfuerzos para aplicar leyes de tráfico y alterar el comportamiento de los conductores de alto riesgo, ya que, por ejemplo, los agentes de policía no pueden verificar si el permiso de conducir es falso o no, o si el conductor es un reincidente.

## **b) Ministerio de Educación**

El Ministerio de Educación supervisa a 80.000 maestros, 2,5 millones de estudiantes y 60.000 trabajadores técnicos, y el gobierno central recientemente lanzó una iniciativa para la construcción de 3.000 escuelas adicionales. El Ministerio se rige por la Ley N° 66-97. Los principios y objetivos generales establecidos en esta ley proporcionan al Ministerio las directrices necesarias para la introducción de la educación sobre seguridad vial en currículo escolar. El artículo 4 (c) de esa ley establece que: "La educación se basará en el respeto a la vida, el respeto de los derechos humanos fundamentales, el principio de tolerancia democrática y la búsqueda de la verdad y la solidaridad"; el artículo 6 (f) establece que uno de los propósitos principales de la educación es "fortalecer la interacción entre la comunidad y la educación y para mejorar la salud mental, moral y física de los estudiantes y la comunidad "; y el artículo 6 (g) establece que otro de sus objetivos fundamentales es "fortalecer los buenos hábitos de aprendizaje para ... alentar a los estudiantes a dedicarse a su propio cuidado". Estos principios y objetivos respaldan los principios de la seguridad vial en general. La ley también establece que el Estado dominicano, a través de su gobierno central, se esforzará por reforzar el principio de la santidad de la vida en cada uno de los cuatro ciclos educativos (educación inicial, primaria, secundaria y superior).

En la recientemente promulgada Ley N° 1-12 sobre la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, la República Dominicana introdujo el concepto de seguridad vial en el artículo 25, que establece el objetivo específico (No 3.3.6) de: "ampliar los servicios educativos y mejorar la calidad y la competitividad de la infraestructura y de los servicios de transporte y logística a fin de promover la integración territorial, productiva desarrollo y una posición competitiva para el país en los mercados internacionales ". Más particularmente, una de las líneas de acción establecidas en esta ley es el "fortalecimiento de la educación en seguridad vial para las personas y la obediencia a las leyes de tránsito en línea con un nuevo marco regulatorio institucional y sectorial". Dentro de este marco legal, la introducción de la educación de seguridad vial, para incluir pautas de conducción segura, en cada nivel de educación se ha propuesto formalmente. Esto ha sido acompañado por una propuesta para capacitar a docentes en prácticas de seguridad vial. Este proceso ha comenzado con la Municipalidad de Boca Chica, donde más de 60 docentes han recibido este tipo de capacitación.

### **c) Escuela Nacional de Educación Vial**

Esta institución fue creada por el Decreto Presidencial N° 250-07 y está bajo la autoridad de FONDET.

Sus planes de estudio se diseñaron para apoyar la reforma del sector del transporte bajo la dirección de la DGTT. Sus principales funciones son:

- Proporcionar educación de seguridad vial
- Capacitar a conductores del sector público y privado
- Incrementar el nivel de seguridad de la traslación terrestre.

Más específicamente, esta institución ofrece cursos de manejo defensivo y primeros auxilios certificados por el Consejo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos. No hay información disponible públicamente sobre cuántas personas han tomado estos cursos o sobre su impacto en las prácticas de seguridad vial.

Con la promulgación de la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a esta organización se le asignó las siguientes funciones:

- Establecer políticas públicas sobre educación vial para concientizar sobre la seguridad vial y evitar conductas de alto riesgo en el sistema de transporte.
- Definir, bajo la dirección del Ministerio de Educación, los currículos de seguridad vial que se utilizarán en los niveles de educación inicial, primaria y secundaria.
- Diseñar el currículo con respecto a la educación de seguridad vial, la que se cumplirá como una condición para la emisión de permisos de operación a escuelas privadas de manejo que brinden instrucción a personas que planean postular a licencias de transporte público de pasajeros y / o de transporte de carga.
- Llevar a cabo cursos para los infractores de esta nueva ley de tránsito como parte del sistema de puntos de demérito.
- Coordinar el desarrollo de campañas de seguridad vial pública con INTRANT.
- Certificar a los solicitantes de licencia de conducir.
- Certificar a todos los solicitantes de licencia de transporte de carga, incluidos los solicitantes de licencias que les autoricen a transportar mercancías peligrosas y a conducir vehículos de gran tamaño.
- Diseñar los cursos y los exámenes que deben tomar los conductores de transporte público para obtener sus permisos de conducir.
- Definir el contenido general de los cursos de tránsito que deben tomar las personas que no respeten la ley de tráfico o cualquiera de sus reglamentaciones correspondientes.

- Organizar charlas, cursos y seminarios para personal técnico y de otro tipo de instituciones gubernamentales y privadas en todos los niveles.

#### **d) Gobiernos municipales**

Los gobiernos municipales están sujetos a la Ley de Educación N° 176-07. En particular, son responsables de promover los cuatro niveles de educación y deben destinar el 4% de sus fondos municipales a proyectos educativos, incluidos los que se centran en cuestiones de género y relacionadas con la salud.

Varios gobiernos municipales han utilizado este marco institucional para proporcionar mejores programas y cursos de educación vial. Por ejemplo, el gobierno municipal del Distrito Nacional ha desarrollado un proyecto ad hoc de seguridad vial en el que participan diferentes partes interesadas, incluidas AMET, DGTT y OTTT. Este proyecto ha definido la seguridad vial como la prevención de colisiones de tránsito y la minimización de sus consecuencias, mientras presta especial atención a eventos que ponen en riesgo la vida, y a la introducción y aplicación de tecnologías de seguridad en los vehículos motorizados (Distrito Nacional, 2015).

Más específicamente, el proyecto se centra en tres aspectos principales:

- Sentar las bases para la introducción de la educación vial en los planes de estudio de las escuelas públicas.
- Desarrollar una campaña mediática que incluya spots televisivos y materiales impresos.
- Construir un parque de seguridad vial donde a los niños y adolescentes se les enseñen las reglas del tráfico en una caja de seguridad y ambiente protector.

Este gobierno municipal también ha introducido una regulación que establece horarios y zonas para camiones tarifarios. Esto se hizo para proporcionar una mayor seguridad tanto para los conductores de camiones como para otros usuarios de la carretera. El gobierno municipal de Boca Chica ha desarrollado un plan de educación de seguridad vial basado en la comunidad que se enfoca en los usuarios de la carretera que comúnmente viajan a través de Boca Chica. Este plan de seguridad vial promueve el uso del casco y uso del cinturón de seguridad e incluye cursos dirigidos a instructores para brindar capacitación a conductores de taxis de motocicletas.

## **E. Respuesta post-choque**

### **1. Instituciones y programas públicos**

#### **a) Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social**

El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social se rige por la Ley N° 42-01. Este ministerio es responsable de garantizar el derecho al bienestar de la población dominicana. Dicha ley establece que la salud es tanto un medio como un objetivo y que la producción social de la salud es función de múltiples fuerzas sociales.

Como tal, la salud es un resultado facilitado por muchos actores, de los cuales el sector de la salud es solo uno. Bajo este paradigma, el Ministerio de Salud Pública aborda todos los desafíos relacionados con la salud sobre la base de un enfoque sistémico. Para ello, creó el Sistema Nacional de Salud, que está compuesto por un conjunto de componentes interrelacionados que incorporan mecanismos de integración, formas de vinculación, prestación de servicios, recursos humanos, modelos de gestión pública y privada regulados por el Estado, y todas las actividades relacionadas con la salud comprometidos por individuos y miembros colectivos de la comunidad. Su objetivo es fomentar el bienestar a través de la provisión de servicios de salud a nivel nacional y local.

Este paraguas institucional proporciona al Ministerio de Salud Pública una base sólida para promover proyectos de salud preventivos y correctivos. En términos de seguridad vial, a diferencia del Ministerio de Educación, que solo recientemente y menos explícitamente introdujo la noción de seguridad

vial, el principal instrumento legal del Ministerio de Salud Pública lo aborda abiertamente. El artículo 80, en el título II ("Prevención y control de enfermedades y accidentes"), capítulo IV ("Accidentes"), de la Ley N° 42-01 establece que, a fin de prevenir y controlar las colisiones viales, el Sistema Nacional de Salud se centrará en la inclusión de actividades específicas de prevención de accidentes en coordinación con otras instituciones competentes.

En referencia a las acciones de respuesta a emergencias, esta ley contiene solo disposiciones generales relativas a un subsistema de emergencia. Sin embargo, establece el derecho de cada persona a recibir atención médica inmediata en cualquier institución del sistema de salud pública, por lo que se espera que los servicios médicos permanezcan abiertos las 24 horas del día. Define llamadas de emergencia como solicitudes hechas por el sistema para los servicios de profesionales de la salud en una situación dada. En cuanto a las acciones de respuesta a las colisiones viales, no existe un conjunto claro de pautas o protocolos sobre el transporte de las víctimas a los centros médicos, y la ley no establece qué dispositivos debe tener un vehículo de emergencia para responder a dichos eventos.

También se debe hacer más para definir el tipo de capacitación que deberían tener los profesionales de la salud que trabajan en los equipos de respuesta a colisiones.

### b) Programa de Reducción de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito

Dado que el sistema de emergencia está muy poco desarrollado, el Ministerio de Salud Pública ha creado un programa específico que funciona como una institución interina: el Programa de Reducción de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito (PREMAT). El trabajo de PREMAT consiste en diseñar políticas integrales de seguridad vial, y ha desarrollado un plan para mejorar los sistemas de información sobre morbilidad y mortalidad del tráfico vial. PREMAT ha anunciado la introducción de un plan de seguridad vial diseñado en coordinación con diferentes partes interesadas, tanto públicas como privadas. Una de las ocho medidas incluidas en el plan es la creación de una agencia de seguridad vial. Como parte de este esfuerzo, la Oficina de la Presidencia redactó y revisó un proyecto de ley que puede haber influenciado el texto del Decreto presidencial N° 263-16, que se analizará más adelante.

### c) 911 - Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad

El gobierno ha recibido una cantidad significativa de fondos internacionales para ayudar a lanzar y mantener un sistema de respuesta y seguridad de emergencia altamente desarrollado. El 911 - Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad se relaciona con el sistema de salud para proporcionar una respuesta rápida a las colisiones vehiculares. El establecimiento de esta institución fue autorizado por la Ley N° 140-13 de 2013, pero hasta ahora el sistema solo cubre el Gran Santo Domingo. En 2016, se comenzó a trabajar en la expansión de su cobertura para incluir a Haina y San Cristóbal.



