



SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA, 2020

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA, 2020



TÍTULO ORIGINAL

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA, 2020

**PREPARADO POR EL OBSERVATORIO PERMANENTE
DE SEGURIDAD VIAL:**

Lic. Mateo Terrero,
Director.

Lic. Ángel Mejía,
Enc. Depto. Estadísticas y Registros Datos.

Ing. Ilaiame Casanova,
Enc. Depto. Estudios y Evaluaciones.

Lic. Doraliz Tejada,
Analista Datos Estadísticos.

Ing. Joanny Martínez,
Analista Datos Estadísticos.

Ing. Francisco Mora,
Analista Datos Estadísticos.

Sr. Juan Luis Montero,
Técnico Estadístico.

Sra. Elizabet Alcántara,
Asistente Administrativa.

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Tony Núñez y Asociados

DISEÑADORA ASOCIADA

María Laura Núñez

IMPRESIÓN

Tony Núñez y Asociados

PRIMERA EDICIÓN

100 ejemplares

IMPRESO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

Noviembre, 2021





CONTENIDO

RECONOCIMIENTOS	I
PRÓLOGO	III
RESUMEN EJECUTIVO	V
INTRODUCCIÓN	XIII
METODOLOGÍA	XV
PRIMER CAPÍTULO	1
1.1. INSTITUCIONALIDAD	1
1.2. INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN DOMINICANA.	2
1.2.1. Evolución de la población por año.	2
1.2.2. Población por provincias.	3
1.2.4. Población por año según grupo etario.	4
1.2.5. Población por año según zona de residencia.	5
1.2.6. Producto Interno Bruto Per Cápita	5
SEGUNDO CAPÍTULO	7
2.1. VÍAS SEGURAS.	7
2.1.1. Características.	7
2.1.2. Tipos de vías.	8
2.1.3. Regulación.	9
2.1.4. Puntos críticos.	9
2.2. VEHÍCULOS SEGUROS.	11
2.2.1. Parque vehicular de la República Dominicana.	11
2.2.2. Parque vehicular por año.	11
2.2.3. Parque vehicular por año según tipo de vehículo.	13
2.2.4. Parque vehicular por sexo del propietario.	14
2.2.6. Tasas de motorización por 1,000 habitantes.	17
2.3. EDUCACIÓN VIAL.	18

2.4 INFRACCIONES DE TRÁNSITO. 18

2.4.1. Número de infracciones de tránsito por año según tipo de infracción.	19
2.4.2. Tasa de infracciones de tránsito por 10,000 vehículos.	21

TERCER CAPÍTULO. 23

3.1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO. 23

3.1.1. Número de accidentes de tránsito por año según tipo.	24
3.1.2. Número de accidentes de tránsito por año según mes, período 2019–2020	24
3.1.3. Tasa de accidentes por 10,000 vehículos inscritos.	25

3.2. RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO. 27

3.2.1. Asistencias a emergencias por la DIGESETT.	28
3.2.2. Atención prehospitilaria a las víctimas de accidentes de tránsito.	29
3.2.3. Atención prehospitilaria a las víctimas de accidentes de tránsito en ciudades.	29

3.3. MORTALIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO. 30

3.3.1. Muertes a causa del tránsito a nivel nacional.	31
3.3.2. Tasa de muertes por 100,000 habitantes a nivel nacional.	31
3.3.3. Muertes a causa del tránsito por sexo.	32
3.3.4. Muertes a causa del tránsito por grupo etario.	33
3.3.5. Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente.	34
3.3.6. Muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo.	35
3.3.7. Muertes a causa del tránsito por provincia.	36
3.3.8. Muertes a causa del tránsito por municipios en la provincia Santo Domingo.	38
3.3.9. Muertes a causa del tránsito por zona de ocurrencia.	38
3.3.10. Muertes a causa del tránsito por tipo de vía.	39
3.3.11. Muertes a causa del tránsito por mes de ocurrencia.	39
3.3.12. Muertes a causa del tránsito por día de semana.	40
3.3.13. Muertes a causa del tránsito por rango horario.	40
3.3.14. Tasa de muertes por 100,000 habitantes por provincia.	41

3.3.15. Tasa de muertes por cada 10,000 vehículos inscritos..	41
3.3.16. Muertes a causa del tránsito por grupo etario y sexo.	42
3.3.17. Muertes a causa del tránsito por edad s egún medio de transporte, año 2020..	43
3.3.18. Muertes a causa del tránsito por medio de transporte según sexo, año 2020.	44
3.4. COMPARATIVAS MUERTES POR TRÁNSITO VERSUS LAS DEL COVID-19	45
3.4.1. Distribución de muertes por tránsito en torno al toque de queda.	46
3.5. MORBILIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO.	47
3.5.1. Número de lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional.	47
3.5.2. Tasa de lesionados en tránsito por cada 10,000 habitantes a nivel nacional..	48
3.5.3. Proporción de lesionados en accidentes de tránsito según sexo.	48
3.5.4. Número de lesionados en accidentes de tránsito por grupo etario.	49
3.5.6. Tasa de lesionados en accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos inscritos.	51
CUARTO CAPÍTULO	52
4.1. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE LA SEGURIDAD VIAL.	52
4.1.1. Regulación del uso de cinturón de seguridad.	52
4.1.2. Regulación del uso del Sistema de Retención Infantil (SRI)..	53
4.1.3. Regulación del uso de casco en motocicletas y bicicletas.	53
4.1.4. Regulación de distracciones en la conducción.	54
4.1.5. Regulación sobre la velocidad.	54
4.1.6. Regulación sobre el alcohol.	55
4.2. COSTO ECONÓMICO DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO.	57
4.2.1. Muertos.	58
4.2.2. Lesiones y discapacidad..	58
4.2.3. Daños a la propiedad.	58
4.2.4. % del PIB.	58
GLOSARIO DE TÉRMINOS	59
ANEXOS	62

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Muertes a causa del tránsito según vías troncales.	10
Tabla 2. Parque vehicular por provincias.	12
Tabla 3. Parque vehicular por tipo de vehículo.	13
Tabla 4. Parque vehicular según año de fabricación al 31 de diciembre de 2020.	16
Tabla 5. Infracciones de tránsito por año según tipo de infracción.	19
Tabla 6. Accidentes de tránsito por tipo, período 2019–2020.	24
Tabla 7. Atención prehospitolaria a víctimas de accidentes de tránsito a nivel nacional	28
Tabla 8. Atención prehospitolaria a las víctimas de accidentes de tránsito en carretera.	29
Tabla 9. Atención prehospitolaria a las víctimas de accidentes de tránsito en ciudades.	29
Tabla 10. Muertes a causa del tránsito por grupo etario.	33
Tabla 11. Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente	34
Tabla 12. Muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo.	36
Tabla 13. Muertes a causa del tránsito por provincia.	37
Tabla 15. Muertes a causa del tránsito por rango horario.	40
Tabla 16. Muertes en accidentes de tránsito por grupo etario y sexo	42
Tabla 17. Muertes a causa del tránsito por edad según medio de transporte, año 2020	43
Tabla 18. Lesionados en accidentes de tránsito por grupo etario.	49
Tabla 19. Lesionados en accidentes de tránsito por provincia.	50

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfica 1 Evolución de la Población Dominicana, Período 2016–2020	2
Gráfica 2 Población de la República Dominicana por provincia, año 2020	3
Gráfica 3 Población por sexo	4
Gráfica 4 Población por edad	4
Gráfica 5 Población por zona de residencia.	5
Gráfica 6 Evolución anual del parque vehicular, período 2016–2020	11
Gráfica 7 Participación porcentual del parque vehicular por tipo vehículo	14
Gráfica 8 Crecimiento porcentual del parque vehicular por tipo vehículo, respecto al año 2016	14
Gráfica 9 Proporción del parque vehicular por sexo del propietario	15
2.2.5. Parque vehicular por tipo según año de fabricación.	15
Gráfica 10 Parque vehicular según año de fabricación al 31 de diciembre de 2020	17
Gráfica 11 Tasas de Motorización por 1,000 vehículos	17
Gráfica 13 Infracciones de tránsito por año según tipo de infracción	20
Gráfica 14 infracciones a los cinco factores de riesgo de la Seguridad Vial	20
Gráfica 15 Tasa de infracciones de tránsito por 10,000 vehículos	21
Gráfica 16 Accidentes de tránsito por mes, período 2019–2020	24
Gráfica 17 Tasa accidentes de Tránsito por 10 mil vehículos	25
Gráfica 18 Asistencias a emergencias por la DIGESETT.	28
Gráfica 19 Muertes a causa del tránsito a nivel nacional	31
Gráfica 20 Tasa de mortalidad a causa del tránsito por 100 mil habitantes.	32
Gráfica 21 Muertes a causa del tránsito por sexo	32
Gráfica 22 Muertes a causa del tránsito por grupo etario.	34
Gráfica 23 Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente	35
Gráfica 24 Muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo	36

Gráfica 25 Muertes a causa del tránsito, municipios provincia Santo Domingo	.38
Gráfica 26 Muertes a causa del tránsito por zona de ocurrencia	.38
Tabla 14. Muertes a causa del tránsito por tipo de vía	.39
Gráfica 27 Muertes a causa del tránsito por mes de ocurrencia	.39
Gráfica 28 Muertes a causa del tránsito por día de semana.	.40
Gráfica 29 Tasa de mortalidad a causa del tránsito por 100 mil habitantes según provincia, 2020	.41
Gráfica 30 Tasa de muertes por cada 10,000 vehículos inscritos	.41
Gráfica 31 Muertes a causa del tránsito p or medio de transporte según sexo, año 2020	.44
Gráfica 32 Comparativas muertes por tránsito y Covid-19	.45
Gráfica 33 Comparativas diaria de muertes por tránsito y Covid-19	.46
Gráfica 34 Muertes causadas por el tránsito según hora de ocurrencia, marzo-diciembre 2020	.46
Gráfica 35 Lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional	.47
Gráfica 36 Tasa de lesionados a causa del tránsito por 10 mil habitantes.	.48
Gráfica 37 Lesionados en accidentes de tránsito según sexo	.48
Gráfica 38 Tasa de lesionados en accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos	.51



RECONOCIMIENTOS

El equipo del **Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI)** del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), agradece el aporte realizado por las siguientes instituciones y colaboradores para la realización de este **Informe de la Situación de la Seguridad Vial 2020**, el cual no habría podido ser posible sin el apoyo oportuno de las siguientes fuentes primarias de información:



- **Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT):**
Lic. Ramón Antonio Guzmán Peralta,
General de Brigada, P.N., Director
Tte. Cnel. Nola Hubert,
Enc. División Estadística



- **Ministerio de Salud Pública:**
Dr. Daniel Rivera, Ministro



- **Programa de Reducción de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito (PREMAT):**
Lic. César De León, Director
Lic. Sarah Acosta, Coordinadora Técnica



- **Departamento de Información y Estadística (DIES):**
Licda. Guillermina Rodríguez,
Encargada Sr. Engels Cruz, Analista



- **Instituto Nacional de Ciencias Forense (INACIF):**
Ing. Francisco Gerdo, Director
Licda. Teresa Salcedo,
Encargada Dpto. Planificación
Sra. Martha Santos,
Analista



- **Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL):**
Dr. Jesús Feris Iglesias, Superintendente
Leticia Martinez, Directora
Pamela De Los Santos,
Gerente de Estadística



- **Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL):**
Dr. Fausto López,
Director
Odalís Fernández,
Gerente de Servicios



- **Centro Asistencial del Automovilista (CAA):**
Luis Torres,
Gerente General



- **Casa del Conductor (CMA):**
Sebastián Millan,
Gerente General
Gregori Romero,
Gerente de Operaciones
Lisbeth Rodríguez,
Gerente de Ventas



- **Oficina Nacional de Estadísticas (ONE):**
Lic. Miosotis Rivas,
Directora



- **Dirección General de Impuestos Internos (DGII):**
Lic. Luis Valdez, Director

Gracias a la asesoría de los siguientes organismos internacionales:

- **Banco Interamericano de Desarrollo (BID):**
Sr. Miguel Coronado Hunter,
Representante en la República Dominicana

Ing. Manuel Rodríguez,
Especialista en transporte
- **Organización Panamericana de la Salud (OPS):**
Dr. Olivier Ronveaux,
Representante en la República Dominicana
Ing. Rosa Urania Abreu,
Especialista en Seguridad Vial

El informe también contó con las contribuciones del personal del INTRANT :

- **Lic. Rafael Arias,**
Director Ejecutivo
- **Sr. José Ernesto Morel,**
Director de Vehículo de Motor
- **Sr. Ángel Giovanny Concepción,**
Director de Transporte de Carga
- **Ing. Dolores Núñez,**
Director de Tránsito y Vialidad
- **Dra. Miguelina Acosta,**
Directora de ENEVIAL
- **Ing. Alexandra Cedeño,**
Directora de Movilidad Sostenible
- **Ing. Melido Agramonte,**
Director de Seguridad Vial
- **Sr. Augusto Pérez Sánchez,**
Director de Licencias
- **Sr. Manuel Somón Agramonte,**
Director de Transporte de Pasajeros
- **Sr. Ramón Baldeyaque,**
Director de Comunicaciones

¡Nuestro más sincero agradecimiento a todos!