Fuente: Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad, "Mapa de cobertura y fases", 2016 [online] <https://911.gob.do/sobrenosotros/quienes-somos/>.

Nota: Los límites y nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

El mapa 3 muestra los municipios que están cubiertos por este sistema en la actualidad. El propósito de este sistema es proporcionar a los miembros de la población, turistas y otras personas la atención que se requiera después de que se haya informado sobre una emergencia. El sistema coordina todas las llamadas de emergencia con la ayuda de un equipo especializado, que trabajan en tres turnos de ocho horas, y supervisan el sistema utilizando equipos visuales y de satélite. Para coordinar cada respuesta, el centro operativo del sistema contacta a los miembros del personal designado de la fuerza policial nacional, el Ministerio de Salud y otras instituciones relevantes.

Debido a que esta institución ha implementado una campaña sistemática de información pública sobre las operaciones y los beneficios del sistema 911, dicho sistema es muy conocido por los dominicanos y otros habitantes del Área Metropolitana de Santo Domingo.

El sistema requiere que los usuarios conozcan la diferencia entre una emergencia y una preemergencia para que funcione correctamente. Una emergencia se define como un evento que requiere atención inmediata porque la vida de una persona o sus posesiones están en peligro. Se define a una preemergencia como una situación en la cual una respuesta dentro de las tres horas será suficiente para mantener la situación bajo control. Los usuarios del sistema deben informar al operador del 911 que responde a su llamada de la ubicación de la emergencia y responder un conjunto de preguntas estándar para que el operador pueda determinar si el evento es de hecho una emergencia y qué tipo de servicio debe proporcionarse. Toda la información que se recopila sigue siendo confidencial. Una colisión vial se clasifica como una emergencia y, por lo tanto, el sistema responderá enviando miembros del cuerpo de policía, bomberos y personal médico, según corresponda, al lugar del evento.

#### **d) Seguros**

Las coberturas de los seguros son más que una compensación monetaria; son mecanismos altamente eficaces para evaluar, administrar y reducir el riesgo. Al ayudar a los clientes a administrar el riesgo de manera eficaz, los planes de seguro son una parte invaluable de la sociedad moderna y una herramienta esencial para los operadores de vehículos de motor. El seguro para vehículos motorizados es un contrato entre el asegurado y la compañía de seguros que protege al primero de diferentes tipos de pérdidas. La industria de seguros de vehículos de motor juega un papel muy importante en la reducción de colisiones de tráfico al apoyar la gestión de seguridad vial.

En virtud de la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el seguro de vehículos es obligatorio en República Dominicana, y las compañías de seguros deben estar registradas en la Superintendencia de Seguros. Esta ley también establece que cuando las instituciones públicas, privadas o sin fines de lucro no adquieren un seguro, sus trabajadores o gerentes serán solidariamente responsables de la compensación otorgada en caso de una colisión vial. La multa por conducir sin seguro va desde un salario mínimo hasta el equivalente a cinco salarios mínimos.

Este seguro cubre la responsabilidad civil por gastos médicos y legales, así como por daños a bienes y propiedades. En caso de fallecimiento o incapacidad permanente, también cubre los gastos médicos.

## **V. Conclusiones y recomendaciones para mejorar y fortalecer la capacidad institucional de seguridad vial**

---

Para fortalecer las capacidades nacionales de gestión de la seguridad vial de República Dominicana, se propone una estrategia doble. La primera parte se enfoca en fortalecer el marco institucional para la promoción de la seguridad vial, proporcionando a INTRANT la autoridad y recursos necesarios para coordinar el trabajo de todos los actores de seguridad vial públicos y privados así como ejecutar proyectos que directamente impacten en el comportamiento de los usuarios de las vías y seguridad vehicular. La segunda medida es revisar el plan de seguridad vial periódicamente para introducir medidas de corto y largo plazo más precisas bajo un esquema de mejora continua. En el corto plazo, la atención inmediata debe enfocarse en los motociclistas y el Área Metropolitana de Santo Domingo. A largo plazo, las cuestiones relacionadas con la institucionalización y la reforma del sector del transporte. Las siguientes secciones profundizan estas dos dimensiones.

### **A. Un nuevo marco institucional de seguridad vial para República Dominicana**

Los países miembros de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) han utilizado diferentes modelos de planes integrales de gestión de la seguridad vial, pero todos estos modelos vinculan funciones de gestión institucional, intervenciones y resultados. Para República Dominicana, el desarrollo de una mayor capacidad de gestión institucional es de suma importancia dado que, como se discutió anteriormente, numerosas instituciones se están enfocando en diversos asuntos de manera descoordinada y, en algunos casos, están duplicando los esfuerzos, particularmente en el caso de los pilares de la seguridad del vehículo y del comportamiento del usuario de la carretera.

Bliss y Breen (2009) señalan que hay siete funciones que una institución de seguridad vial debería cumplir: i) enfoque hacia resultados; ii) coordinación; iii) legislación; iv) promoción; v) financiamiento y asignación de recursos; vi) monitoreo y evaluación; y vii) investigación y desarrollo.

- Enfoque hacia resultados:

Cualquier institución de seguridad vial y agencias similares que operen bajo la coordinación de algún organismo supra-institucional deben ser explícitos sobre la obtención de resultados. Esta es la función más importante de todas, ya que establece el principio de obtención de meta. Particularmente esto significa que el deseo de un país de alcanzar determinados objetivos de seguridad vial es operacionalizado. La investigación sugiere que los países con metas cuantificables hacen que sus objetivos funcionen mejor que los países que no tienen metas (Wong y otros, 2006). Las metas son una expresión tangible del compromiso del gobierno de reducir el número de muertos, apoyar una estrategia de seguridad vial y asignar suficientes recursos para los programas de seguridad (OCDE / ITF, 2008).

Establecer objetivos alcanzables es una tarea técnica y es claramente parte del trabajo del sistema de gestión institucional. Al determinar la naturaleza de esos objetivos, uno de los pasos más fundamentales es verificar la información disponible sobre los indicadores de seguridad vial, como por ejemplo las tasas de fatalidad y lesiones, las velocidades promedio de tránsito, la proporción de colisiones fatales y lesiones graves donde están involucrados conductores ebrios, tasas de uso de cinturón de seguridad, tasas de uso de casco, comportamientos peatonales de alto riesgo, estado físico de la red de carreteras y la calidad del flota vehicular. Esto es de suma importancia porque permite a los responsables de la formulación de políticas establecer líneas de base que luego pueden utilizarse para evaluar cuánto ha logrado el país mejorar estos indicadores una vez que fueron implementados un conjunto de medidas de seguridad vial.

Los primeros pasos dados por República Dominicana van en la dirección correcta, ya que se ha establecido una meta. Sin embargo, la metodología utilizada para establecer este objetivo no está clara, lo que puede socavar el plan de seguridad vial a largo plazo. Para determinar un objetivo, se debería haber identificado un conjunto de acciones que permitan evaluar en cuanto cada medida, por sí sola y en combinación con otras, puede contribuir al logro de la meta. Así por ejemplo, en la actualidad se sabe que hay 20 objetivos, pero no se sabe cuánto contribuiría el logro de cada uno de esos objetivos a una reducción del 20% -30% en las muertes o lesionados. La primera recomendación es, por lo tanto:

- Desarrollar una metodología para cuantificar la contribución que cada medida haría a la meta global.

Dicha metodología permitiría a República Dominicana ajustar su objetivo de reducción establecido de manera más precisa en función de los recursos disponibles. Este proceso de ajuste debe ser acordado por todas las partes interesadas, tanto del ámbito público, privado como la sociedad civil, ya que uno de sus propósitos es proporcionar una guía clara y promover la cohesión.

- Coordinación:

Esta función implica organizar y alinear la relación entre los distintos equipos gubernamentales y comunitarios. Hay al menos cuatro dimensiones que deberían ser consideradas sistemáticamente:

- Horizontal entre equipos de gobierno
- Vertical desde el poder central pasando por la representación regional, hasta llegar al gobierno local
- Formación específica de alianzas entre gobiernos, organizaciones no gubernamentales, y representantes del sector privado, con los niveles centrales
- Relaciones parlamentarias con los gobiernos central, regional y local.

Dada la naturaleza centralizada de la estructura gubernamental de República Dominicana, la principal agencia de seguridad vial debe estar estratégicamente posicionada para facilitar la coordinación entre las instituciones del gobierno central que participan en el proceso de implementación de la política de seguridad vial. La decisión sobre cómo posicionar mejor a esta agencia debe basarse en consideraciones de permanencia y fuerza política. Muchos países eligen adjuntar este tipo de agencia a un ministerio sectorial (por ejemplo, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud) pero esto debilita en última instancia su marco integral debido al efecto que ejercen las diferencias culturales y jerárquicas entre estas instituciones.

En términos de la segunda dimensión, las leyes de República Dominicana establecen claramente que el gobierno central está facultado para establecer directrices para los gobiernos locales -en este caso los gobiernos municipales- con respecto a la implementación de medidas de seguridad vial. Sin embargo, canales específicos para la cooperación entre el gobierno central y los gobiernos municipales deben ser desarrollados ya que, como se mencionó anteriormente, la responsabilidad de la red vial es una función compartida tanto del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones como de los gobiernos municipales.

En cuanto a la tercera dimensión, es necesario seguir examinando la coordinación con las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. Sin embargo, en este caso, se debe establecer una clara relación jerárquica encabezada por el gobierno central. Si bien, por ejemplo, los protocolos de seguridad desarrollados por las redes privadas de transporte para el transporte de bienes en territorio dominicano pueden tomarse como un ejemplo de buenas prácticas privadas, estas directrices deben ser finalmente determinadas por el gobierno central para garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías. También se deben crear protocolos para la comunicación entre el gobierno central y los gobiernos municipales a fin de coordinar tanto el establecimiento de metas como la asignación de recursos. Por último, la revisión y aprobación por parte de la legislatura es necesaria para garantizar la legitimidad de estas medidas y aumentará su eficacia.

- Legislación:

Esta función está relacionada con el mantenimiento o la creación de las herramientas legales necesarias "con fines de gobernanza para especificar los límites legítimos de las instituciones, en términos de sus responsabilidades, responsabilidades, intervenciones y funciones de gestión institucional relacionadas para lograr el enfoque deseado en los resultados" (Bliss y Breen, 2009). Otro aspecto de esta función tiene que ver con la función de promoción, ya que las normas y reglas también deben comunicarse de manera eficaz a los usuarios de la carretera.

- Promoción:

Esta función se asocia con la comunicación continua con el público en materia de seguridad vial, y subraya la responsabilidad compartida que todos los miembros de la sociedad tienen para apoyar las acciones necesarias que permitan alcanzar los objetivos definidos por el país. De acuerdo con este enfoque, y para que la promoción de la seguridad vial sea eficaz, se debe ir más allá de la simple propaganda de medidas específicas de seguridad vial. Este tipo de esfuerzo de promoción implica la diseminación de una visión, es decir, de lo que debe ser la seguridad vial como un paradigma perdurable a nivel de la sociedad.

- Financiamiento y asignación de recursos:

Esta función tiene que ver con cómo las acciones de política y estructura organizacional correspondientes se pueden sincronizar de forma sostenible. También implica determinar la asignación de recursos de forma más eficaz para lograr los resultados deseados. Esta es una función crítica porque implica explorar posibles nuevas fuentes de financiación y mecanismos que harán que el sistema de gestión de la seguridad vial sea sostenible a lo largo del tiempo. En el caso de República Dominicana, este es un problema que requiere atención inmediata. La nueva ley establece claramente cómo se debe financiar INTRANT, y el impacto inmediato de este tipo de modelo institucional es fortalecer la política de seguridad vial, ya que ahora se garantiza la asignación de los fondos necesarios. Sin embargo, todavía hay áreas grises, ya que no se ha establecido explícitamente cuánto financiamiento se asignará para el desarrollo de proyectos de seguridad vial en la República Dominicana.

Con estas cuatro funciones en consideración, la segunda recomendación para mejorar la capacidad institucional es:

- Fortalecer INTRANT a través del mejoramiento de sus funciones de coordinación, legislación y promoción y de entregar recursos abundantes para aprovechar el marco que ya ha sido desarrollado por el gobierno central y otras instituciones.

- **Monitoreo y evaluación:**

Esta función consiste en evaluaciones continuas de los resultados de las políticas de seguridad vial y de las acciones de política que se han implementado. Estos estudios pueden usarse para rediseñar toda la política o ciertos aspectos de esta. Es evidente que mucha más información es requerida, como, por ejemplo, una base de datos completa de colisiones de vehículos, encuestas sobre comportamientos de usuarios de carreteras de alto riesgo, registros para conductores y vehículos, y estudios auditorías viales, entre otros. En el caso de República Dominicana, hay dos áreas en las que es necesario realizar esfuerzos sistemáticos. En primer lugar, se debe formular un protocolo para facilitar la comunicación entre las nueve fuentes de información descritas anteriormente. En este caso, se deben diseñar metodologías para la integración de las distintas bases de datos, y el nuevo Observatorio de Seguridad Vial debe posicionarse como la agencia responsable de gestionar este sistema.

En segundo lugar, esta organización debería llevar a cabo estudios para generar la información necesaria para complementar la base de datos de colisiones viales. Por ejemplo, las encuestas, las auditorías viales y los análisis de inspección de vehículos deberían realizarse periódicamente. Al integrar estos dos tipos de fuentes de información, se puede preparar una evaluación más exhaustiva del desempeño de la seguridad vial del país.

- **Investigación y desarrollo:**

Esta función está estrechamente vinculada a la función de monitoreo y evaluación, ya que implica la creación, codificación, transferencia y aplicación de conocimiento que contribuye a la mejora de la eficiencia del sistema de gestión de la seguridad vial y su eficacia para alcanzar los objetivos que se han establecido.

La participación de las instituciones académicas es de suma importancia en este sentido. Por lo tanto, el gobierno central debería dar prioridad a la provisión de fondos para proyectos de investigación propuestos por las universidades dominicanas. Con respecto a estas dos últimas funciones, la tercera recomendación sobre el marco institucional de seguridad vial es, pues:

- Desarrollar un sistema integral de información de seguridad vial, que será administrado por el nuevo Observatorio de Seguridad Vial, el cual debería basarse en la integración sistemática de una amplia gama de fuentes de información, incluidos, entre otros, conjuntos de datos de colisiones, estudios de seguridad vial e investigación y desarrollo de seguridad vial, para poder proporcionar la información necesaria que permita evaluar el rendimiento general del sistema de seguridad vial.

## 1. Propuesta de contenido para un plan de seguridad vial en República Dominicana

Para avanzar en la implementación de las tres medidas institucionales descritas anteriormente, se debe considerar una serie de medidas sustantivas de seguridad vial de corto y largo plazo. Si bien hay algunos elementos que son universalmente aceptados, existen especificidades en el caso de República Dominicana que necesita ser abordadas también. Las siete medidas sustantivas básicas que deberían introducirse, en línea con las recomendaciones formuladas por la OCDE y la CEPAL, son las siguientes:

- **Gestión de la velocidad:** Según la OCDE: "La aplicación de límites de velocidad existentes puede proporcionar beneficios de seguridad inmediatos, quizás más rápidamente que cualquier otra medida de seguridad". (OCDE / ITF, 2008) Establecer límites de velocidad estándar, identificar riesgos en carreteras, diseño de carreteras, volúmenes de tráfico y consideración de los usuarios vulnerables de la carretera son consideraciones importantes cuando se implementa un proyecto de gestión de velocidad eficaz. La OCDE también señala que: "Otros componentes esenciales de la gestión de la velocidad son la mejora de la infraestructura y el uso de nuevas tecnologías, como el sistema de adaptación inteligente de velocidad, para modificar el comportamiento" (OCDE / ITF, 2008). Esta medida es aquella cuya implementación se debe lograr por medio de un esfuerzo conjunto de parte de las instituciones policiales y los gobiernos municipales. Tal como se hizo en 2013, la adquisición de equipos de radar, incluidos los

sensores de radar automáticos, debería ser obligatoria. Se deben realizar cambios significativos en el registro de vehículos y conductores para hacer que este plan sea más eficaz.

- **Reducción de conducción bajo los efectos del alcohol:** Los controles aleatorios altamente visibles que usa pruebas de aliento al azar para verificar los límites de alcohol en la sangre, que no debe exceder de 0,5 g / l para la población en general, son muy eficaces. Cuando estas medidas están respaldadas por una amplia publicidad y sanciones severas para infractores reincidentes, la disminución de las tasas de mortalidad y lesiones relacionadas con el alcohol puede ser considerable. La OCDE también sostiene que: "Los detectores de alcohol para todos los vehículos es una opción futura, lo cual está sujeto a que ello sea gradualmente aceptado por el público" (OCDE / ITF, 2008).

República Dominicana ha recientemente introducido de manera exitosa una nueva ley que establece un límite general de contenido de alcohol en sangre de 0,05% cuando se determina por medio de una prueba de sangre, y de 0,025% cuando se mide usando un alcoholímetro. Para conductores profesionales, el límite es 0% para ambas mediciones. Para motociclistas, los límites son 0,02% y 0,01%, respectivamente. Esta medida debería complementarse con la introducción de una legislación que utilice diversos medios para restringir el consumo de alcohol. Por ejemplo, limitar las horas del día o los días de la semana para ventas de alcohol (Middleton y otros, 2010), y aumentar las tasas de impuestos sobre el alcohol (Wagenaar y otros, 2010) son medidas que han demostrado ser altamente eficaces para reducir el consumo abusivo de alcohol. República Dominicana debería en consecuencia modificar la Ley N° 42-01 y corregir las normas a las agencias reguladoras relevantes. Otras medidas que podrían tener un impacto en República Dominicana incluyen: la provisión de capacitación especial a los oficiales de policía y todo el personal involucrado en los puestos de control de sobriedad; mejoras en los materiales educativos proporcionados a los conductores noveles que se centren en el consumo de alcohol y sus consecuencias; y el lanzamiento de una campaña detallada de educación y conciencia pública para explicar claramente, paso a paso, los procedimientos utilizados en los puntos de control de sobriedad y lo que los conductores deberían esperar si se los detiene. Esta campaña debería incluir información sobre multas, penalidades y consecuencias de conducir bajo la influencia del alcohol.

- **Cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y casco:** como en el caso de la imposición de límites al consumo alcohol, legislación severa, control sistemático de la ley, y campañas públicas persuasivas, cada una de estas pueden, en combinación entre sí, dar lugar a mayores tasas de uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos. Estas medidas eventualmente deberían reflejarse en reducciones significativas en las tasas de severidad. La OCDE señala que: "Tecnologías como los sistemas de recordatorio de uso cinturón de seguridad y el encendido del cinturón de seguridad pueden contrarrestar casi por completo el bajo uso de cinturones de seguridad si se introducen universalmente, pero eso requeriría de la aceptación de la comunidad y de la industria de vehículos "(OCDE / ITF, 2008). Una de las medidas que podría introducirse en República Dominicana para apoyar un mayor uso del cinturón de seguridad sería introducir como requisito que todos los vehículos importados nuevos y de segunda mano debieran estar equipados con sistemas de recordatorio de uso cinturón de seguridad. Esto es particularmente importante porque algunos exportadores de vehículos, como México (NOM-194-SCFI-2015) y Brasil (Resolución CONTRAN No. 518 de 2015), no incluyen sistemáticamente tales equipos porque sus instalaciones no son obligatorias en sus países. El uso de imágenes capturadas por el sistema 911, junto con la información sobre el uso del cinturón de seguridad, también podría ser eficaz. Un primer paso en esta dirección ya ha sido tomado tras haber incluido una disposición en la nueva ley de tráfico donde se establece que el uso de dispositivos de retención infantil es obligatorio. El Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos de Vehículos (WP.29) es un foro regulatorio mundial único que funciona dentro del marco institucional del *Inland Transport Committee* de la Comisión Económica para Europa. El uso obligatorio de cascos de motocicleta y la certificación de las normas adecuadas de seguridad del casco también deberían ser objeto de una mayor consideración por parte de los cuerpos legislativos. Estas normas pueden referirse a la regulación N° 22 de las Naciones Unidas (Naciones Unidas, 2002), que detalla las características requeridas

de los cascos que deben usarse en climas tropicales. La Comisión Económica para Europa ha señalado que los requisitos del casco de la norma ECE N° 22 están orientados al rendimiento en lugar de estar orientados al diseño y, por lo tanto, proporcionan suficiente ventilación para que estos cascos sean adecuados para climas tropicales (ECE, 2016, p 12). Los programas de educación adecuados podrían ser una forma eficaz de convencer a los motociclistas que persisten en andar sin cascos o con la barbilla desenfundada para abandonar estas prácticas de altos riesgos. Además, las encuestas sobre el uso de los cinturones de seguridad los asientos de seguridad para niños y los cascos de las motocicletas deberían ser llevadas a cabo periódicamente.