PRÓLOGO



Sin lugar a dudas, el 2020 fue un año muy peculiar, debido a que la pandemia del Covid-19 tuvo mucha repercusión tanto en los sistemas de transporte como en las economías del mundo.

En la República Dominicana cada año aproximadamente 3,000 personas pierden la vida a causa del tránsito, lo que sitúa al país entre los primeros cinco en el mundo, con la más alta tasa de mortalidad por 100 mil habitantes, según el último Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, publicado por Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).

Solo en el año 2020 se registraron 2,711 personas fallecidas como consecuencia de los accidentes de tránsito y unas 83,520 resultaron con lesiones no mortales. Entre los meses de abril y mayo del año 2020, y a raíz de las medidas restrictivas sobre el tránsito y los desplazamientos de las personas para contrarrestar los efectos del COVID-19, hubo una reducción significativa de la siniestralidad vial, la cual posteriormente y de forma gradual, fue incrementando en el último trimestre del 2020, debido fundamentalmente a la reapertura de las actividades económicas y el relajamiento de las medidas de restricciones. Los datos anteriores son ofrecidos en el presente informe.

Elaborar un informe de esta naturaleza, se traduce en un avance significativo para el abordaje de la problemática de la seguridad vial en la República Dominicana. En tal sentido, el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), en acompañamiento de las instituciones que representan las fuentes primarias del dato de la siniestralidad vial, tiene el propósito de presentar un panorama general de la situación de la seguridad vial en el país, basado en la atribución que la ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su artículo 9 de Atribuciones del INTRANT, numeral 38, establece:

“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”.

Este informe ha sido realizado con una metodología rigurosa y sistemática; estructurado tomando en consideración todos los indicadores de desempeño de la seguridad vial, siguiendo así, las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Estas informaciones son novedosas respecto a los boletines anteriores. Además, dada la situación vivida en 2020, permite la oportunidad de comparar la mortalidad asociada al tránsito versus la mortalidad asociada al COVID-19. 13

Es de vital importancia, que los distintos grupos de interés en el tema, se sirvan de las valiosas informaciones presentadas en este documento, a fin de contribuir con la reducción del dolor y sufrimiento humano causados por el tránsito..

Lic. Rafael Arias Ramírez
Director Ejecutivo INTRANT



RESUMEN EJECUTIVO

La elaboración del presente informe sobre el estado de situación nacional de la seguridad vial para la República Dominicana es motivado, primero por el Artículo 9, numeral 38 de la Ley núm. 63-17 sobre las atribuciones del INTRANT en la cual se establece, cito: *“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”*.

Segundo, como parte de las atribuciones que le da la Ley núm. 63-17 al Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) en el Artículo 17 numeral 1, cito: *“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”*.

Y tercero, con la finalidad de que el país disponga de todas las informaciones relacionadas con el estado de situación de la seguridad vial, permitiendo así poder definir y establecer las acciones y/o políticas públicas orientadas hacia la mejora de la problemática que se traduce en la disminución de las muertes y lesiones causadas por el tránsito.

Este informe servirá como herramienta de consulta para los distintos sectores y actores vinculados al tema de la seguridad vial, así como a la ciudadanía en sentido general. Disponiendo en el mismo, de una especie de radiografía en la cual se podrán identificar las áreas críticas para poder orientar las medidas y acciones que contribuyan a la mejora y solución de las mismas.

Siendo la República Dominicana el 5to país en el mundo con la tasa más alta de mortalidad en el tránsito y 1ro en la región de las Américas según el último Informe Mundial Sobre el Estado de Situación de la Seguridad Vial (OMS, 2018). Evidencia la necesidad de que se aborde el tema de una manera integral, contando con el apoyo y la participación de los diferentes actores y sectores que tiene partes en esta problemática.

El presente informe servirá como herramienta fundamental para sustentar todas aquellas medidas orientadas en acciones que busquen una mejora sustancial en los indicadores de seguridad vial que finalmente se traducirán en vidas salvadas.

La elaboración de este informe sobre la Situación Nacional de la Seguridad Vial correspondiente al año 2020, ha sido posible entre otros aspectos, gracias a la gestión, coordinación y colaboración de distintas instituciones vinculadas al tema que como parte de un fin común, el de salvar vidas, disponen de sus informaciones para garantizar que el país cuente con información objetiva y oportuna que permitan conocer las circunstancias, causas y efectos que tiene los siniestros viales para estado dominicano.

Fueron utilizados los datos oficiales de diferentes fuentes de información que permitieron obtener una caracterización del problema de la seguridad vial, considerando los distintos factores o niveles que interactúan en la dinámica misma de la problemática.

De esta manera fue posible lograr el objetivo de poner a disposición del gobierno central y los ayuntamientos, así como a la ciudadanía en general el presente informe del estado de situación de la seguridad vial en el país. Abordando la problemática desde una óptica de análisis integral basada en evidencias científicas.

Institucionalidad:

Con la aprobación de la Ley No. 63-17 se crea el INTRANT como el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana. El cual dentro de sus atribuciones está, diseñar y ejecutar toda la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, y en consecuencia ejercer la función de planificación sectorial.

Población:

Para el año 2020, la población dominicana asciende a más de 10.4 millones de habitantes según las estimaciones y proyecciones nacionales de población de la ONE.

Alrededor del 64.4% de la población, reside en las siguientes siete provincias: Santo Domingo (27.8%), Santiago (10.0%), Distrito Nacional (10.0%), San Cristóbal (6.1%), La Vega (3.9%), La Altagracia (3.4%) y Puerto Plata (3.2%). Mientras que el 35.6% se distribuye en las 25 provincias restantes.

Alrededor del 61.2% de la población dominicana tiene menos de 35 años de edad. Para el año 2020 aproximadamente el 82% de la población dominicana vive en zonas urbanas.

Vías seguras:

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre de la República Dominicana, INTRANT, reglamenta el uso de las vías, y le corresponde tomar en consideración las necesidades de seguridad pública, el buen orden en el tránsito, las características y uso de las vías públicas, los lugares, las características y uso de los diferentes vehículos que transiten por las vías públicas. En las vías urbanas, el INTRANT junto a los ayuntamientos regulan o especializan mediante las señales correspondientes y determinan las clases de vehículos que pueden transitar por las mismas.

La República Dominicana, conforme a información colocada en el Geoportal del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, cuenta con 1,395 km de carreteras troncales, 2,412 km de carreteras secundarias, 1,620 km de carreteras terciarias y más de 60,000 km de caminos vecinales, trochas y veredas.

La señalización en las vías públicas de la República Dominicana, son establecidas por el INTRANT, de acuerdo a los estándares del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito y Señalización. Para tales fines, se elaboró la Resolución No. 005-2020 del 6 de julio de 2020.

Vehículos seguros:

Garantizar la seguridad de los vehículos es una de las atribuciones del INTRANT, la cual manda la elaboración del Reglamento de Inspección Técnica vehicular (ITV), el cual tiene por objeto establecer las reglas técnicas para comprobar el correcto funcionamiento de los vehículos de motor que transiten por las vías públicas de la República Dominicana. Dicho reglamento ya fue aprobado mediante el Decreto 5-19.

Para la adecuada aplicación del Reglamento de Inspección Técnica vehicular (ITV), es fundamental disponer de las tres normativas técnicas que demanda el mencionado reglamento. Actualmente cuenta con dos de las tres normativas listas y la tercera se encuentra en estatus de borrador.

El parque vehicular en República Dominicana, entre los años 2016 y 2020 se incrementó en un 25.6%, con un crecimiento promedio anual de 6.04 % durante el mismo período.

Al 31 de diciembre del año 2020, el parque vehicular de la República Dominicana se situó en más de 4.8 millones de unidades, de las cuales más del 55% son motocicletas, seguido por los automóviles con un 20.5%, siendo estos los de mayor presencia en nuestras vías.

El 42.7% del parque vehicular tiene más de 20 años de antigüedad. A partir del año 2017 el país tiene una relación de aproximadamente 4 vehículos por cada 10 habitantes.

Educación vial:

Las políticas públicas de la enseñanza de la educación vial para concientizar y prevenir los comportamientos incorrectos al hacer uso de las vías públicas son establecidas por la Escuela Nacional de Educación Vial, ENEVIAL, una dependencia del INTRANT. En ese sentido, está promulgado bajo el Decreto No. 2-19 del 8 de enero de 2019, el Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial.

Otras de las atribuciones de la ENEVIAL son, diseñar las pautas para la regulación de las autorizaciones de todas las escuelas privadas de enseñanza de conductores, esto se ha logrado a través de la promulgación del Decreto No. 1-19 del 8 de enero de 2019 sobre el Reglamento de las Escuelas de Conducir, cuya puesta en práctica está en proceso.

Infracciones de tránsito:

La Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), es el organismo responsable de aplicar controles de fiscalización y registrar las sanciones impuestas por las violaciones a las normas de tránsito establecidas en la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

Durante el período 2018-2020, la DIGESETT impuso 2,431,590 infracciones, siendo el año 2019 en cual se registra la mayor cantidad, llegando a superar el millón inclusive. La mayor proporción de infracciones correspondió a las del no uso del casco protector en motocicleta con aproximadamente un 26%.

Accidentes de tránsito:

Según el Glossary for Transport Statistics, se define siniestro vial, a cualquier accidente con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada o fallecida.

En República Dominicana para el período 2019–2020, según los registros policiales generados en gran medida a partir de las denuncias y querellas de accidentes de tránsito que realizan los ciudadanos en las dotaciones de la DIGESETT, nos indican que se registraron un total de 14,093 y 12,325 en 2019 y 2020 respectivamente.

En promedio el 77% de los accidentes fueron colisiones, en el año 2020 en promedio se registraron aproximadamente 1,032 accidentes cada mes.

El 43% de los accidentes de tránsito se producen los fines de semana entre viernes y domingos. En el 2020 aproximadamente el 80% de los accidentes se produjeron entre las 6:00 de la mañana y las 6:00 de la tarde.

Aproximadamente el 82% de los siniestros ocurrieron en tan solo 10 provincias: Distrito Nacional, Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, Duarte, Puerto Plata, San Pedro de Macorís, La Altagracia, La Vega, Sánchez Ramírez y Monseñor Nouel.

Respuesta tras los accidentes de tránsito:

En septiembre del año 2013 mediante la Ley No. 140–13, se crea en el país el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9–1–1. Posteriormente en julio del año 2017, se aprueba la Ley No. 184–17, la cual deja derogada la Ley No. 140–13, con el objetivo de mantener, fortalecer y regular el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9–1–1 (Sistema 9–1–1).

En la actualidad el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9–1–1 cuenta con una cobertura de aproximadamente el 91.7% del territorio nacional, operando en 25 provincias del país.

Durante el año 2020 la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), a través del Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9–1–1, prestó asistencias a 61,920 emergencias por eventos en el tránsito.

Entre los años 2019 y 2020 se reportaron un total de 14,093 y 12,325 accidentes de tránsito a nivel nacional, en los cuales las atenciones prehospitalarias a las víctimas, brindadas por las ambulancias del Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad (9–1–1), se produjeron en el 23.6% y 25.3% para cada año respectivamente.

Mortalidad asociada al tránsito:

En la República Dominicana, cada año aproximadamente 3,000 personas pierden la vida a causa del tránsito, lo que sitúa al país entre los primeros cinco lugares en el mundo con las tasas más altas de mortalidad por cada 100 mil habitantes, según el último informe sobre

la situación mundial de la seguridad vial publicado por Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).

Las cifras totales de mortalidad fueron obtenidas a través de la combinación de las diferentes fuentes de datos de siniestralidad vial disponibles en el país, las cuales listamos a continuación:

- Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT);
- Ministerio de Salud Pública (MSP);
- Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF);
- Comisión Militar y Policial (COMIPOL);
- Centro Asistencial del Automovilista (CAA);
- Casa del Conductor (CMA);
- Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL);
- Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL).

Entre los años 2018 y 2019 se produjeron aumentos significativos en las cifras de muertes ocasionadas por el tránsito, sin embargo, en el año 2020 fallecieron 2,711 personas por la misma causa, reflejándose una disminución de un 15.4% respecto al año anterior. Esta reducción puede ser explicada en gran medida por los efectos generados por la pandemia del COVID-19 y las medidas restrictivas impuestas para limitar la movilidad y el libre tránsito de las personas.

La tasa de mortalidad asociada al tránsito por cada 100,000 habitantes, luego de mostrarse relativamente estable durante los años 2018 y 2019, en el 2020 se produjo una disminución aproximada de un 16% respecto al 2019, situándose en 25.9, siendo esta la más baja en los últimos cinco años.

En República Dominicana los hombres representan la mayor proporción de fallecidos. Para el año 2020, el 86.5% fueron hombres mientras que el 13.5% las mujeres. Los hombres registran en promedio una tasa 7 veces mayor a la registrada para las mujeres. Los grupos de mayor riesgo en la siniestralidad vial son las personas con edades comprendidas entre los 15 y 39 años, grupos en los que se concentró el 59.2% de las víctimas en el año 2020.