- **Carreteras más seguras:** OCDE distingue iniciativas de corto y largo plazo para carreteras y caminos alejados. Las iniciativas a corto plazo incluyen la identificación de lugares donde ocurren los choques con mayor frecuencia y la aplicación de tratamientos específicos tales como bordes audibles, sellado de hombros, limpieza de vegetación en la carretera y la construcción de carriles de tránsito (OCDE / ITF, 2008). Las iniciativas a largo plazo implican una revisión completa del diseño de la infraestructura vial y los sistemas de renovación y, en este caso, un enfoque holístico y consideraciones de sostenibilidad son principios básicos. En este sentido, como se mencionó anteriormente, un conjunto complementario de medidas ad hoc adecuadas para la infraestructura vial de República Dominicana debería incluir:
  - Inspecciones regulares de la infraestructura vial existente
  - Fortalecimiento de análisis y proyectos de puntos negros
  - Políticas sistemáticas para promover la caminata y el ciclismo.
  - Desarrollar capacidades y conocimiento para diseñadores de carreteras
  - Capacitación nacional y certificación para auditores viales.

Para el Área Metropolitana de Santo Domingo, se debe diseñar un programa específico de análisis e intervención de puntos negros. Como se indica en la tabla 4.4, una parte considerable de las acciones de respuesta de emergencia se concentran en esta zona.

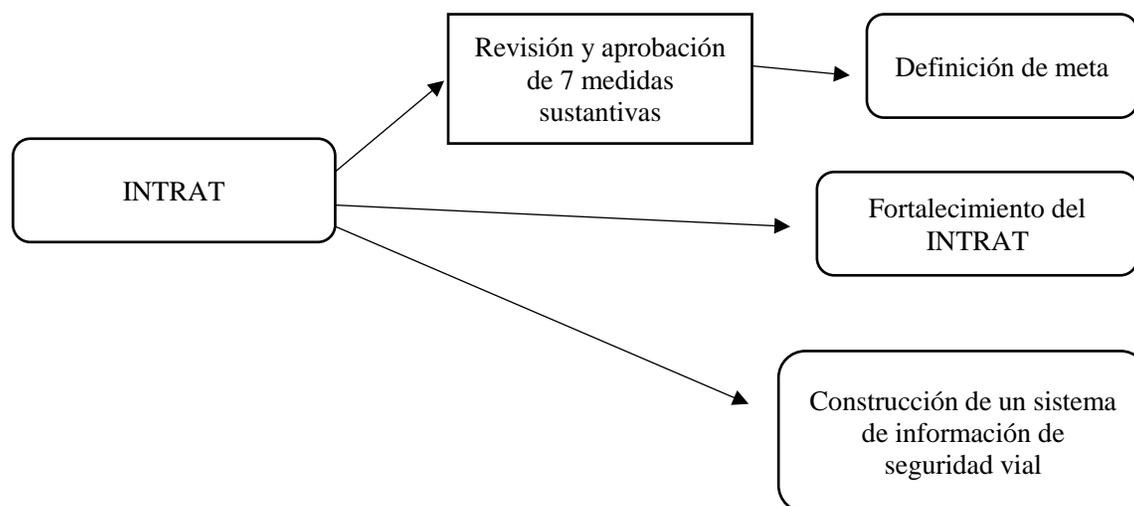
En la esfera de la legislación internacional sobre tráfico y señales viales, dado que República Dominicana ya es parte contratante de la Convención de 1949, podría considerar la posibilidad de adherirse a algunas de las otras convenciones de las Naciones Unidas sobre cuestiones de tráfico, tales como el Convenio de 1968 sobre el tráfico rodado y señales de tránsito, los acuerdos sobre reglamentación de vehículos y el Acuerdo europeo sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera, todo bajo el marco institucional de la ECE. Esto facilitaría que ciudadanos de otras partes contratantes puedan manejar República Dominicana y que ciudadanos dominicanos conduzcan sin inconvenientes en otros países que han firmado estos acuerdos.

- **Seguridad vehicular:** las características pasivas y activas de seguridad del vehículo han ayudado a evitar numerosos choques que probablemente habrían tenido consecuencias fatales. OECD específicamente señala que: "Los sistemas electrónicos de control de estabilidad representan un gran avance reciente en seguridad activa, evitando colisiones y abandono de carriles sistemas de alerta [que son] ejemplos de otras tecnologías prometedoras ". (OCDE / ITF, 2008). Hay una variedad de dispositivos de seguridad que no se requieren en México y Brasil, y los vehículos motorizados importados de estos países no cumplen con los mismos estándares de seguridad que sus contrapartes norteamericanas y europeas. Esto es de particular importancia con respecto a las importaciones de motocicletas, dado el gran número de motocicletas que se han introducido en el mercado de vehículos del país en la última década. Las normas de seguridad que rigen las importaciones de vehículos deberían centrarse, como mínimo, en aspectos tales como:
  - Sistemas de frenos
  - Neumáticos
  - Luces, incluidas las luces de circulación diurna (CEPAL 2011)

- Columnas de dirección articuladas en U plegables
  - Sistemas inteligentes para adaptación de velocidad
  - Sistemas de alerta para prevención de colisión
  - Control electrónico de estabilidad
  - Protección contra impactos laterales
  - Airbags
  - Sistemas de protección a peatones.
- **Reducción del riesgo de jóvenes conductores:** profesionales de la seguridad vial han sugerido que, para reducir las tasas de mortalidad de los conductores jóvenes y su participación en colisiones, los esquemas de licencias graduales, junto con la capacitación extendida durante el período de aprendizaje, pueden ser eficaces. La OCDE sugiere los siguientes componentes para un programa graduado de licencias: "restricciones de conducir por la noche y de acompañantes, puntos de demérito gradual en libertad condicional, tolerancia cero al contenido de alcohol en sangre y períodos de aprendizaje extendidos bajo supervisión para proporcionar manejo en una variedad de carreteras y condiciones climáticas "(OCDE / ITF, 2008). Este enfoque es particularmente relevante para República Dominicana, ya que la mayoría de los resultados fatales se refieren a personas entre 15 y 29 años. Tal iniciativa proporcionaría una oportunidad para reformar el sistema de licencia de conducir existente.

En resumen, la estrategia tripartita descrita en la figura 5.1 debe ser dirigida por INTRANT y conlleva un total de 10 medidas: 3 de naturaleza institucional y 7 sustantivas. Las medidas sustantivas deberían informar la determinación institucional de los objetivos, ya que cada uno de ellos puede asociarse con reducciones reales en muertes y lesiones de tránsito. Al mismo tiempo, INTRANT debe avanzar con una revisión de su diseño institucional y del sistema de información de seguridad vial.

**Diagrama 3**  
**Estrategia de tres pasos para fortalecer la capacidad de seguridad vial a nivel nacional**



Fuente: Elaboración propia.



## Bibliografía

---

- AMET (Autoridad Metropolitana del Transporte) (2015), “Tarifario de multas” [online] <http://www.amet.gob.do/index.php/destacados/item/369-tarifario-de-multas>.
- BID (Banco Interamericano para el Desarrollo) (2015), “Informe inicial. Levantamiento de antecedentes. El estado de situación del sistema de seguridad vial, análisis de institucionalidad y diagnóstico de la siniestralidad de la República Dominicana”, *Informe*, No. 1, Washington, D.C.
- Bliss, T. and J. Breen (2009), *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*, Washington, D.C., World Bank.
- Byrnes, J. P., D. C. Miller and W. D. Schafer (1999), “Gender differences in risk taking: a meta-analysis”, *Psychological Bulletin*, vol. 125, No. 3. CEI-RD (Dominican Republic Export and Investment Center) (2016) [online] <http://cei-rd.gob.do/en/investment/infrastructure/>.
- CEPAL (Comisión Económica Para América Latina y el Caribe) (ECLAC) (2016a), *Updated Economic Overview of Latin America and the Caribbean*, Santiago.
- \_\_\_\_\_ (2016b), *Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean, 2016 (LC/G-2680-P)*, Santiago.
- \_\_\_\_\_ (2015), *Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean, 2015 (LC/G.2641-P)*, Santiago.
- \_\_\_\_\_ (2007), “Population projection”, *Latin America and the Caribbean Demographic Observatory*, No. 3, Santiago, Latin American and Caribbean Demographic Centre (CELADE) – Population Division of ECLAC [online] [http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7120/1/S0700724\\_mu.pdf](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7120/1/S0700724_mu.pdf).
- Cherpitel, C. J. and others (eds.) (2013), *Prevention of Alcohol-related Injuries in the Americas: From Evidence to Policy Action*, Washington, D.C., Pan American Health Organization (PAHO).
- Congreso Nacional(2013), “Ley N° 140-13” [online] <https://www.scribd.com/document/171304010/Ley-140-13-queestablece-el-Sistema-Nacional-de-Atencion-a-Emergencias-y-Seguridad-9-1-1>.
- \_\_\_\_\_ (2012), “Ley N° 1-12 que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030” [online] [http://www.unicef.org/republicadominicana/Ley\\_No\\_1-12\\_END\\_2030.pdf](http://www.unicef.org/republicadominicana/Ley_No_1-12_END_2030.pdf).
- \_\_\_\_\_ (2000), “Ley N° 147-00” [online] <https://www.dgii.gov.do/legislacion/leyesTributarias/Documents/147-00.pdf>.

- \_\_\_\_\_ (1996), “Ley institucional de la Policía Nacional, No. 96-04” [online] [http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2\\_reptom\\_sc\\_anexo\\_5\\_sp.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_reptom_sc_anexo_5_sp.pdf).
- \_\_\_\_\_ (1992), “Ley N° 241 del 28 de diciembre de 1967 sobre tránsito de vehículos, G.O 9068” [online] <http://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/republica-dominicana/ley-n-241-transito-de-vehiculos-republica-dominicana.pdf>.
- \_\_\_\_\_ (1938), “Ley N° 474-38, de vías de comunicación” [online] <http://www.omg.com.do/fies/Uploads/Documents/Ley%20No.%201474-38,%20De%20Vi%CC%81as%20de%20Comunicacio%CC%81n.pdf>.
- CONTRAN (Consejo Nacional de Transporte) (2015), “Resolução N° 518 de 29 de Janeiro de 2015. Estabelece os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores” [online] <http://www.automotivebusiness.com.br/imagem/Contran%20Resolucao518%202015.pdf>.
- DGII (Dirección General de Impuestos Internos) (2016), *Parque vehicular 2015*, Santo Domingo [online] <http://www.dgii.gov.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>.
- Distrito Nacional (2015), “Plan Estratégico Nacional Etapa 2008” [online] <http://www.adn.gob.do/joomlatoools-fies/docmanfies/PEDN13ene09.pdf>.
- ECE (Comisión Económica de Europa) (2016), *The United Nations Motorcycle Helmet Study*, United Nations [online] [http://www.unece.org/fieadmin/DAM/trans/publications/WP29/United\\_Nations\\_Motorcycle\\_Helmet\\_Study.pdf](http://www.unece.org/fieadmin/DAM/trans/publications/WP29/United_Nations_Motorcycle_Helmet_Study.pdf).
- Gobierno de Santo Domingo (2013), *Normativa para el transporte de carga y vehículos comerciales. Ciudad de Santo Domingo* [online] <http://www.adn.gob.do/joomlatoools-fies/docman-fies/transito/NormativaTransporte%20CargaVehiculosComerciales%20ADN-MOPC-etal%202013.pdf>.
- Google Maps (2017), “República Dominicana” [online] <http://bit.ly/2GxMhdl>.
- IARD (International Alliance for Responsible Drinking) (2017), “Road safety performance review: Dominican Republic. A situation assessment on drink driving”, unpublished.
- Li, Q. and others (2016), “One outcome, many trends: understanding national data sources for road traffic fatalities in China”, *American Journal of Public Health*, vol. 106, No. 10.
- Middleton, J. and others (2010), “Effectiveness of policies maintaining or restricting days of alcohol sales on excessive alcohol consumption and related harms”, *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 39, No. 6.
- Ministerio de Economía y Planificación (2015), “Memorias institucionales 2014” [online] <http://economia.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/transparencia/memoria-rendicion-de-cuentas-mepyd-2014.pdf>.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (2016), “Oficina de Acceso a la Información Pública Ética y Transparencia Sistema de Asistencia y Seguridad Vial” [online] [http://www.mopc.gob.do/media/2450/presentaci\\_n\\_sistema\\_de\\_asistencia\\_vial\\_\\_actualizado\\_.pptx](http://www.mopc.gob.do/media/2450/presentaci_n_sistema_de_asistencia_vial__actualizado_.pptx).
- Naciones Unidas (2002), “Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which Can Be fitted and/or Be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of These Prescriptions. Addendum 21: Regulation No. 22” [online] <https://www.unece.org/fieadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r022r4e.pdf>.
- Nazif, J. I. (2011), “Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura”, *Project Documents (LC/W.380)*, Santiago, Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC).
- Nazif, J. I. and G. Pérez-Salas (2013), “Road safety in Latin America and the Caribbean: recent performance and future challenges”, *FAL Bulletin*, No. 322, Santiago, Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC).
- Nazif, J. I., A. Quesnel-Vallée and A. van den Berg (2015), “Did Chile’s traffic law reform push police enforcement? Understanding Chile’s traffic fatalities and injuries reduction”, *Injury Prevention*, vol. 21, No. 3, London, BMJ Publishing Group.
- OECD/ITF (Organization for Economic Cooperation and Development/International Transport Forum) (2008), *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*, Paris.

- Oficina de la Presidencia de la República (2016), “Decreto N° 263-16 que crea la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial” [online] <https://www.scribd.com/document/324687876/Decreto-263-16-que-crea-la-ComisionPresidencial-para-la-Seguridad-Vial>.
- \_\_\_\_\_ (2015), “Acciones del gobierno” [online] [http://seguridadvial.do/#actions\\_gov](http://seguridadvial.do/#actions_gov).
- \_\_\_\_\_ (2007a), “Decreto N° 309-07 que establece el Reglamento del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica” [online] <https://goo.gl/CpPwDg>.
- \_\_\_\_\_ (2007b), “Decreto N° 250-07 que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre” [online] [http://www.fondet.gob.do/images/docs/Decreto\\_250\\_07.pdf](http://www.fondet.gob.do/images/docs/Decreto_250_07.pdf).
- \_\_\_\_\_ (2005), “Decreto N° 477-05 que crea la Oficina para el Reordenamiento del Transporte” [online] <http://www.opret.gob.do/MarcoLegal.aspx>.
- \_\_\_\_\_ (1997), “Decreto presidencial N° 393-97. Que crea la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET)”, 10 de septiembre.
- Oficina Nacional de Estadísticas (2016a), “Cuentas nacionales” [online] <https://www.one.gob.do/economicas/cuentas-nacionales>.
- \_\_\_\_\_ (2016b), “República Dominicana: número de muertes ocurridas y registradas en accidentes de tránsito por año y sexo según año, 2003-2016” [online] <https://www.one.gob.do/Multimedia/Download?ObjId=41963>.
- \_\_\_\_\_ (2016c), “Estimaciones y proyecciones de la población total” [online] <https://www.one.gob.do/demografias/proyecciones-de-poblacion>.
- \_\_\_\_\_ (2015), “Provinciales y municipales” [online] <https://www.one.gob.do/provinciales-y-municipales>.
- Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad (2016), “Mapa de cobertura y fases” [online] <https://911.gob.do/sobre-nosotros/quienes-somos/>.
- Organización Panamericana de la Salud (OPS) -- SIS CRUED (Sistema de Información para los Centros Coordinadores de Urgencias, Emergencias y Desastres) (n/d), “Sistema de información para los centros coordinadores de urgencias emergencias y desastres desarrollado de acuerdo a las necesidades de los CRUED” [online] <https://prezi.com/89dsew5vlbbr/percentacion-siscrued/>.
- OTTT (Oficina Técnica de Transporte Terrestre) (2017), “Resumen estadístico de transporte de pasajeros. Abril 2017” [online] <http://intranet.gob.do/transparencia/index.php/estadisticas/category/325-2017?download=44:resumenejecutivo-estadisticas-a-julio-2017>.
- \_\_\_\_\_ (2013a), *Normativa para el transporte de carga y vehículos comerciales*, Santo Domingo [online] <http://www.adn.gob.do/joomlatools-fies/docman-fies/transito/NormativaTransporte%20Carga-VehiculosComerciales%20ADNMOPC-etala%202013.pdf>.
- \_\_\_\_\_ (2013b), *Plan Estratégico 2013-2016* [online] <http://www.ottt.gov.do/media/SyncCMSMedia/2874/PlanEstrategico-2013-2016.pdf>.
- \_\_\_\_\_ (2012), *Plan Estratégico 2009-2012* [online] <http://www.ottt.gov.do/media/30392/planestrategicoottt.pdf>.
- Pérez-Salas, G. and J. I. Nazif (2015), “Performance of Latin America and the Caribbean during the first years of the Decade of Action for Road Safety”, *FAL Bulletin*, No. 342, Santiago, Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC).
- Policía Nacional (2017), “Historia” [online] <http://www.policianacional.gob.do/sobre-nosotros/historia/>.
- PAHO/WHO/AMEXCID (Pan American Health Organization/World Health Organization/Mexican Agency for International Development Cooperation) (2015), *Plan de Seguridad Vial del Municipio de Boca Chica* [online] <http://www.proyectomesoamerica.org:8088/smsp/phocadownload/Institucional/PlanesNacionales/PNSegVial/DOM%20Plan%20SV%20Boca%20chica.pdf>.
- Puello, A., J. Bhatti and L. Salmi (2013), “Feasibility of road traffic injury surveillance integrating police and health insurance data sets in the Dominican Republic”, *Pan American Journal of Public Health*, vol. 34, No. 1, Washington, D.C.
- República Dominicana (2017), “Dominican Republic Recommended Roads Map” [online] <http://www.godominicanrepublic.com/wp-content/uploads/2014/02/national-map-english-spanish-roads-02.pdf>.
- \_\_\_\_\_ (1993), “Decreto N° 258-93. Reglamento para la aplicación del Código del Trabajo” [online] <https://mt.gob.do/images/docs/Reglamento258-93.pdf>.

- UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime) (2012), "Homicide Statistics 2012" [online] <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/homicide.html>.
- Wagenaar, A., A. Tobler and K. A. Komro (2010), "Effects of alcohol tax and price policies on morbidity and mortality: a systematic review", *American Journal of Public Health*, vol. 100, No. 11, American Public Health Association.
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2013), Global Status Report on Road Safety 2013. Supporting a Decade of Action, Geneva.
- Wong, S. C. and others (2006), "Association between setting quantified road safety targets and road fatality reduction", *Accident Analysis & Prevention*, vol. 38, No. 5, Amsterdam, Elsevier.
- World Bank (2017), "World Development Indicators" [online] <http://data.worldbank.org/indicator>.

## **Anexo**

---

## Evaluación sobre conducción y alcohol en República Dominicana<sup>2</sup>

### A. Resumen ejecutivo

El tráfico desorganizado y los malos hábitos de conducción son muy comunes en República Dominicana. El control policial es inconsistente, y las carreteras a menudo están en estados deplorables. Esto está a su vez combinado con actitudes liberales hacia el consumo de alcohol. Los padres introducen en la adolescencia temprana alcohol a sus hijos, y el consumo de alcohol por parte de menores es un problema significativo, especialmente en las áreas menos rurales.

Conducir bajo la influencia del alcohol es un problema común, y existen pocas consecuencias legales serias para ello. El público dominicano desconoce en gran parte los peligros y los efectos de conducir bajo los efectos del alcohol, y no considera esto un problema. Individuos de todas las edades regularmente beben y conducen, y la mayoría desconoce los niveles legales permitidos para conducir.

Más allá de que muchas personas creen no ser afectadas por el alcohol al momento de conducir los resultados son serios. Aunque las estadísticas fiables de seguridad vial son difíciles de encontrar, las cifras de la Organización Mundial de la Salud clasifican a República Dominicana dentro los primeros 15 países del mundo por tasas de muertes en colisiones automovilísticas.

Solo recientemente el gobierno nacional tomó medidas para abordar la prevención y control de la conducción bajo los efectos del alcohol. A principios de 2017, una nueva ley con un límite claro de alcohol en la sangre (BAC) y secciones específicas sobre patrones de conducción y alcohol fue aprobada y puesta en marcha. Esta ley responde a un compromiso de la máxima autoridad política, el presidente del país, quien describió la ley como uno de sus legados más importantes. En ese contexto los líderes nacionales también notaron el deseo de lograr el objetivo de las Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de muertes y discapacidades asociados a las colisiones viales para 2020. Además, nuevas agencias nacionales ha sido creadas para abordar la seguridad vial, y la industria de bebidas han estado involucradas tanto en el nivel local como en el nacional.

Recomendaciones seleccionadas (ver el texto completo para una lista exhaustiva).