Las muertes causadas por el tránsito en función al medio de transporte utilizado por la víctima al momento del accidente para el periodo 2016–2020, son los usuarios de motocicletas los que representan el mayor porcentaje de las fatalidades con un 73.3%, seguido por los peatones con un 11.9%, siendo estos dos grupos los de mayor riesgo en las vías, luego los usuarios de automóviles con un 6.8% del total de muertes aproximadamente.

La mayor concentración de las muertes se produce en las siguientes siete provincias: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, La Altagracia, Distrito Nacional y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha producido aproximadamente el 60% de las fatalidades.

Morbilidad asociada al tránsito:

Las lesiones causadas por el tránsito están contenidas en la lista de eventos no transmisibles de notificación obligatoria a partir del número de urgencias atendidas en los diferentes centros de salud de segundo y tercer nivel en todo el territorio nacional, a través del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) que coordina la Dirección General de Epidemiología (DIGEPI) del Ministerio de Salud Pública (MSP).

En el país se reportan en promedio más de 100 mil personas lesionadas a causa de accidentes de tránsito cada año. Para el año 2020 se registra una reducción de 25.5% respecto al año 2019, dicha reducción, podría ser explicada por el impacto de la pandemia del COVID-19 y las medidas restrictivas de limitaciones en el tránsito.

La distribución de los lesionados según la provincia de ubicación del centro de salud que notifica la atención médica, evidencia que la mayor concentración de estas se registra en las siguientes ocho provincias: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, María Trinidad Sánchez, Distrito Nacional, Espaillat y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha registrado aproximadamente el 73% de las lesiones.

La proporción de lesionados a causa del tránsito según el sexo se muestra relativamente constante desde el año 2016, donde 3 de cada 4 personas lesionadas son hombres.

La población con edades entre 20 y 39 años representa la mayor proporción (52.5% en promedio) de las víctimas no mortales en el tránsito.

Indicadores de desempeño de la seguridad vial:

Respecto a los indicadores de desempeño de la seguridad vial, basados en los cinco principales factores de riesgo (No uso del cinturón de seguridad, No uso de Sistemas de Retención Infantil SRI, No uso de casco protector en motocicletas y bicicletas, Exceso de velocidad y alcohol y la conducción), el país cuenta con un marco regulatorio para estos.

En cuanto a la medición de los ya mencionados indicadores, actualmente desde el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) se trabaja en la definición de la metodología a ser utilizada en las investigaciones que son requeridas para la correcta y adecuada medición. Esto así, debido a que los instrumentos y/o procesos de recolección de datos vigentes, no permiten evaluar el impacto de esos factores de riesgo.

Costo económico de los siniestros de tránsito:

El Estudio realizado en el año 2013 por el Consejo Nacional de la Seguridad Social (CNSS) titulado: “Análisis del costo de los accidentes de tránsito, sus tendencias y situación actual de la cobertura de atención médica por accidentes de tránsito” estableció el costo social de las muertes anuales por accidentes de tránsito, el cual se estima que tiene un impacto equivalente al 2.21% del PIB anual, ello sin considerar el atribuible de los accidentados del tránsito que

resultan con discapacidad total o parcial (para el año 2020 el presupuesto destinado a salud alcanzaba el 2.5% del PIB).

Otro indicador útil para dimensionar este problema es el “Valor estadístico de una vida” VSL estimado por Viscusi y Masterman (2017) para los costos humanos de fatalidades estimados para 189 países, entre ellos la República Dominicana. El valor establecido es de US\$1.074 millones por cada vida que se pierde en el país.

El INTRANT a través del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) y junto a la Procuraduría General de la República (PGR), está llamado a realizar la estimación anual del costo económico para el estado dominicano de los accidentes de tránsito.

En ese sentido, el INTRANT con la colaboración y apoyo técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), desarrolló un documento metodológico que será utilizado por el OPSEVI para obtener la estimación del costo e impacto económico de la siniestralidad vial. En ese mismo tenor, cabe mencionar que ya se han iniciado los trabajos de coordinación interinstitucional que permitirán el cumplimiento del propósito ya mencionado.



INTRODUCCIÓN

La Seguridad Vial se entiende como *“una ciencia interdisciplinar que se centra en el estudio y el desarrollo de intervenciones que tienen por objeto la reducción de los accidentes de tráfico, así como la minimización de sus consecuencias, mediante el diseño y la implementación de las correspondientes medidas y contramedidas, que inciden sobre las distintas causas que los explican (factor humano, factores ambientales –vía, señalización y condiciones de la misma–, vehículo y “enforcement”). En el plano preventivo, la Seguridad Vial actúa a través de la reducción de los correspondientes factores de riesgo y preferentemente sobre los grupos de riesgo y los usuarios vulnerables. Desde este punto de vista, la ciencia de la seguridad vial es parte del problema general de salud pública. Así mismo, la Seguridad Vial también establece medidas protectoras y reparadoras que son de vital importancia”* (PENSV, 2017).

La Seguridad Vial, debido al impacto cada vez mayor, que tienen los siniestros de tránsito en las causas de muertes de la población, ha adquirido interés mundial, y es que las muertes causadas por el tránsito están ocupando un lugar superior al de las enfermedades más devastadoras que conocemos (PENSV, 2017).

La seguridad vial y los accidentes de tránsito son un problema de relevante importancia para la salud pública y el desarrollo de los países en el mundo, donde cada año alrededor de 1.35 millones de personas pierden la vida como consecuencia de los traumatismos que generan los accidentes de tránsito (OMS, Global Status Report on Road Safety, 2018). Según el Informe de la Situación Global sobre la Seguridad Vial 2018, elaborado y publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) los usuarios de las vías que más se ven afectados son los ciclistas, peatones y motociclistas, los cuales en conjunto representan el 54% de las muertes en el mundo (OMS, Global Status Report on Road Safety, 2018).

En la República Dominicana cada año aproximadamente 3,000 personas pierden la vida a causa del tránsito, lo que sitúa al país entre los primeros cinco lugares en el mundo con las tasas más altas de mortalidad por cada 100 mil habitantes, según el último Informe de la Situación Global sobre la Seguridad Vial publicado por Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).

El presente informe sobre el Estado de Situación Nacional de Seguridad Vial, ha sido estructurado en 4 capítulos fundamentalmente:

- En el CAPÍTULO PRIMERO se aborda el tema de la Institucionalidad, donde se destacan los avances en materia

de rectoría en el tema del tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial en la República Dominicana a partir de la aprobación de la Ley No. 63-17 en febrero del año 2017. Por otro lado, se realiza un análisis descriptivo de las informaciones sociodemográfica de la población.

- En el CAPÍTULO SEGUNDO se efectúan análisis enfocados en los factores determinantes en la siniestralidad vial: el factor humano abordado desde la educación vial; las infracciones en el tránsito; el factor vía, donde se caracteriza la red vial del país identificando de esta manera los puntos críticos o de alta concentración de accidentes y; el factor vehículos, donde se caracterizó el parque vehicular del país en los últimos cinco años (2016-2020).
- En el CAPÍTULO TERCERO se centra en un análisis minucioso de la siniestralidad vial registrada en el país en sus cuatro niveles: accidentes de tránsito, atención prehospitalaria o respuesta tras los accidentes, mortalidad y morbilidad.
- En el CAPÍTULO CUARTO, se describe a partir de lo establecido en la Ley No. 63-17 lo relacionado con los principales factores de riesgo en la seguridad vial, estos son: uso de cinturón de seguridad, uso de sistema de retención infantil (SRI), uso de casco en motocicletas y bicicletas, distracciones (uso de celular en la conducción), exceso de velocidad y alcohol y la conducción. Además, abordamos el tema de costo económico de los siniestros de tránsito para el estado dominicano, donde se mencionan los pasos importantes que desde el INTRANT y con el acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se dan para lograr medir de manera efectiva el impacto de esta problemática para la economía nacional.



METODOLOGÍA

Metodología de obtención de las cifras de muertos en tránsito.

Gracias a la coordinación establecida entre el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) a través del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) con las diferentes instituciones fuentes de datos, ha sido posible la integración y consolidación de toda la información disponible relacionada con la siniestralidad vial en la República Dominicana.

La metodología utilizada para la obtención de las cifras oficiales de mortalidad a causa de los traumatismos en el tránsito es la denominada “LinKage,” este proceso se desarrolla a través de uso del Software Rec Link III Relacionamiento Probabilístico de Registros (Desarrollado por Kenneth Camargo Jr. y Claudia Medida Coeli).

El **Linkage** consiste en la comparación, verificación y selección de registros comunes existentes entre diferentes bases de datos, con el objetivo de que se complementen unas a otras.

El tipo de Linkage es el probabilístico, que se basa en la utilización de campos comunes presentes en las diferentes bases de datos, con el fin de identificar cuándo y cuán probable es que un par de registros se refieran al mismo individuo.

Procesos Linkage Probabilístico

1. Normalización de los Campos comunes empleados en el Linkage.
2. El Blocking, creación de bloques lógicos de registros dentro de los archivos a ser relacionados.
3. Algoritmos, comparación aproximada de cadenas de textos (Ej: Manoel y Manuel).
4. Cálculo de scores, estos resaltan el grado de concordancia global entre los registros de un mismo par.
5. Definición de pares, clasificación de los registros relacionados en: Pares verdaderos, no pares y parejas dudosas.
6. Revisión manual de no pares y parejas dudosas.
7. Comprobación de duplicidad en los registros de archivos.
8. Obtención del listado o registros únicos de fallecidos en el tránsito incluidos las muertes ocurridas dentro de los 30 días posterior al accidente.

Fuentes y naturaleza de los datos

Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT): Registra las víctimas lesionadas y fallecidas en el lugar del hecho (In Situ) por siniestros viales a nivel nacional.

Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF): Responsable de la certificación de todas las muertes violentas en el país incluida naturalmente las causadas por el tránsito.

Ministerio de Salud Pública (MSP):

- **Sistema de Información de Mortalidad (SIM):** Sistema oficial para el registro de la mortalidad del país.
- **Programa de Reducción de Morbilidad por Accidentes de Tránsito (PREMAT).**
- **Dirección General de Epidemiología (DIGEPI).**

Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (COMIPOL): Registra los accidentes ocurridos principalmente en los tramos carreteros del país.

Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL): Responsables de los registros de víctimas de accidentes de tránsito laboral, es decir, en trayecto desde y hacia los lugares de trabajo.

Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL): Registra las víctimas de accidentes de tránsito pertenecientes al Seguro Familiar de Salud y que han requerido autorización de servicios producto del accidente.

La Casa del Conductor (CMA): Lleva los registros de siniestros en los que se ven involucrados los clientes que poseen algún servicio con ellos.

Centro del Automovilista (CAA): Lleva los registros de siniestros en los que se ven involucrados los clientes que poseen algún servicio con ellos.



Yagur

Cid Autos
El vehículo que buscas.
800.594.1004
www.cidautos.com

MENES
PATRILLAS DE COMBATE
800-600-1200

PRIMER CAPÍTULO

1.1. INSTITUCIONALIDAD

1.2. INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN DOMINICANA.

- 1.2.1. Evolución de la población por año.
- 1.2.2. Población por provincias.
- 1.2.3. Población por año según sexo.
- 1.2.4. Población por año según grupo etario.
- 1.2.5. Población por año según zona de residencia.
- 1.2.6. Producto Interno Bruto Per Cápita

PRIMER CAPÍTULO

1.1. INSTITUCIONALIDAD

La ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 24 de febrero de 2017, es el marco legal institucional para la seguridad vial. Esta tiene como objeto, regular y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar las políticas públicas relacionadas con la seguridad vial, la movilidad, el transporte terrestre y el tránsito.

Esta ley creó al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, INTRANT, como organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la ley No. 63-17 y sus reglamentos.

Así como también creó el Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT).

El INTRANT coordina con los ayuntamientos, y las demás áreas sectoriales de la Administración Pública, centralizada o descentralizada, cuyas competencias vinculan sus objetivos y acciones; como son los casos de la implementación de los siguientes planes: Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, 2017-2020; los planes locales de seguridad vial; y planes especiales de seguridad vial.

El financiamiento del sector está sujeto al principio general de la sostenibilidad pública. Serán asignadas al INTRANT fuentes permanentes y recursos generados por la actividad del propio sector, sin perjuicio de los planes de inversión pública en proyectos de movilidad, la adopción de medidas de deducción y exención impositiva, donaciones y legados, recursos provenientes de los organismos de financiamiento multilateral, y el direccionamiento de recursos consignados en el Presupuesto General del Estado que se asignen para financiar el gasto corriente del sector.