- Para beneficiarse plenamente de la nueva ley de tránsito, es necesario implementar controles aleatorios con alta visibilidad. Estos puntos deben ser realizados de manera sistemática y estructurada.
- Capacitación específica debe ser entregada a los oficiales encargados de estos controles.
- Autoridades relevantes deben conocer otras experiencias similares en los cuales se haya controlado de manera efectiva hábitos de conducción y consumo de alcohol.
- Entregar al público en general sobre la nueva ley, y las consecuencias sobre no respetarla.
- Cambiar el currículo educacional en referencia a la nueva ley.
- Una campaña de publicidad y educación detallada es necesaria para aumentar la conciencia sobre la magnitud del problema conteniendo en ella una estrategia para ello. Esta campaña debería incluir información sobre penas, multas y las consecuencias de manejar bajo la influencia del consumo de alcohol.
- Los materiales educacionales entregados a los conductores novatos deberían ser mejorados, y contener toda la información relevante, reglas, regulaciones asociadas a los vehículos motorizados.
- Es importante comunicarse con las generaciones más jóvenes y conductores novatos considerando el largo plazo de manera que conductas positivas en la conducción sean adaptadas de manera temprana.

---

<sup>2</sup> Estudio desarrollado por International Alliance for Responsible Drinking (IARD)

## B. Introducción

El objetivo de este estudio es analizar, describir y evaluar la situación respecto de conducir bajo los efectos del alcohol en República Dominicana. Específicamente cuáles son sus causas, legislaciones enfoques históricos de diferentes sectores, posibles resultados, elementos de conciencia pública, control policial e iniciativas diseñadas y realizadas por el sector público. Desde una perspectiva más amplia, es importante considerar que los siguientes elementos deberían ser abordados: educación deficiente del conductor, conducción y distracción, y conducción agresiva.

En República Dominicana, nada ha sido implementado hasta hace poco para identificar o abordar el problema de conducir bajo la influencia del alcohol. Actualmente el gobierno nacional se ha involucrado en una estrategia integral para reducir o prevenir la conducción en estado de embriaguez y ayudar a alcanzar el objetivo de las Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de muertes y discapacidades para el año 2020. El gobierno ha reconocido una debilidad sistémica, por tanto, se están dando algunos pasos necesarios para abordar dichas deficiencias.

La relevancia de este estudio se refleja en un informe de 2015 de la OMS sobre seguridad vial, que señaló que República Dominicana era el país número uno de América, y el 15° en el mundo, con la tasa más alta de muertes en colisiones de tránsito. Las estimaciones fueron 29,3 muertes por cada 100.000 habitantes en 2015, una cifra que fue revisada cuando en el año 2013 se informó sobre una tasa de 41,7. Estas cifras incluyen automóviles, autobuses y motocicletas, las últimas de las cuales constituyen una parte significativa del problema.

Estos números tan altos están estrechamente relacionados con la conducción en estado de embriaguez, lo cual es reconocido por las organizaciones internacionales como un tema en urgente en República Dominicana. Algunas acciones recientes relacionadas con este desafío están en marcha. Estas acciones representan avances tempranos importantes en un proceso largo; en un país donde las reglas de la conducción bajo la influencia de alcohol han recibido poca atención, esto en sí mismo es un escenario positivo.

## C. Antecedentes y contexto

República Dominicana comparte la isla caribeña de La Española con Haití al oeste. La población es aproximadamente 11 millones de personas, con 4 millones viviendo en la capital, Santo Domingo. Aunque la agricultura y la minería fueron los pilares económicos históricos en este país geográficamente diverso, el crecimiento económico acelerado actual está impulsado por la construcción, la manufactura y el turismo.

Hay aproximadamente 3,6 millones de vehículos motorizados operando en la República Dominicana (alrededor del 54 % son motocicletas, y el 21,4 % son vehículos livianos). La mayoría se encuentran en el Distrito Nacional (26,2 %), Santo Domingo (16 %) y la segunda ciudad más grande del país, Santiago de Los Caballeros (8,5 %). Aproximadamente dos tercios son vehículos privados, mientras que un tercio están registrados para empresas.

## D. Situación política y legislativa

República Dominicana es una democracia abierta. El actual presidente, el Sr. Danilo Medina Sánchez, asumió el cargo en agosto de 2012 y fue reelegido en 2016. Su mandato actual finaliza en mayo de 2020. Su popularidad fue muy alta en el primer término y también en el comienzo del segundo. De hecho, el Sr. Medina, un ingeniero químico y economista, fue votado como el líder más popular en América Latina durante tres años consecutivos. Sin embargo, después de notables huelgas contra la corrupción por parte de un gran número de trabajadores, su popularidad disminuyó considerablemente, poniendo en riesgo una posible reelección en 2020 y por lo tanto su capacidad de llevar sus prioridades y legado. El tráfico y la seguridad vial, y la mejora de la logística de la calle y planificación urbana, son una de las prioridades incluidas por el gobierno. El tráfico caótico, imprudente y desorganizado es muy común en el país, donde a su vez las leyes son "flexibles", la aplicación del control de la policía es inconsistente, y los peligros de la carretera están presentes en todas las áreas. En República Dominicana las personas conducen mientras

consumen bebidas alcohólicas, sin consecuencias legales. El famoso "Alcohol-drive-thrus" se encuentran con frecuencia en zonas urbanas y áreas exclusivas de Santo Domingo, donde los conductores pueden obtener bebidas alcohólicas a cualquier hora del día o de la noche. No hay respuesta de la policía a esto. La razón común para que la policía detenga a los conductores es porque los conductores hablan por sus teléfonos celulares, lo cual se hace mientras se bebe y se conduce. De hecho, la República Dominicana tiene una de las más altas tasas de mortalidad en el tránsito del mundo<sup>3</sup>.

No hay información precisa o confiable relacionada con la seguridad vial disponible a través de los funcionarios públicos o cuerpos gubernamentales, lo que hace difícil identificar las poblaciones en mayor riesgo, o para definir mejores estrategias concretas para abordar este problema. Los hospitales no recopilan sistemáticamente datos sobre colisiones relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas. Conductores sospechosos de haber estado ebrios que llegan heridos a hospitales de trauma después de choques son identificados por médicos y las enfermeras por el alcohol en sus respiraciones, pero sin la verificación de ningún dispositivo. El Dr. David Gonzalez Sapej, señaló que cuando las víctimas de colisiones viales llegan a los departamentos de emergencia de los hospitales, no se sigue ningún protocolo para detectar el consumo de alcohol<sup>4</sup>.

Estos datos también permanecen incompletos porque los informes de las compañías de seguros no incluyen lesiones relacionadas con el abuso de alcohol o drogas. Además, los pacientes y sus familias inducen a los médicos a declarar otra causa oficial de estadía en el hospital, con el objetivo de cobrar los subsidios de seguro.

## 1. Factores contribuyentes

Los principales elementos que afectan el transporte de vehículos en República Dominicana son:

- Distracción en la conducción
- Conducción agresiva
- Exceso de velocidad
- Conducción bajo los efectos del alcohol
- No respeto de las reglas del tránsito
- Desconocimiento de las reglas de tránsito
- Bajo control policial
- Alto nivel de corrupción en la policía
- Alto número de conductores sin licencia válida
- Manejo descuidado de motociclistas (la tasa más alta de mortalidad está entre los motociclistas).

## 2. Estrategias de investigación utilizadas

Esta evaluación se basó en entrevistas semiestructuradas con personas clave (ver Anexo) y análisis adicional de datos secundarios relevantes pero limitados. Los datos fueron recolectados de agencias, informes nacionales existentes, y a través de consultas con funcionarios y expertos de agencias de la República Dominicana. Cabe señalar datos precisos de seguridad vial son difíciles de encontrar en este país. En ocasiones, los encuestados entregaron respuestas inconsistentes debido a esta falta de datos precisos e información histórica.

3 Organización Mundial de la Salud (<http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997>) y entrevistados locales.

4 <http://www.listindiario.com/la-republica/2015/09/29/390037/mayoria-de-jovenes-tiene-accidentes-estando-ebrios>.

### 3. Resultados

En República Dominicana, el tema de beber y conducir y sus efectos en la sociedad es un problema muy complicado. Esto involucra todos los aspectos y sectores de la sociedad: instituciones públicas, sociedad civil, empresas y el sector privado, y lo más importante, las familias. Al ser central en la vida de los dominicanos, el alcohol ha sido identificado como un problema social que debe ser tratado con campañas de educación a largo plazo para atender las generaciones más jóvenes; el consumo de alcohol mientras se conduce es una parte importante de esto.

Un estudio reciente realizado por una empresa certificada (Cuadrante-FLACSO 2016) indicó que, en promedio, los padres introducen el alcohol a sus hijos a los 12 años. Consumo de alcohol realizado por menores es un gran problema en la República Dominicana. Junto con los adolescentes y los conductores mayores, incluso los menores compran bebidas alcohólicas y las consumen de manera masiva y no se ponen restricciones al conducir.

A esto se suma que las tiendas de bebidas “Alcohol-drive-thrus” permiten a los conductores comprar desde sus vehículos. A lo largo de algunas de las principales calles de Santo Domingo, es típico ver carreras de autos y música alta procedente de vehículos, mientras que los conductores están bebiendo abiertamente. En términos generales, el público dominicano desconoce gran parte de los peligros y los efectos de conducir bajo los efectos del alcohol, y no lo consideran como algo negativo. Individuos de todas las edades regularmente beben y conducen, aunque la mayoría lo hace sabiendo que la ley de tránsito prohíbe esta conducta. Patrocinar negocios muy populares como "Drinks to Go" o "La Cool Vita" (bebidas alcohólicas a través de las bebidas mencionadas anteriormente) son un hábito común y popular en República Dominicana. No hay un control policial de los usuarios ni regulaciones para estos negocios.

A pesar de algunos esfuerzos aislados, los resultados son serios. En 2010, 1902 personas fallecieron en una colisión vial, pero otras fuentes indican que el número real es de 2476, y que esta figura no incluye los fallecidos posteriores a la colisión, lo que puede ser cercano a un 30%<sup>5</sup>.

### 4. Capacidad institucional

En términos de leyes y legislación, la antigua ley de tránsito dominicana, que hasta hace poco regulaba el tráfico y circulación, era vaga y evasivo respecto de algunos temas clave. El bajo nivel de control policial y el alto nivel de corrupción empeora la situación. Por ejemplo, la antigua ley de tránsito solo moderadamente considerada la conducción bajo los efectos del alcohol. No tenía en consideración la existencia de un BAC (concentración de alcohol en sangre) o las consecuencias de violar la ley pues solo afirmaba que: "los conductores de vehículos de motor no deben conducir bajo la influencia del alcohol."