10.4
millones
habitantes
al 2020

1.2. INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA DE LA POBLACIÓN DOMINICANA.

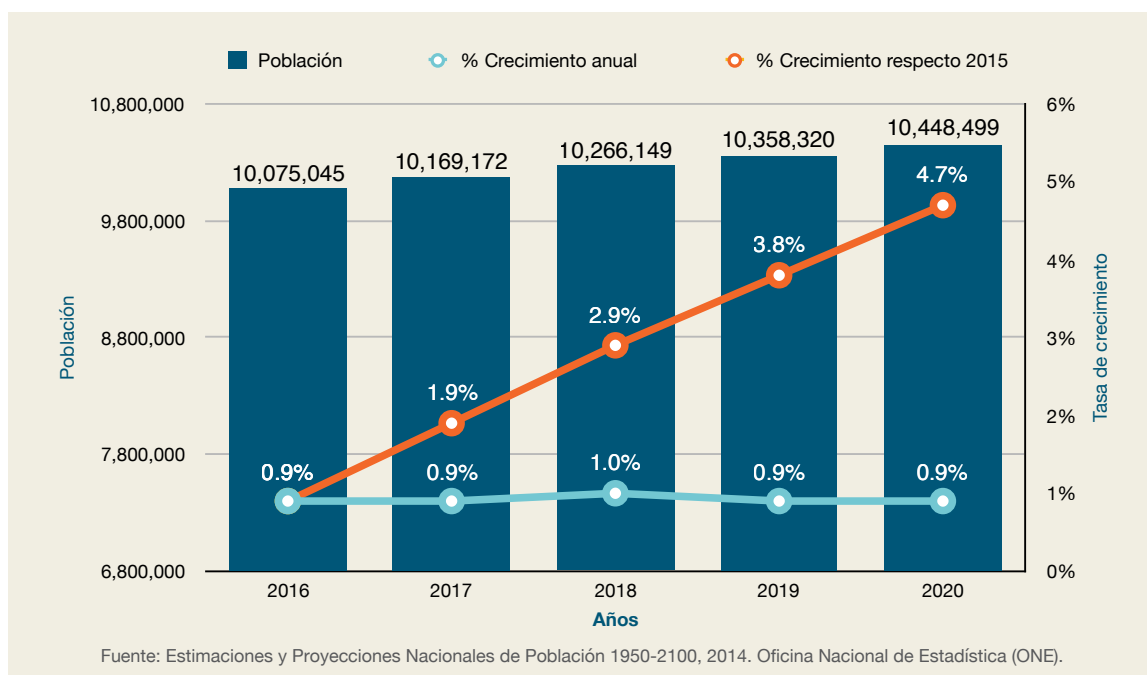
Para entender el impacto de cualquier problemática social, es fundamental conocer y entender cómo está compuesta la población. En ese sentido, a continuación, describiremos y analizaremos la información sociodemográfica de la población dominicana correspondiente al período 2016 – 2020.

1.2.1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR AÑO.

En base a las estimaciones y proyecciones nacionales de población, de la Oficina Nacional de Estadística (ONE), podemos observar que la población dominicana ha crecido aproximadamente un 4.7% con respecto al año 2015.

Además, debido en gran medida a las técnicas de proyección empleadas por la ONE, podemos apreciar un crecimiento constante de 0.9% anual, con una ligera inflexión en el año 2018 donde creció un 1% respecto al año anterior, volviendo a su ritmo de crecimiento promedio a partir del 2019.

Gráfica 1 Evolución de la Población Dominicana, Período 2016–2020



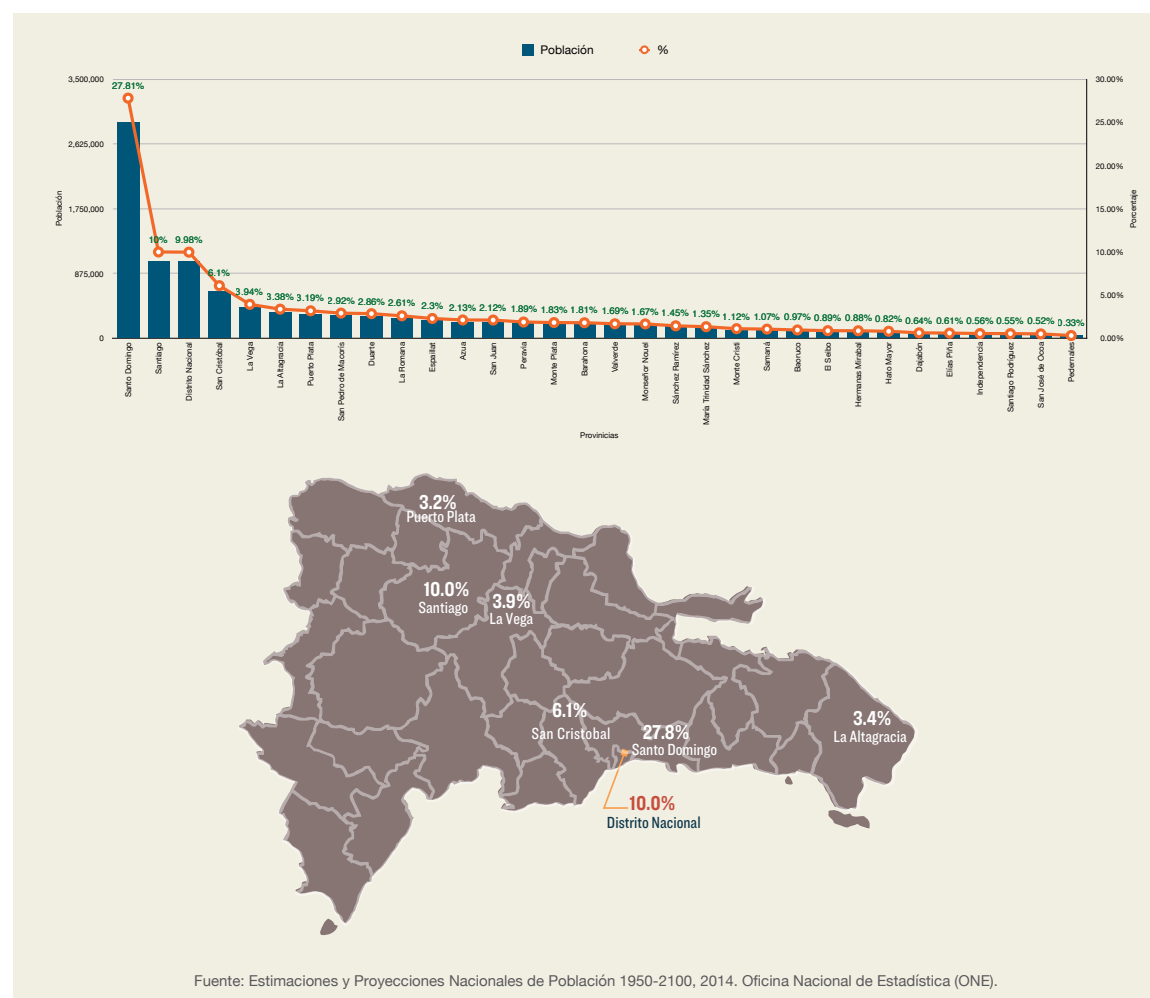
1.2.2. POBLACIÓN POR PROVINCIAS.

A continuación, mostraremos la distribución de la población dominicana por provincias, apreciándose que alrededor del 64.4% de la población, reside en las siguientes siete provincias:

1. Santo Domingo (27.8%)
2. Santiago (10.0%)
3. Distrito Nacional (10.0%)
4. San Cristóbal (6.1%)
5. La Vega (3.9%)
6. La Altagracia (3.4%)
7. Puerto Plata (3.2%)

Mientras que el 35.6% se distribuye en las 25 provincias restantes.

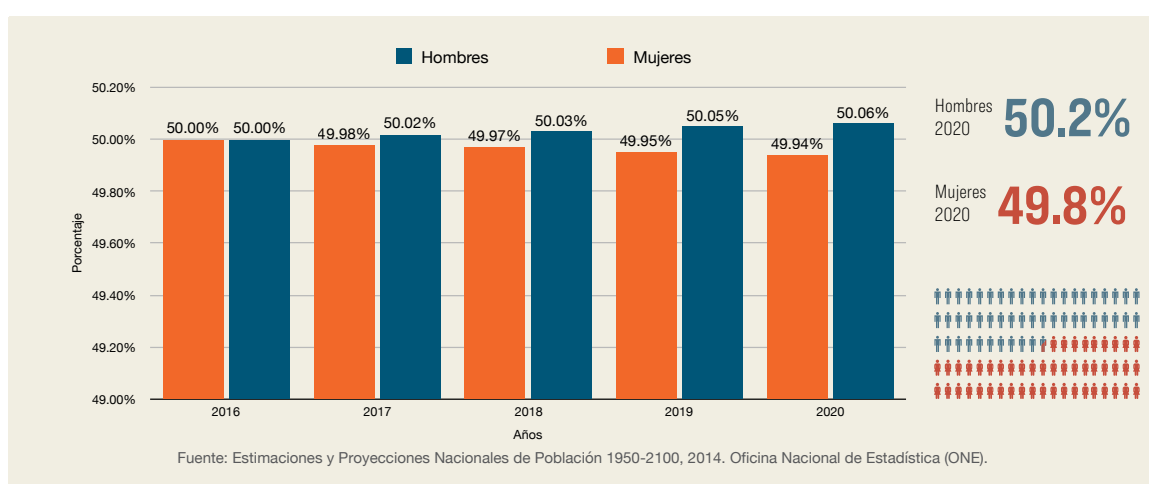
Gráfica 2 Población de la República Dominicana por provincia, año 2020



1.2.3. POBLACIÓN POR AÑO SEGÚN SEXO.

La población dominicana según el sexo está distribuida relativamente en porcentajes iguales. Esta relación de equilibrio entre los sexos tiene antecedentes históricos, según plantea el informe general del IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, realizado por la Oficina Nacional de Estadística (ONE), para 1920 los hombres representaban el 50% y las mujeres el 50% restante. A su vez, para 1950, 1960, 1970, 1981 y 2002, la población se distribuía igualitariamente, manteniendo la tendencia. Sin embargo, en el 2010, el 50.2% estaba constituida por hombres, mientras que las mujeres representaban el 49.8% restante.

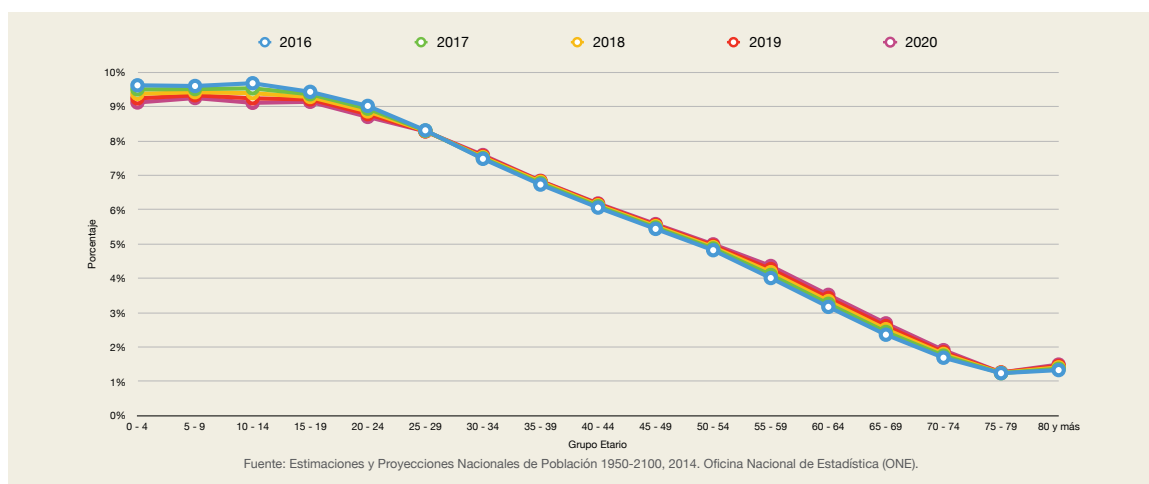
Gráfica 3 Población por sexo



1.2.4. POBLACIÓN POR AÑO SEGÚN GRUPO ETARIO.

Según la composición de la población por edades se puede afirmar que la República Dominicana es una población eminentemente joven, donde alrededor del 61.2% tiene menos de 35 años de edad; el 31.5% se encuentra entre los 35 y 64 años de edad y el restante 7.3% corresponde a la población de 65 años de edad y más.

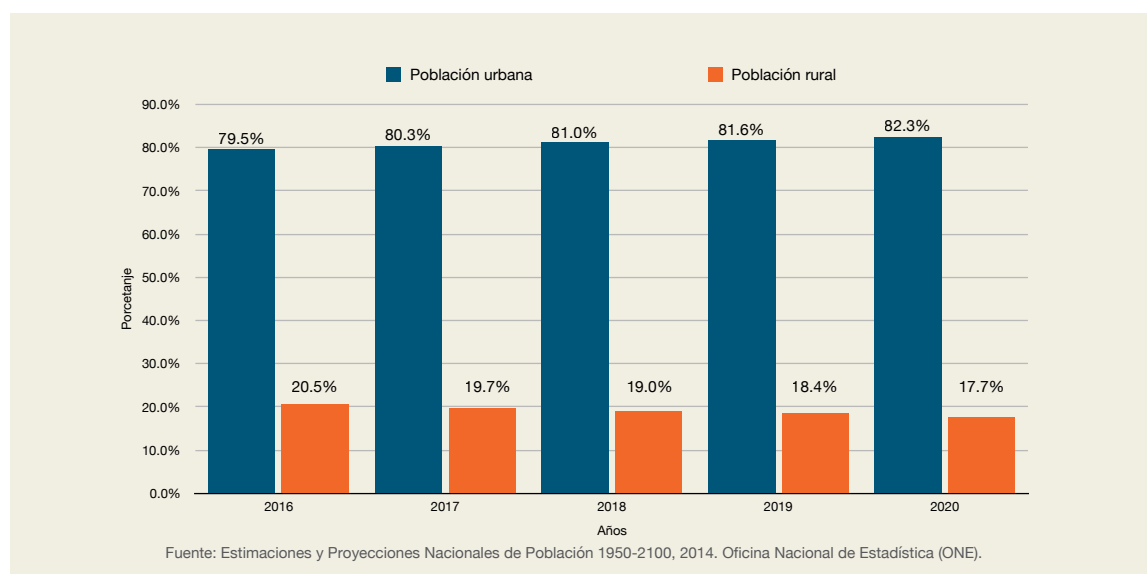
Gráfica 4 Población por edad



1.2.5. POBLACIÓN POR AÑO SEGÚN ZONA DE RESIDENCIA.

En República Dominicana, en los últimos cinco años se observa una tendencia al aumento de la proporción de la población que reside en las zonas urbanas, pasando de 79.5% en el año 2016 al 82.3% en el año 2020.

Gráfica 5 Población por zona de residencia



1.2.6. PRODUCTO INTERNO BRUTO PER CÁPITA

La economía dominicana en el 2020, conforme a su Producto Interno Bruto Per Cápita a precios corrientes, que expresado en dólares es US\$: 7,544.5 y con un equivalente en pesos dominicanos de RD\$426,535.7, este nivel de ingresos posiciona a la República Dominicana entre los países de ingresos medios; los cuales conjuntamente con los países de ingresos bajos presentan mayores problemas de seguridad vial y dificultad para resolverlos, que los países de altos ingresos.

SEGUNDO CAPÍTULO

2.1. VÍAS SEGURAS.

- 2.1.1. Características.
- 2.1.2. Tipos de vías.
- 2.1.3. Regulación.
- 2.1.4. Puntos críticos.

2.2. VEHÍCULOS SEGUROS.

- 2.2.1. Parque vehicular de la República Dominicana.
- 2.2.2. Parque vehicular por año.
- 2.2.3. Parque vehicular por año según tipo de vehículo.
- 2.2.4. Parque vehicular por sexo del propietario.
- 2.2.5. Parque vehicular por tipo según año de fabricación.
- 2.2.6. Tasas de motorización por 1,000 habitantes.

2.3. EDUCACIÓN VIAL.

2.4 INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

- 2.4.1. Número de infracciones de tránsito por año según tipo de infracción.
- 2.4.2. Tasa de infracciones de tránsito por 10,000 vehículos.





SEGUNDO CAPÍTULO

2.1. VÍAS SEGURAS.

2.1.1. CARACTERÍSTICAS.

La República Dominicana, conforme a información colocada en el Geoportal del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, cuenta con 1,395 km de carreteras troncales, 2,412 km de carreteras secundarias, 1,620 km de carreteras terciarias y más de 60,000 km de caminos vecinales, trochas y veredas.

2.1.2.TIPOS DE VÍAS.

Red principal o sistema troncal

1,395 km de
carretera
troncales



Esta red está integrada por carreteras con un elevado nivel de movilidad y diseñadas para grandes volúmenes de tráfico. Su función principal es atender el tránsito de larga distancia y conectar las principales ciudades o centros generadores de actividad. Para la red troncal se han escogido los números del 1 al 9, los cuales están inscritos dentro de la forma de un escudo dominicano con los colores rojo, blanco y azul y las leyendas en blanco.

Red Regional o sistema secundario

2,412 km de
carreteras
secundarias



istema formado por carreteras caracterizadas por atender las demandas del tránsito entre ciudades o centros de menor actividad no servidos por la red troncal o sistema primario. Así mismo, sus carreteras actúan como alimentadoras del sistema primario. Para la numeración de la red regional se usan los números del 10 al 199 inscritos en negro dentro de un círculo blanco centralizado en una placa cuadrada.

Red local o sistema terciario

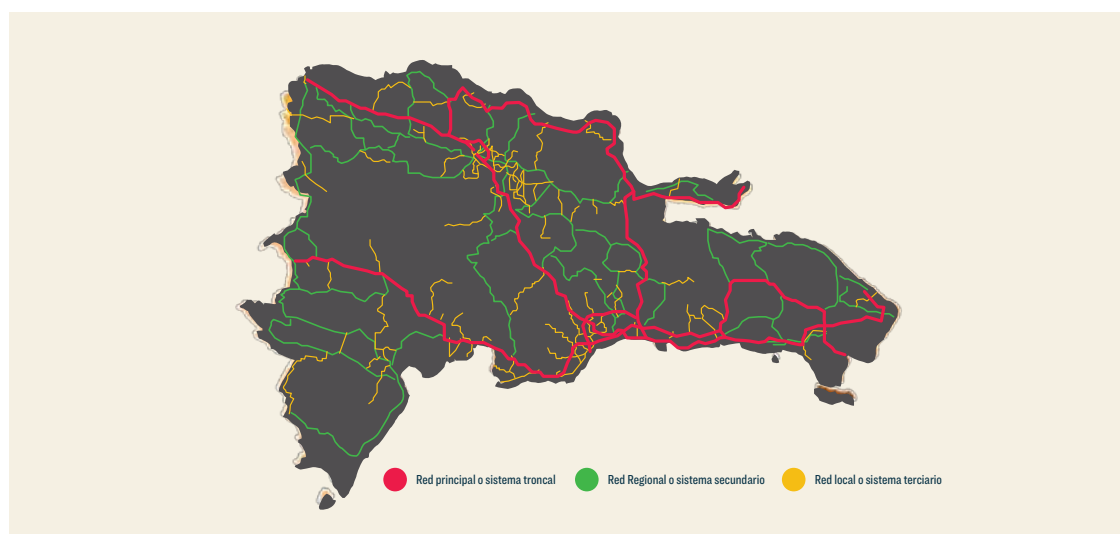
1,620 km de
carreteras
terciarias



La red local está formada por carreteras o caminos que en general son de pequeña extensión, destinadas principalmente a dar acceso al tráfico intermunicipal, sirviendo de nexo entre las pequeñas localidades o poblados con el sistema secundario. Para la red local se asignan los números del 200 al 999, inscribiendo dichos números en una placa diseñada con iguales dimensiones y características que las que identifican la red regional, utilizando un cuadrado en lugar de un círculo para alojar el número. Este sistema lo constituye la red de caminos vecinales en sus dos categorías de primer y segundo orden.

La numeración de las carreteras locales se establece por región de la forma siguiente:

- Del 200 al 499 para las localizadas en la región Norte.
- Del 500 al 799 para las localizadas en la región Sur.
- Del 800 al 999 para las localizadas en la región Este.



2.1.3. REGULACIÓN.

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre de la República Dominicana, INTRANT, reglamenta el uso de las vías, y le corresponde tomar en consideración las necesidades de seguridad pública, el buen orden en el tránsito, las características y uso de las vías públicas, los lugares, las características y uso de los diferentes vehículos que transiten por las vías públicas. En las vías urbanas, el INTRANT junto a los ayuntamientos regulan o especializan mediante las señales correspondientes y definen las clases de vehículos que pueden transitar por las mismas. Para los cambios del uso de las vías, que afecten el desenvolvimiento del tránsito, ambas instituciones coordinan con la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) su autorización, estableciendo la señalización adecuada para garantizar la seguridad vial.

El INTRANT, también coordina con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y a la seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y el transporte terrestre.

Las señalizaciones en las vías públicas de la República Dominicana, son establecidas por el INTRANT, de acuerdo a los estándares del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito y Señalización. Para tales fines, se elaboró la Resolución No. 005-2020 del 6 de julio de 2020.

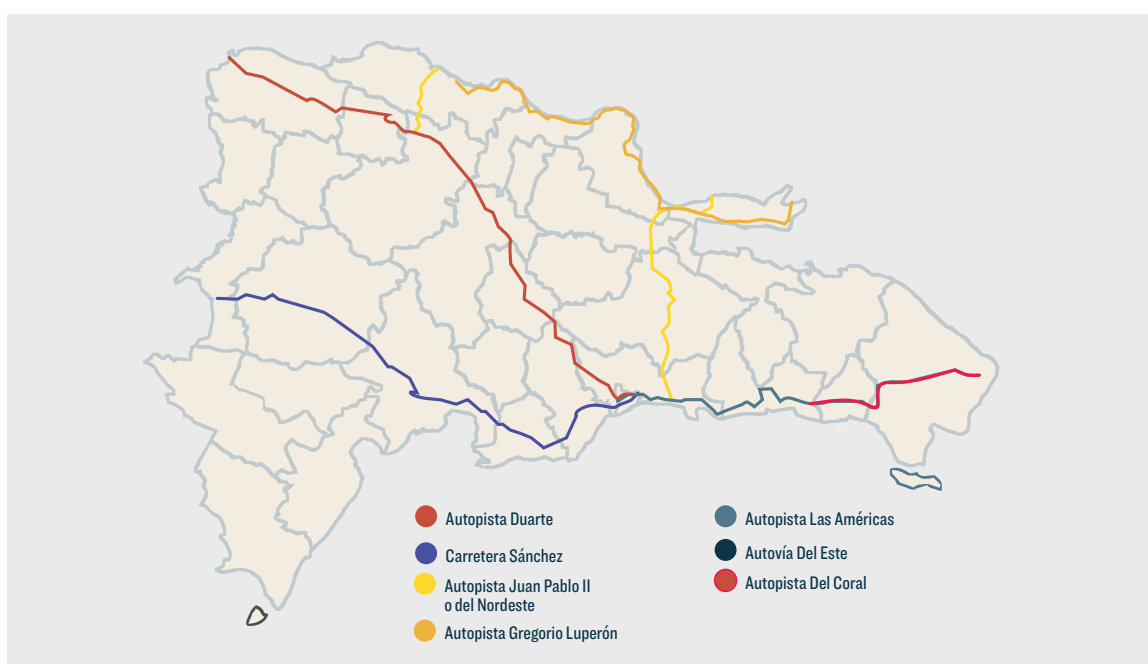
2.1.4. PUNTOS CRÍTICOS.

En la República Dominicana alrededor del 60% de las muertes a causa del tránsito ocurren en autopistas y carreteras, las cuales comunican las distintas regiones y principales provincias del país.

En ese sentido a continuación, se presenta para las vías más importantes del país, un mapa en el cual se pueden apreciar los distintos tramos en los que se producen los mayores números de víctimas mortales causadas por el tránsito.

Las vías analizadas y presentadas en el siguiente mapa son las siguientes:

1. Autopista Duarte
2. Autopista 6 de noviembre
3. Carretera Sánchez
4. Autopista Juan Pablo II o del Nordeste
5. Autopista Las Américas
6. Autovía Del Este
7. Autopista Del Coral



El número de muertes registradas para estas principales vías del país durante el periodo 2016-2020, se presenta a continuación en la siguiente tabla.

Tabla 1. Muertes a causa del tránsito según vías troncales.

Macro Regiones	Vías	Años					Total
		2016	2017	2018	2019	2020	
Norte		241	250	300	210	215	1,216
	Aut. Duarte	225	247	265	195	197	1,129
	Aut. Joaquín Balaguer	16	3	35	15	18	87
Suroeste		94	76	100	99	154	523
	Carretera Sánchez	63	46	66	63	106	344
	Aut. 6 de noviembre	31	30	34	36	48	179
Sureste		98	224	109	106	81	618
	Aut. Las Américas	52	174	59	54	30	369
	Autovía Del Este	14	17	33	21	20	105
	Autovía Del Coral	16	20	12	17	15	80
	Autovía Del Nordeste	16	13	5	14	16	64
Total		433	550	509	415	450	2,357

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

2.2. VEHÍCULOS SEGUROS.

Para garantizar la seguridad de los vehículos, la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana atribuye al INTRANT la elaboración del Reglamento de Inspección Técnica vehicular, el cual tiene por objeto establecer las reglas técnicas para comprobar el correcto funcionamiento de los vehículos de motor que transiten por las vías públicas de la República Dominicana, el mismo fue promulgado mediante el Decreto núm. 5-19.

Para la aplicación de este reglamento es preciso contar con todas sus normativas técnicas aprobadas, de las cuales dos se encuentran listas (Estaciones de Inspección Técnica-Vehicular y Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica Vehicular Resolución) y una tercera que aún está pendiente de borrador (Condiciones Vehiculares Requeridas para la Circulación).

Otro aspecto importante y una atribución del INTRANT, es concretar el reglamento para la homologación de los vehículos de motor, el mismo aún se encuentra pendiente.