En febrero de 2017, una nueva ley con cláusulas más claras y específicas sobre tener diseño de tránsito más estructurado, y con nueva información para regular la conducción en estado de embriaguez fue aprobada y puesta en marcha. La ley cambió el ambiente general relacionado con la aplicación de un nuevo conjunto de reglas para la seguridad vial. Esta ley responde a requerimientos provenientes directamente por parte del presidente del país, quien describió la ley como uno de los legados más importantes del gobierno.

Algunos entrevistados en esta evaluación sugirieron que la metodología utilizada para calcular el número de lesiones y muertes (es decir, el cálculo de heridos y muertos en una colisión vial) no es el mejor enfoque<sup>6</sup> y, por lo tanto, se han recopilado datos incorrectos a lo largo de los años. Además, datos generales sobre las colisiones son a menudo manipuladas, inexactas o simplemente indisponibles. Esto crea un desafío al tratar de establecer datos de referencia precisos. Las instituciones públicas no tienen información relevante disponible, ni tampoco consideran que es importante tenerlos o lograr los medios para adquirirlos.

En el año 2014 la tasa de mortalidad fue de alguna manera monitoreada con la creación e implementación del servicio 911. Este servicio incluye contactos con la policía, ambulancia y bomberos. Este nuevo servicio, junto con la mejor señalización e iluminación vial, inicialmente redujo el número de

5 De acuerdo a Mario Holguín, director de una ONG nacional.

6 Factores contribuyentes incluyen in aproximación informal para recoger información y datos por parte de las autoridades en los sitios donde han ocurrido las colisiones, y las víctimas son llevadas a los hospitales por los ciudadanos desde el sitio cuando las ambulancias o vehículos de emergencia no pueden llegar por atorarse en el tráfico.

mueres desde 2014 hasta 2015. Sin embargo, en 2016, las tasas de mortalidad volvieron a aumentar; el efecto del servicio no fue sostenido debido a un insuficiente apoyo gubernamental. Según el Decenio de Acción 2015, la unidad Servicios 911 o un servicio similar debería reducir la tasa de mortalidad en un 5%; en República Dominicana esto no ha sido el caso. La mayor complicación observada por Servicios 911 es que una gran cantidad de autos y peatones se acumulan en las estrechas calles de todo el país cerrando el acceso adecuado a ambulancias y camiones de rescate, que a menudo llegan tarde a las escenas de choque.

Un estudio de 2013 señaló la falta de estadísticas confiables para las colisiones en el tránsito. Los autores intentaron integrar los conjuntos de datos de la policía y del seguro médico, y señalaron que, "tanto la policía como la salud y los datos de seguros incluyeron las características mínimas recomendadas por la OMS (Organización Mundial de la Salud). Sin embargo, un gran número de características potencialmente importantes relacionadas con factores humanos y de riesgo, como el consumo de alcohol, el uso del cinturón de seguridad, el uso del casco o el volumen de tráfico, no se registraron " (Puello, Bhatti y Salmi, 2013: 44).

Instituciones que pueden entregar información son:

- Autoridad Metropolitana de Transporte, AMET
- Oficina Nacional de Estadísticas
- Servicios de Emergencias 911
- Ministerio de Salud Pública
- Instituto Nacional de Ciencias Forenses.

Sin embargo, en este momento ninguna de estas instituciones tiene información sobre conducción y alcohol.

## 5. La Comisión Presidencial para la Seguridad Vial

La unidad que controla todos los temas y las autoridades de transporte es el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). El MOPC es dirigido por Gonzalo Castillo. Este ministerio es el líder de una comisión de tránsito recientemente creada, llamada Comisión Presidencial para la Seguridad Vial. Esta Comisión lidera el Comité Técnico quien coordina la mesa técnica para la seguridad vial, que es un espacio o foro abierto para discutir, trabajar, analizar y decidir sobre temas individuales de todas las unidades relacionadas con la seguridad vial y el transporte. Cuando las propuestas son aprobadas estas se llevan a la Presidencia para contar con su aprobación final e iniciar sus respectivas implementaciones.

El MOPC también lidera el trabajo de una unidad llamada Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT), y que es responsable de:

- Planificar y formular las normas que regulan el flujo vehicular en todo el territorio nacional.
- La aplicación de la Ley N° 241-67 (y modificaciones posteriores).
- La planificación, coordinación y control de los programas de educación vial.
- Establecer las pautas para realizar investigaciones y análisis sobre accidentes de vehículos.
- Controlar el cumplimiento de las sanciones impuestas a violaciones de la ley y sus reglamentos.

## 6. Nueva ley de tránsito

La nueva y modificada ley de tránsito aprobada en febrero de 2017. Contó con el apoyo directo de muchos políticos en el Congreso, pero especialmente del congresista Tobias Crespo, quien promovió esta ley por muchos años. La nueva ley incluye un índice BAC y muchos otros elementos clave de aplicación de la ley con respecto a la conducción en estado de ebriedad, que no estaban en la legislación anterior. Además, se describen las consecuencias, sanciones y multas relacionadas con la conducción en estado de embriaguez. El BAC aprobado es de 0.5 gramos por litro (gr / l) para la sangre, o 0,25 miligramos por litro por la respiración. Las mediciones pueden ser tomadas por la Dirección General de Seguridad de Tránsito y

Transporte Terrestre, utilizando dispositivos especiales aprobados por el MOPC. En el caso de conductores de transporte o conductores noveles (16-18 años), el nivel de BAC se establece en 0,0 por litro en sangre o por la respiración. Los conductores de motocicletas no pueden conducir con más de 0,2 gramos de alcohol por litro en sangre, o 0,1 en la respiración.

La nueva ley modificada es extensa y muy completa, y aborda las prioridades establecidas por gobierno en términos de seguridad vial en general, y la infraestructura de tráfico y transporte en particular.

## **7. Control de la ley**

La Autoridad Metropolitana de Transporte, AMET es una entidad creada en 1997, que depende del Ministerio del Interior y la Policía. Su objetivo mayor es administrar, controlar y regular la demanda y oferta del transporte con atención a reducir todo impacto negativo en términos de costos ambientales, económicos o sociales.

Mientras se puso en práctica la supervisión de proyectos en la región metropolitana de Santo Domingo, las declaraciones de visión y misión sugieren un alcance nacional<sup>7</sup>. De acuerdo con un organigrama provisional descrito en el sitio web de AMET<sup>8</sup>, el Director General de la Autoridad informaría al jefe de la Policía Nacional, que a su vez responde directamente al Ministro del Interior y la Policía.

Como se establece en la nueva y recientemente aprobada ley de tránsito, AMET como tal ya no existirá, y la creación de la DIGESETT reemplazará sus labores. Su principal objetivo será supervisar, controlar y la ley de tránsito en espacios y calles de transporte público, como a su vez todas las actividades que tienen lugar dentro de ellos. Este nuevo departamento responde al Ministerio del Interior y Policía, y por lo tanto tiene la autoridad para procesar y someter a todo ciudadano que no respete la ley.

## **8. Agencia líder para coordinar los esfuerzos de seguridad vial**

También ha sido creado en esta nueva ley Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, INTRANT. Esta es la unidad más alta a nivel nacional, y tiene funciones administrativas, técnicas, independencia financiera y regulatoria que responde al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

El INTRANT es el principal departamento nacional que se ocupa del sistema de transporte, la ley de tránsito y seguridad vial en República Dominicana.

Todos los expertos entrevistados coincidieron en que el problema de beber y conducir es muy sensible a los problemas de voluntad política, y que incluso con todo el apoyo de las autoridades, tomará tiempo para implementar los cambios. Ahí son hábitos fuertes que deben cambiarse, y esto implicará muchas medidas, como educación y campañas de sensibilización, anuncio de las consecuencias de infracciones, sanciones y multas, entrenamiento policial en el uso de alcoholímetros y el reconocimiento por parte de la sociedad (a través de la aplicación constante) de que la imposición de medidas para evitar el alcohol es de suma importancia y que las consecuencias de las violaciones son reales. Llevará años hasta que se vea un patrón de cambio para todos los miembros de la sociedad. Si el gobierno, de arriba hacia abajo, apoya la iniciativa, y produce un cambio positivo para los que toman las decisiones, habrá una razón tener optimismo en el futuro.

## **9. Otras iniciativas de seguridad vial**

En el 2007, el gobierno compró una gran cantidad de alcoholímetros, que iban a ser utilizados por AMET para prevenir o reducir las muertes relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, la iniciativa no fue conducida adecuadamente, el objetivo no se cumplió y el proyecto no tuvo un efecto medible. Los alcoholímetros fueron puestos en almacenamiento y nunca más usados. La lección aprendida es que tales intervenciones deben llevarse a cabo con la correcta metodología y entrenamiento. Los puntos de control de sobriedad de alta visibilidad requieren capacitación, preparación y logística, y deben ser llevados a cabo por oficiales de policía bien entrenados para garantizar la eficacia. De lo

<sup>7</sup> <https://amet.gob.do/>.

<sup>8</sup> <https://amet.gob.do/index.php/organigrama/>.

contrario, efectos negativos (como la corrupción, un aumento o la continuación de conductas peligrosas o lagunas legales descubierto por los conductores bajo la influencia del alcohol) superará lo positivo.

Otros funcionarios gubernamentales, especialmente provenientes del Ministerio de Salud y algunas de sus divisiones, han emprendido iniciativas especiales para abordar el manejo de bebidas alcohólicas. Una división llamada Programa para la Prevención de Accidentes de Tránsito (PREMAT) fue creada con el objetivo de disminuir los siniestros de tránsito y sus consecuencias, está trabajando en avenidas principales y caminos rurales. El Ministerio también creó grupo de trabajo que ha apoyado leyes relevantes e iniciativas entre la industria del alcohol y el gobierno. Este clúster incluye miembros del sector público, tomadores de decisiones, la sociedad civil y la industria del alcohol. También incluye representantes de la policía, el departamento de justicia y otras unidades gubernamentales.

Los principales pasos dados para mejorar la seguridad vial han sido:

- Aprobar la Ley de tránsito modificada.
- Creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial.
- Acciones tomadas para reunir al interesado involucrado.
- Anuncios públicos de la implementación de medidas de seguridad vial.

El sitio web de MOPC ha anunciado actividades relevantes. Por ejemplo, un programa de asistencia y seguridad para autopistas conducidas por el MOPC se lo conoce como “un instrumento preciso para la prevención de accidentes y asistencia en el camino<sup>9</sup>”. La iniciativa ha designado más de 200 camiones MOPC para transportar personal y mecánicos a lo largo de las carreteras para ayudar a los conductores, tanto en casos de delitos (en su mayoría robos) como emergencias en el camino. Citando al sitio MOPC: "Si bien sería deseable que AMET o la policía caminera de las carreteras durante todo el día estuviera presente para evitar violaciones de las leyes de tránsito, especialmente en lo que respecta a exceso de velocidad y conducción irresponsable, dada la inercia de actuar desde estas instituciones, el MOPC ha tenido que asumir el papel".