Más de 4.8 millones de unidades al 2020

2.2.1. PARQUE VEHICULAR DE LA REPÚBLICA DOMINICANA.

La Dirección General de Impuestos Internos (DGII) es el organismo responsable de administrar los registros del parque vehicular de la República Dominicana, proporcionando datos mediante informes estadísticos, que ofrecen un estado de situación general sobre la cantidad y composición de los vehículos, así como en función a los tipos y características. Del mismo modo, nos permite observar la evolución del parque vehicular en el que cada año se evidencia un crecimiento importante para cada tipo de vehículo.

2.2.2. PARQUE VEHICULAR POR AÑO.

El parque vehicular en República Dominicana, entre los años 2016 y 2020 se incrementó en un 25.6%, con un crecimiento promedio anual de 6.04 % durante el mismo período. La tasa de crecimiento anual del parque vehicular se mantuvo por encima del 6% durante los años 2016-2019, sin embargo, para el año 2020 se produce una disminución de la tasa en un 2% respecto al año anterior, situándose en 4.5%. Esta disminución podría ser explicada por el impacto negativo que ha tenido la pandemia del Covid-19 en las economías del mundo.

Gráfica 6 Evolución anual del parque vehicular, período 2016-2020

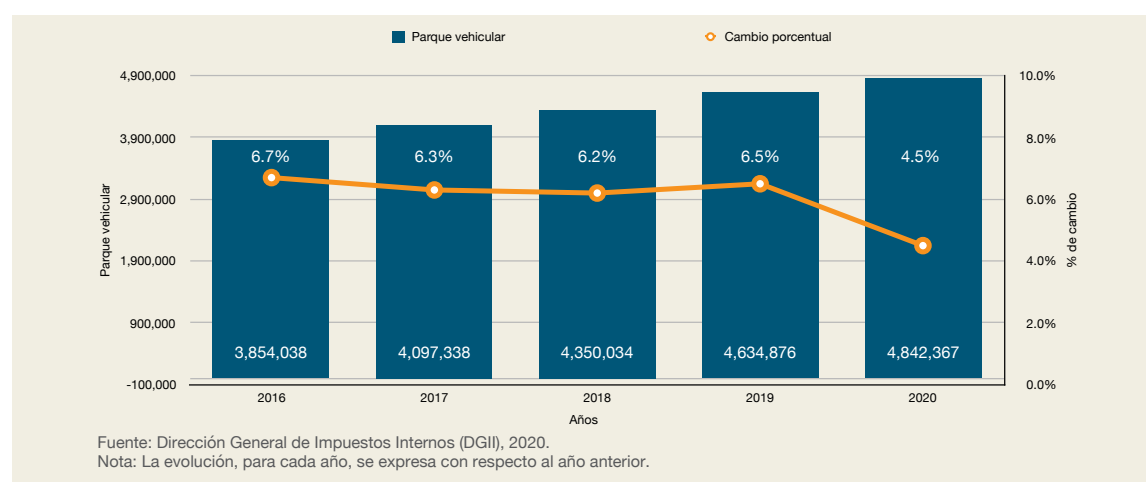


Tabla 2. Parque vehicular por provincias.

Tipo de Vehículo									
Provincias	Automóviles	Autobuses	Jeep	Carga	Motocicletas	Volteo	Máquinas Pesadas	Otros	
Azua	9,179	679	3,584	5,276	40,219	268	99	95	59,399
Bahoruco	2,726	165	885	806	8,127	82	16	20	12,827
Barahona	7,111	584	3,559	3,203	35,295	212	61	135	50,160
Dajabón	1,607	212	1,614	1,849	13,745	88	100	39	19,253
Distrito Nacional	393,943	47,180	183,939	191,840	679,487	8,348	11,478	10,417	1,526,631
Duarte	15,956	2,264	9,887	11,286	101,643	382	1,157	193	142,770
El Seibo	2,256	208	1,558	1,724	16,907	99	80	25	22,857
Elías Piña	1,350	89	462	394	3,439	33	26	5	5,798
Españat	13,786	1,879	11,783	10,920	63,334	425	228	176	102,530
Hato Mayor	3,017	201	1,445	1,739	17,650	99	158	37	24,346
Hermanas Mirabal	6,256	754	4,778	4,135	40,789	172	179	66	57,130
Independencia	1,590	85	472	486	2,783	35	14	4	5,469
La Altagracia	40,194	1,925	14,112	11,234	100,399	692	397	304	169,257
La Romana	23,546	1,672	9,327	7,052	106,505	369	429	226	149,126
La Vega	20,495	2,974	17,957	16,932	188,142	881	1,203	355	248,938
María Trinidad Sánchez	6,350	852	3,978	4,512	57,438	288	449	46	73,914
Monseñor Nouel	10,880	1,026	6,589	4,819	65,908	334	220	144	89,920
Monte Cristi	3,068	479	3,390	4,190	112,776	180	587	92	124,763
Monte Plata	4,119	326	1,951	1,975	18,427	115	64	22	26,999
Pedernales	556	46	299	394	2,246	20	9	16	3,586
Peravia	12,478	967	6,176	5,797	47,069	391	154	234	73,267
Puerto Plata	22,905	1,999	16,719	10,409	75,392	636	291	351	128,701
Samaná	6,128	317	2,992	1,948	26,660	275	62	26	38,409
San Cristóbal	29,819	3,075	16,159	13,118	148,927	850	400	727	213,075
San José de Ocoa	1,444	146	1,252	1,353	10,574	81	27	18	14,895
San Juan	11,316	1,098	5,092	4,964	44,262	384	423	83	67,622
San Pedro de Macorís	17,623	1,498	8,318	5,691	83,610	245	273	324	117,582
Sánchez Ramírez	6,316	875	3,589	4,313	32,843	167	404	67	48,573
Santiago	65,586	11,037	63,008	42,306	149,283	2,312	1,734	1,416	336,682
Santiago Rodríguez	2,436	196	1,912	2,679	11,346	85	53	124	18,831
Santo Domingo	242,772	26,097	104,130	74,070	318,800	2,874	3,088	3,270	775,102
Valverde	7,495	986	5,995	7,349	71,432	266	339	94	93,955
Total	994,301	111,891	516,913	458,762	2,695,456	21,690	24,204	19,150	4,842,367

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020. 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos. 2/ Incluye Camiones y Camionetas.
3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

2.2.3. PARQUE VEHICULAR POR AÑO SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO.

Más del **55%**
son motoci-
cletas

La composición del parque vehicular de la República Dominicana por años según los tipos de vehículos se presenta en la tabla 3, donde se observa que al cierre del año 2020 la cantidad de motocicletas ascendió a más de 2.6 millones de unidades, seguido por los automóviles con poco menos del millón de unidades.

Entre los años 2016–2019 se produjo un incremento en el número de vehículos de aproximadamente 988,329 unidades. De este incremento el 60.6% fue aportado por las motocicletas, es decir, que, en los últimos cinco años, 6 de cada 10 vehículos registrados en el país fueron motocicletas.

Tabla 3. Parque vehicular por tipo de vehículo.

Tipo de Vehículo	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Autobuses	92,144	96,473	101,149	107,147	111,891
Automóviles 1/	816,470	865,186	909,420	956,994	994,301
Carga 2/	405,292	418,573	431,109	446,833	458,762
Jeep	386,706	419,442	449,918	487,157	516,913
Máquinas Pesadas	21,411	22,254	23,013	23,680	24,204
Motocicletas	2,096,196	2,238,671	2,398,511	2,573,494	2,695,456
Volteo	19,974	20,293	20,746	21,213	21,690
Otros 3/	15,845	16,446	17,018	18,358	19,150
Total	3,854,038	4,097,338	4,350,884	4,634,876	4,842,367

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.

Notas:

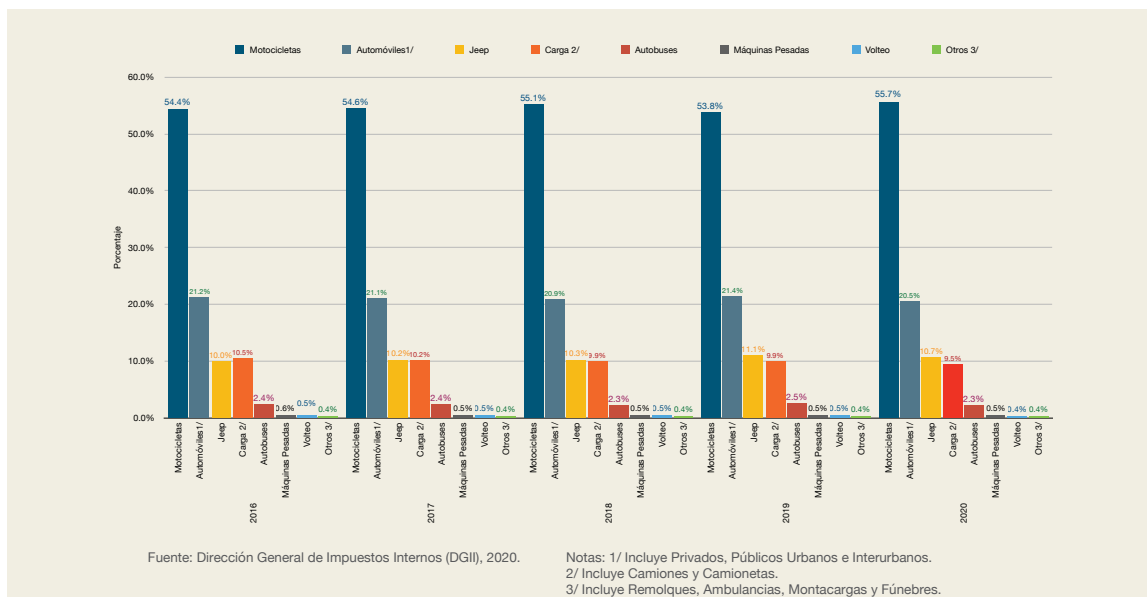
1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Camiones y Camionetas.

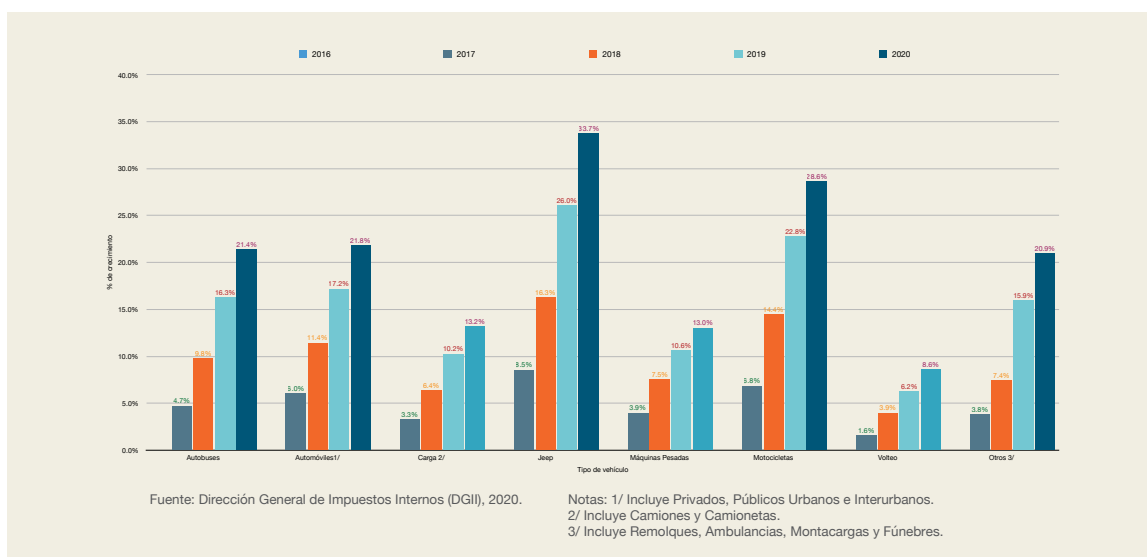
3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

La participación de las motocicletas dentro de la composición del parque vehicular, presentan un comportamiento similar para cada año, con una proporción en el año 2020 de más del 55% del total de vehículos registrados, seguido por los automóviles con un 20.5%. Estos dos tipos de vehículos representan aproximadamente el 76% del parque vehicular.