Otra entrada en el sitio web de MOPC (mayo de 2014) se refiere a los méritos de un programa que ha mejorado las señales de la carretera y, por lo tanto, la reducción de accidentes, según los informes de las compañías de seguros (aunque estos no son citados allí). El Ministro elogió el programa por “poner orden en la cabeza de los dominicanos<sup>10</sup>”. En otro frente, el sitio web de AMET indicó que la entidad está comprometida a educar a la población "para prevenir accidentes y salvar vidas". Numerosos comunicados de prensa se refieren a cursos impartidos por "expertos" en una amplia cantidad de temas, incluido el imperativo de abstenerse de beber antes de conducir. Estos cursos parecen tener varias audiencias, incluyendo conductores profesionales, maestros y padres. Se dan instrucciones para hacer estas sesiones disponibles en todo el país. Los gobernadores y las autoridades locales podrían estar presentes en algunos de estos para reforzar la aspiración de salvar vidas.

La Dirección Nacional de Control de Drogas (<http://www.dncd.gob.do>) es otra institución oficial que lleva a cabo programas de prevención en las comunidades a través de su Programa de Orientación Comunitaria (POC). La intervención es centrada en los deportes y una serie de charlas y sesiones interactivas dirigidas a niños y adolescentes, sus padres y otros referentes adultos, universidades y ligas deportivas. La Dirección Nacional informa directamente a la presidencia y todas las acciones se coordinan de acuerdo con el Ministerio de Recreación y Deportes (MIDEREC) y otras partes interesadas relevantes, incluida la sociedad civil.

En una nota relacionada, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) funcionará en cooperación técnica con AMET, ahora rebautizado como DIGESSET, para desarrollar una estrategia nacional de seguridad en las carreteras. Se prevé que los expertos de BID también colaborarán en la mejora de la gestión de tránsito incluyendo aspectos de cumplimiento. Este último se fortalecerá a través de la

9 <http://mopc.gob.do/noticias/seguridad-en-las-carreteras/>.

10 <http://mopc.gob.do/noticias/plan-se-C3%B1alizaci%C3%B3n-de-v%C3%ADas-reduce-accidentes-tr%C3%A1nsito/>.

capacitación dedicada de oficiales de AMET. AMET / DIGESSET trabaja con fecha límite de fin de año para tener un plan de acción formal, y listo para ser lanzado en todo el país.

Además, un artículo apareció en El Nuevo Diario en agosto de 2014 que describe una colaboración entre el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) y expertos de Corea, para llevar a cabo una evaluación de la situación que conduce a una estrategia nacional sobre seguridad vial<sup>11</sup>. Esto se informa como un proyecto financiado por el BID, en este caso, junto con el Eximbank de Corea.

Es bastante sorprendente que dos ministerios diferentes emprendan iniciativas para ayudar a redactar la estrategia nacional sobre la seguridad vial, a menos que ambos beneficios se complementen entre sí.

## 10. Iniciativas industriales

La industria del alcohol, bastante extensamente, ha desarrollado varias iniciativas y programas destinados a reducir las muertes por conducir bajo los efectos del alcohol. Programas como "Aprender para la vida" de DIAGEO, o "Angel Guardian" han sido populares. Además, grandes compañías locales como Cervecería Nacional Dominicana (CND), la principal compañía productora de cerveza en República Dominicana, y socio de AB-InBev International, y Brugal y Co, uno de los mayores productores locales de ron, han introducido campañas para la prevención de conducción en estado de embriaguez, como el muy reciente "Si bebe, no conduzca" campaña desde CND.

## E. Conclusiones y recomendaciones

Hay razones para tener optimismo en caso de que el MOPC implemente de manera comprensiva la nueva ley de tránsito. La implementación aún está en las etapas iniciales, y en el momento de este informe, aún no se habían publicado los anuncios respecto de la fase de prueba o primera etapa de implementación. Algunas acciones se han mencionado más arriba como resultado de la nueva ley. En cualquier caso, se proponen varias recomendaciones:

- Para beneficiarse completamente de la nueva ley de tránsito, debe haber una implementación aleatoria de control de alcohol, con alta visibilidad en todos los puntos, la que debe realizarse de manera sistemática y estructurada.
- Para garantizar la eficacia, es vital que se proporcione capacitación especial a los oficiales policiales y a todos los demás involucrado en la realización de puntos de control de sobriedad.
- Se necesita una campaña detallada de educación y conciencia pública para explicar claramente, y paso a paso, como funcionaría el control aleatorio de alcohol y las expectativas que deberían esperar los conductores al ser detenidos. Esta campaña debe incluir información sobre las multas, las sanciones y las consecuencias de conducir en estado de ebriedad.
- Las autoridades deberían ser educadas sobre ejemplos y experiencias de otros países para demostrar cómo las actividades de cambio de comportamiento deben seguir una metodología estructurada y probada.
- Las actividades no realizadas de una manera estructurada y sistemática corren el riesgo de ser ineficaces y no ser tomadas en serio por el público.
- Se debe proporcionar asistencia técnica durante todas las actividades de seguridad vial, y realizar un seguimiento cercano necesario en todos los procedimientos y la logística.
- Proporcionar al público información sobre la nueva ley de tránsito aprobada a principios de 2017. Al mismo tiempo, actualizar el currículo de educación vial para dar a conocer la nueva ley.
- Proporcionar al público información accesible sobre las leyes de conducción, así como las consecuencias de incumplimiento de la ley.

<sup>11</sup> <http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=385830>.

- Mejorar los materiales educativos proporcionados a los conductores novatos. Estos deberían tener toda la información relevante, reglas y regulaciones relacionadas con conducir vehículos a motor. Mensajes claros relacionados con la conducción segura deberían ser proporcionado junto con los materiales, los cuales deben ser distribuidos de manera eficaz a la próxima generación de conductores.
- En general, llegar a la población más joven y conductores novatos (en las escuelas, a través de la de planes de estudio en la universidad, en los centros familiares, etc.), lo cual debería emprenderse como un proyecto a largo plazo, para facilitar la formación de comportamientos positivos desde temprano.

## F. Referencias

**Cuadro A.1**  
**Lista de entrevistados**

Nombres	Título	Organización
José Ignacio Nazif-Muñoz	Steinberg Global Health Postdoctoral Fellow	McGill Institute for Health and Social Policy, Montreal, Canada
Dr. Mario Holguín	Director	FUNDARED, GLOBEDIA y PRO-SEGURIDAD
Sr. Juan Manuel Vargas	Presidente	Asociación Dominicana de Aseguradoras
Dr. Leonel Ureña	Director Nacional	PREMAT, Ministerio de Salud de la Republica Dominicana, Departamento de la Prevención de Muertes y Accidentes de Tránsito
Lara Guerrero	Directora de Relaciones Públicas y Marketing	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
Tobias Crespo	Diputado de la República	Cámara de Diputados
Milcíades Tejada	Director de Planeamiento Urbano	Ministerio de Planificación, Economía y Desarrollo (MEPYD)
Marcelo Oehenschlager	Director	FUNVI Organización Vial
Alexandra Cedeño		Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)

Fuente: Elaboración IARD.



NACIONES UNIDAS

**Serie****Recursos Naturales e Infraestructura****Números publicados**

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en

[www.cepal.org/publicaciones](http://www.cepal.org/publicaciones)

- 190 Revisión del desempeño de la seguridad vial en la República Dominicana, José Ignacio Nazif-Muñoz y Gabriel Pérez, (LC/TS.2018/84), 2018.
- 189. Lineamientos de políticas públicas: para un mejor manejo de las interrelaciones del Nexo entre el agua, la energía y la alimentación, Antonio Embid y Liber Martín, (LC/TS.2018/74), 2018.
- 188. La movilidad fluvial en América del Sur: avances y tareas pendientes en materia de políticas públicas, Azhar Jaimurzina y Gordon Wilmsmeier, (LC/TS.2017/133), 2017.
- 187. Inversiones en infraestructura en América Latina: tendencias, brechas y oportunidades, Ricardo J. Sánchez, Jeannette Lardé, Pablo Chauvet y Azhar Jaimurzina, (LC/TS.2017/132), 2017.
- 186. Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores, Ricardo J. Sánchez, Eliana P. Barleta y Lara Mouftier (LC/TS.2017/131), 2017.
- 185. Institucionalidad y políticas de logística: lecciones para América Latina y el Caribe, del proceso implementado por la República de Corea, Gabriel Pérez, (LC/TS.2017/126), 2017.
- 184. Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina, Azhar Jaimurzina, Cristina Muñoz Fernández y Gabriel Pérez (LC/TS.2017/125), 2017.
- 183. La discriminación de costos y beneficios en la evaluación de proyectos transnacionales de infraestructura y otros métodos complementarios, Ricardo J Sánchez (LC/TS.2017/124), 2017.
- 182. El nexo entre el agua, la energía y la alimentación en Costa Rica: el caso de la cuenca alta del río Reventazón, Maureen Ballesteros Vargas y Tania López Lee (LC/TS.2017/105), 2017.
- 181. La gobernanza de los recursos naturales y los conflictos en las industrias extractivas: el caso de Colombia, Eduardo Ramos Suárez, Cristina Muñoz Fernández, Gabriel Pérez, (LC/TS.2017/71), 2017.
- 180. América Latina y el Caribe hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible en agua y saneamiento: reformas recientes de las políticas sectoriales, Gustavo Ferro (LC/TS.2017/17), 2017.
- 179. El nexo entre el agua, la energía y la alimentación en América Latina y el Caribe: Planificación, marco normativo e identificación de interconexiones prioritarias, Antonio Embid y Liber Martín (LC/TS.2017/16), 2017.
- 178. Desafíos de la seguridad hídrica en América Latina y el Caribe, Humberto Peña (LC/L.4169/Rev.1), 2016.
- 177. Políticas de logística y movilidad, antecedentes para una política integrada y sostenible de movilidad (volumen 1), Patricio Rozas Balbontín, Azhar Jaimurzina y Gabriel Pérez Salas (LC/L.4120), 2015.
- 176. Transporte marítimo y puertos: desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe, Ricardo J. Sánchez, Azhar Jaimurzina, Gordon Wilmsmeier, Gabriel Pérez Salas, Octavio Doerr y Francisca Pinto (LC/L.4119), 2015.

# RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

Series

CEPAL

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE  
ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN  
[www.cepal.org](http://www.cepal.org)