Gráfica 7 Participación porcentual del parque vehicular por tipo vehículo



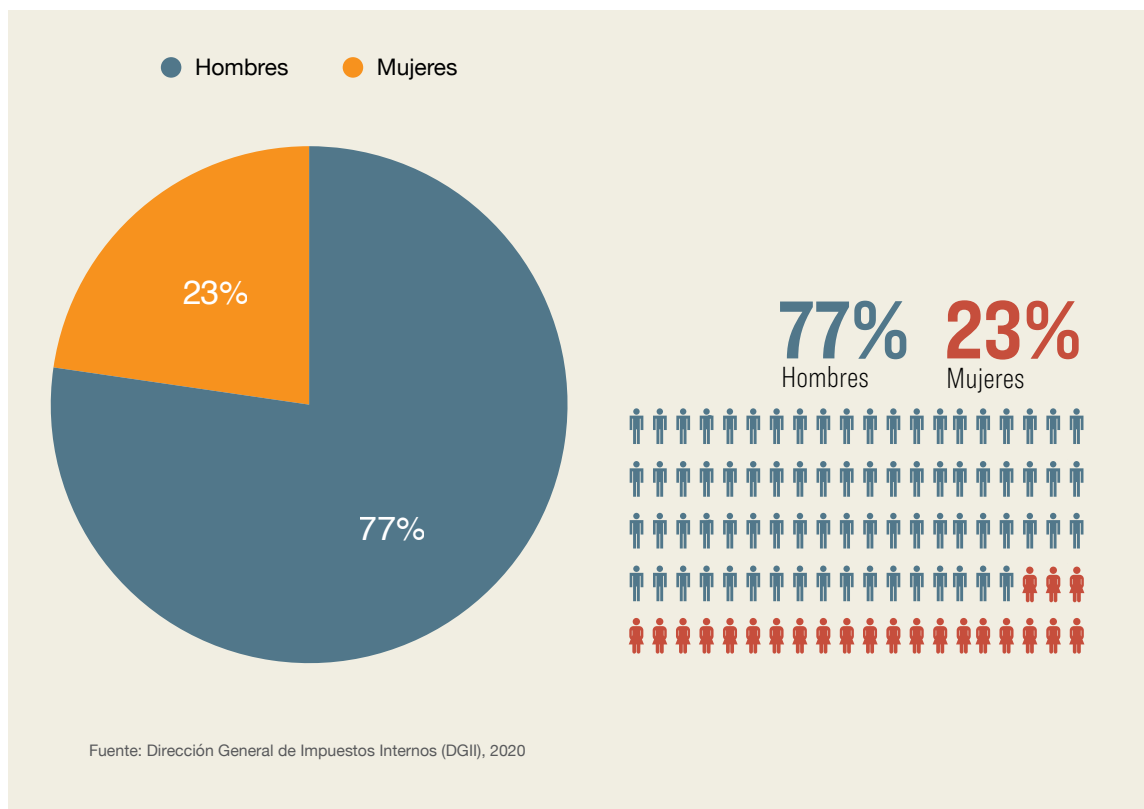
Gráfica 8 Crecimiento porcentual del parque vehicular por tipo vehículo, respecto al año 2016



2.2.4. PARQUE VEHICULAR POR SEXO DEL PROPIETARIO.

Al analizar la distribución porcentual según el sexo de los propietarios de vehículos, para el año 2020, podemos observar que aproximadamente 2 de cada 10 propietarios de vehículos son mujeres. Sin embargo, al desagregar por tipo de vehículo identificamos que en los automóviles y las Jeepetas, la proporción es de aproximadamente 3 de cada 10.

Gráfica 9 Proporción del parque vehicular por sexo del propietario



El 42.7%
del parque
vehicular
tiene más
de 20
años de
antigüedad

2.2.5. PARQUE VEHICULAR POR TIPO SEGÚN AÑO DE FABRICACIÓN.

Al analizar la composición del parque vehicular según año de fabricación, observamos que aproximadamente el 42.7% tienen más de 20 años de antigüedad, de estos los de mayores porcentajes son los siguientes: el 52.5% son motocicletas, el 26.2% automóviles y los vehículos de carga con un 12.1%.

Tabla 4. Parque vehicular según año de fabricación al 31 de diciembre de 2020.

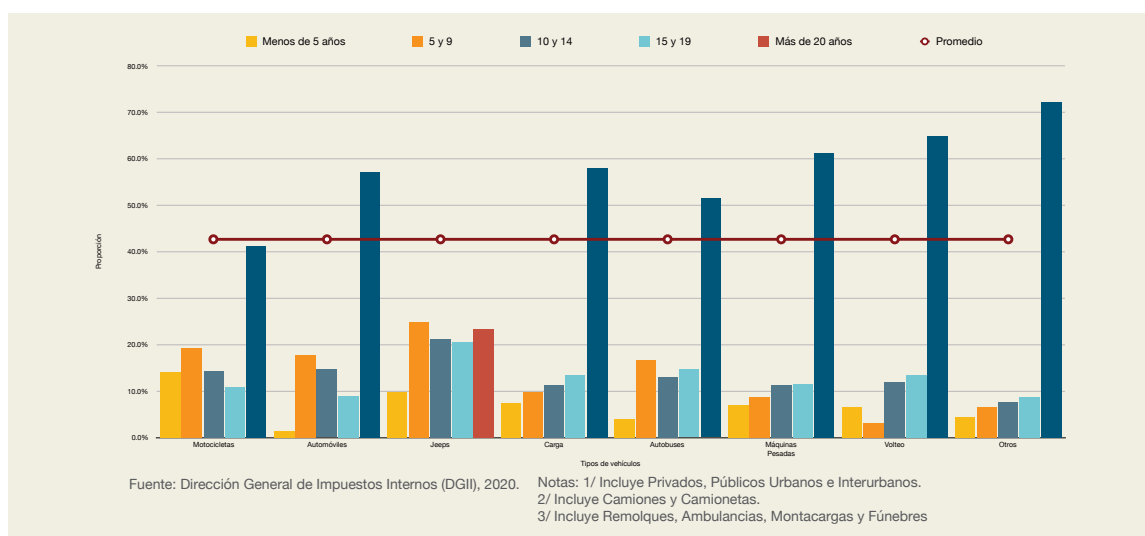
Tipo de Vehículo										
Año de Fabricación	Motocicletas	Automóviles	Jeeps	Carga	Autobuses	Máquinas Pesadas	Volteo	Otros	Total	Porcentaje
2000	1,087,112	542,910	92,855	250,910	54,515	14,025	13,360	13,374	2,069,061	42.70%
2001	20,659	25,726	28,668	15,073	3,156	796	739	468	95,285	2.00%
2002	28,084	21,851	29,684	14,937	5,053	750	879	473	101,711	2.10%
2003	25,748	18,388	19,057	11,531	4,119	351	784	341	80,319	1.70%
2004	21,557	10,593	16,789	6,837	1,898	287	97	223	58,281	1.20%
2005	72,004	17,723	20,077	12,750	2,529	644	657	312	126,696	2.60%
2006	147,498	20,715	21,199	15,369	2,808	782	492	364	209,227	4.30%
2007	121,833	23,796	23,918	16,621	2,736	825	1,194	340	191,263	3.90%
2008	94,675	22,928	23,888	11,519	2,714	817	893	341	157,775	3.30%
2009	43,820	23,984	11,825	6,841	1,791	260	275	215	89,011	1.80%
2010	66,691	37,778	18,073	6,839	2,431	452	110	246	132,620	2.70%
2011	62,378	37,654	31,542	10,201	4,821	388	112	323	147,419	3.00%
2012	86,850	43,932	23,809	9,039	4,319	317	85	364	168,715	3.50%
2013	70,100	49,137	29,597	9,723	4,821	492	63	195	164,128	3.40%
2014	108,142	47,131	32,779	7,982	4,579	332	152	171	201,268	4.20%
2015	135,352	24,594	23,084	8,806	3,123	432	175	268	195,834	4.00%
2016	121,009	11,691	19,290	9,698	1,886	536	188	264	164,562	3.40%
2017	113,456	6,596	17,270	8,520	1,357	719	344	249	148,511	3.10%
2018	99,477	4,040	12,373	8,547	1,419	617	433	296	127,202	2.60%
2019	120,150	1,296	10,680	9,306	1,166	259	197	220	143,274	3.00%
2020	44,028	1,252	9,600	6,965	642	118	375	95	63,075	1.30%
2021	4,834	586	855	748	8	5	86	8	7,130	0.10%
Total	2,695,457	994,301	516,912	458,762	111,891	24,204	21,690	19,150	4,842,367	100.00%

Fuente: Dirección General de Impuestos Internos (DGII), 2020.

Notas: 1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos. 2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

Gráfica 10 Parque vehicular según año de fabricación al 31 de diciembre de 2020



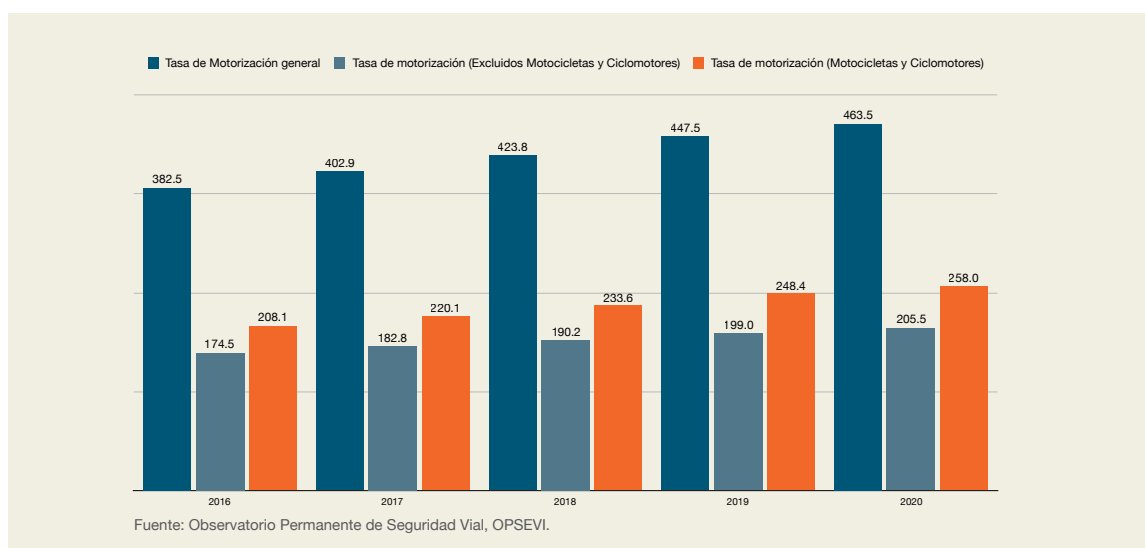
2.2.6. TASAS DE MOTORIZACIÓN POR 1,000 HABITANTES.

La tasa de motorización en República Dominicana ha mantenido un crecimiento promedio de 5% en los últimos cinco años. Destacando que el parque vehicular crece proporcionalmente cada año, 6 veces más que la población. A partir del año 2017 el país tiene una relación de aproximadamente 4 vehículos por cada 10 habitantes.

Al analizar la tasa de motorización cuando se excluyen las motocicletas y los ciclomotores, se observa un crecimiento promedio de 4% en los últimos cinco años. Con una relación de aproximadamente 2 vehículos de cuatro o más ruedas por cada 10 habitantes.

En cuanto la tasa de motorización donde se consideran únicamente las motocicletas y los ciclomotores, el crecimiento promedio es de 5.5% en los últimos cinco años. Con una relación de aproximadamente 1 motocicleta por cada 4 habitantes.

Gráfica 11 Tasas de Motorización por 1,000 vehículos





2.3. EDUCACIÓN VIAL.

Las políticas públicas de la enseñanza de la educación vial para concientizar a la población y prevenir los comportamientos incorrectos al hacer uso de las vías públicas son establecidas por la Escuela Nacional de Educación Vial, ENEVIAL, una dependencia del INTRANT. En ese sentido, está promulgado bajo el Decreto No. 2-19 del 8 de enero de 2019, el Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial.

La ENEVIAL bajo la dirección funcional del Ministerio de Educación, debe definir los contenidos curriculares sobre educación vial a ser impartidos en los diferentes niveles de la educación inicial, básica y media. Aunque estos se han definido parcialmente en el reglamento mencionado en el anterior párrafo, las guías didácticas están aún en proceso de aprobación. Por esa razón, no obstante, habiendo aprobado el Consejo Nacional de Educación la impartición de la educación vial de manera transversal, en el currículum escolar, aún no se implementa la misma en el país.

Otras de las atribuciones de la ENEVIAL son, diseñar las pautas para la regulación de las autorizaciones de todas las escuelas privadas de enseñanza de conductores, esto se ha logrado a través de la promulgación del Decreto No. 1-19 del 8 de enero de 2019 sobre el Reglamento de las Escuelas de Conducir, cuya puesta en práctica está en proceso.

En cuanto a impartir cursos y charlas de concientización a conductores e infractores, así como aspirantes a conductores, se ha venido cumpliendo muy satisfactoriamente con esta atribución.

2.4 INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

La Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), es el organismo responsable de aplicar controles de fiscalización y registrar las sanciones impuestas por las violaciones a las normas de tránsito establecidas en la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

A continuación, se analizan las infracciones registradas por la DIGESETT durante el período 2018-2020, en el cual se impusieron 2,431,590 multas, siendo 2019 el año en cual se registra la mayor cantidad de infracciones, superando el millón inclusive.

2.4.1. NÚMERO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR AÑO SEGÚN TIPO DE INFRACCIÓN.

Las sanciones o multas impuestas registradas por la DIGESETT en función de las violaciones a las disposiciones de la Ley No. 63-17 según el tipo de infracción, arroja que durante el periodo 2018-2020 el mayor número de infracciones registradas fue por el no uso del casco protector en usuarios de motocicletas con aproximadamente el 26%, seguido por, estacionarse en lugares prohibidos (8.09%), transitar sin licencias de conducir o con ella vencida (8%), violación a la luz roja del semáforo (7.98%), transitar sin el seguro del vehículo o con el vencido (7.49%), así como el no uso del cinturón de seguridad (6.67%).

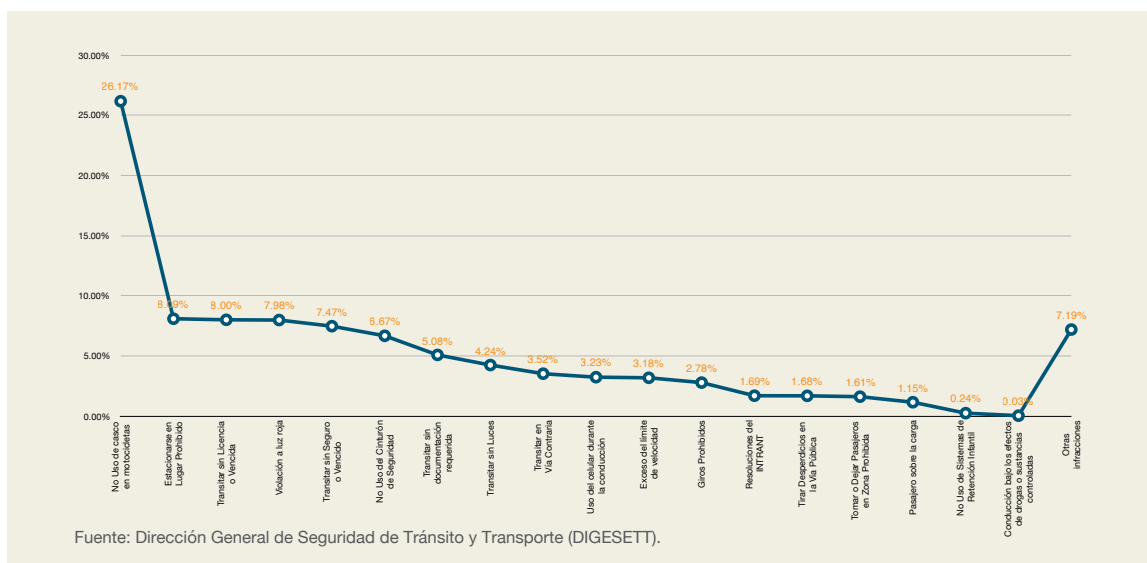
26% de las infracciones por no uso de casco en motocicletas

Tabla 5. Infracciones de tránsito por año según tipo de infracción.

Tipo de infracción	Años			Total
	2018	2019	2020	
No uso de casco en motocicletas	209,670	248,639	178,142	636,451
Estacionarse en lugar prohibido	83,107	68,921	44,682	196,710
Transitar sin licencia o vencida	71,169	87,558	35,822	194,549
Violación a luz roja	61,911	72,103	60,072	194,086
Transitar sin seguro o vencido	47,822	88,028	45,901	181,751
No uso del cinturón de seguridad	72,964	57,569	31,555	162,088
Transitar sin documentación requerida	45,671	52,876	24,976	123,523
Transitar sin Luces	17,184	52,240	33,581	103,005
Transitar en vía contraria	33,762	30,046	21,901	85,709
Uso del celular durante la conducción	30,882	31,518	16,156	78,556
Exceso del límite de velocidad	19,366	29,288	28,650	77,304
Giros prohibidos	24,103	28,875	14,730	67,708
Resoluciones del INTRANT	2,171	25,895	12,984	41,050
Tirar desperdicios en la vía pública	15,649	17,718	7,440	40,807
Tomar o dejar pasajeros en zona prohibida	16,096	16,212	6,832	39,140
Pasajero sobre la carga	11,393	11,039	5,513	27,945
No uso de sistemas de retención infantil	2,601	2,583	541	5,725
Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas	439	206	9	654
Otras infracciones	46,970	82,538	45,321	174,829
Total	812,930	1,003,852	614,808	2,431,590

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT)

Gráfica 13 Infracciones de tránsito por año según tipo de infracción

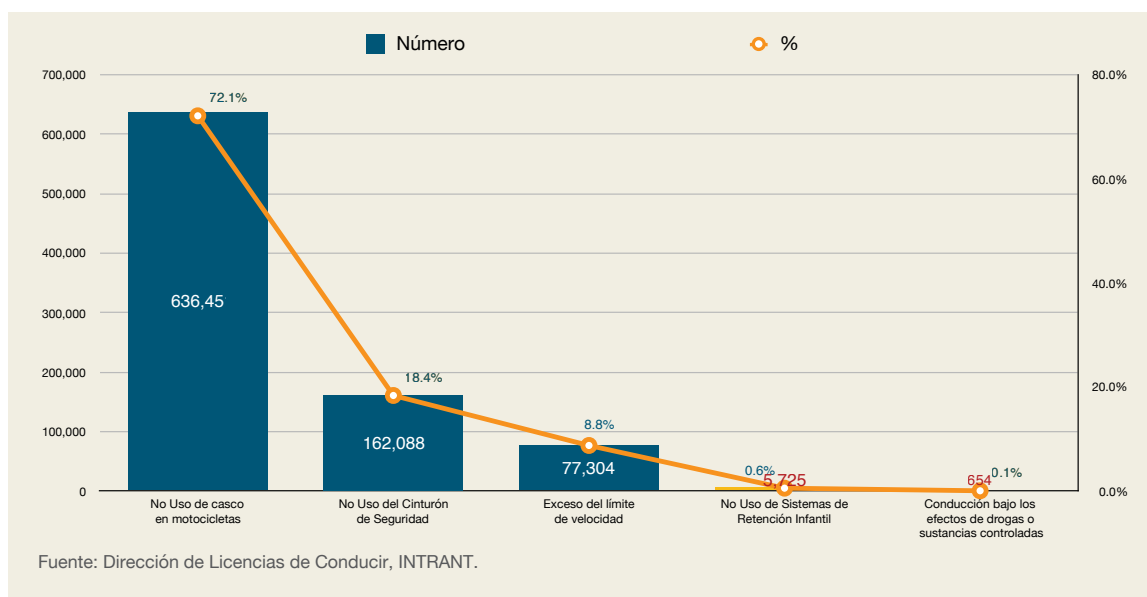


Infracciones de tránsito hacia los principales factores de riesgo en seguridad vial.

Durante el período 2018-2020, en el país se registraron un total de 882,222 infracciones relacionadas con los 5 principales factores de riesgos de la seguridad vial. De las cuales aproximadamente 7 de cada 10 corresponde al no uso de casco protector en motocicletas, mientras que 2 de cada 10 fueron por el no uso de cinturón de seguridad y 1 de cada 10 por exceder los límites de velocidad.

Menos del 1% correspondió al no uso de sistemas de retención infantil y conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias controladas.

Gráfica 14 infracciones a los cinco factores de riesgo de la Seguridad Vial



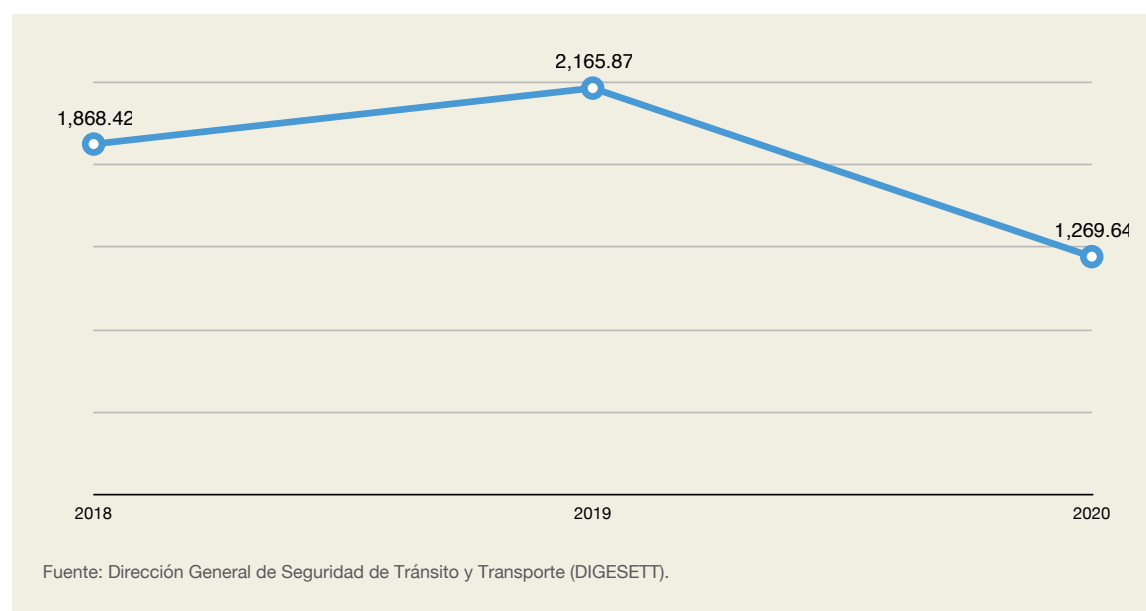
2.4.2. TASA DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR 10,000 VEHÍCULOS.

Al analizar las infracciones impuestas por la DIGESETT en función al parque vehicular, observamos que entre los años 2018 y 2019 en promedio se fiscalizaron 2 de cada 10 vehículos inscritos, sin embargo, esta relación se reduce en aproximadamente un 50% en el año 2020, donde básicamente se fiscaliza 1 de cada 10 vehículos.

En la siguiente gráfica se puede observar, el comportamiento de las tasas de infracciones por cada 10 mil vehículos inscritos, donde resalta la importante disminución de este indicador para el año 2020, resultado que podría explicarse por las medidas de restricción al libre tránsito generadas por la pandemia del COVID-19.

2
infraccio-
nes por
cada 10
vehículos
inscritos

Gráfica 15 Tasa de infracciones de tránsito por 10,000 vehículos



TERCER CAPÍTULO

3.1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

- 3.1.1. Número de accidentes de tránsito por año según tipo.
- 3.1.2. Número de accidentes de tránsito por año según mes, período 2019–2020
- 3.1.3. Tasa de accidentes por 10,000 vehículos inscritos.

3.2. RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

- 3.2.1. Asistencias a emergencias por la DIGESETT.
- 3.2.2. Atención prehospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito.
- 3.2.3. Atención prehospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito en ciudades.

3.3. MORTALIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO.

- 3.3.1. Muertes a causa del tránsito a nivel nacional.
- 3.3.2. Tasa de muertes por 100,000 habitantes a nivel nacional.
- 3.3.3. Muertes a causa del tránsito por sexo.
- 3.3.4. Muertes a causa del tránsito por grupo etario.
- 3.3.5. Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente.
- 3.3.6. Muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo.
- 3.3.7. Muertes a causa del tránsito por provincia.
- 3.3.8. Muertes a causa del tránsito por municipios en la provincia Santo Domingo.
- 3.3.9. Muertes a causa del tránsito por zona de ocurrencia.
- 3.3.10. Muertes a causa del tránsito por tipo de vía.

3.3.11. Muertes a causa del tránsito por mes de ocurrencia.

3.3.12. Muertes a causa del tránsito por día de semana.

3.3.13. Muertes a causa del tránsito por rango horario.

3.3.14. Tasa de muertes por 100,000 habitantes por provincia.

3.3.15. Tasa de muertes por cada 10,000 vehículos inscritos.

3.3.16. Muertes a causa del tránsito por grupo etario y sexo.

3.3.17. Muertes a causa del tránsito por edad según medio de transporte, año 2020.

3.3.18. Muertes a causa del tránsito por medio de transporte según sexo, año 2020.

3.4. COMPARATIVAS MUERTES POR TRÁNSITO VERSUS LAS DEL COVID-19

3.4.1. Distribución de muertes por tránsito en torno al toque de queda.

3.5. MORBILIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO.

3.5.1. Número de lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional.

3.5.2. Tasa de lesionados en tránsito por cada 10,000 habitantes a nivel nacional.

3.5.3. Proporción de lesionados en accidentes de tránsito según sexo.

3.5.4. Número de lesionados en accidentes de tránsito por grupo etario.

3.5.5. Número de lesionados en accidentes de tránsito por provincia. 4*

3.5.6. Tasa de lesionados en accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos inscritos.



**77% de los accidentes
son colisiones**

TERCER CAPÍTULO

3.1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Según el Glossary for Transport Statistics, se define los accidentes de tránsito como “Cualquier accidente con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada o fallecida”.

En este apartado, analizamos la siniestralidad vial en República Dominicana para el período 2019–2020, a partir de los registros policiales de DIGESETT, precisando que estos se generan en gran medida en función de las denuncias y querellas que realizan los ciudadanos en las distintas dotaciones de la DIGESETT distribuidas a nivel nacional.

3.1.1. NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR AÑO SEGÚN TIPO.

Dentro de los tipos de accidentes de tránsito, las colisiones entre vehículos representan en promedio el 77% de los registrados, mientras que los deslizamientos con un 11.3% son los segundos tipos más frecuentes y los atropellamientos el 9% aproximadamente.

Tabla 6. Accidentes de tránsito por tipo, período 2019–2020.

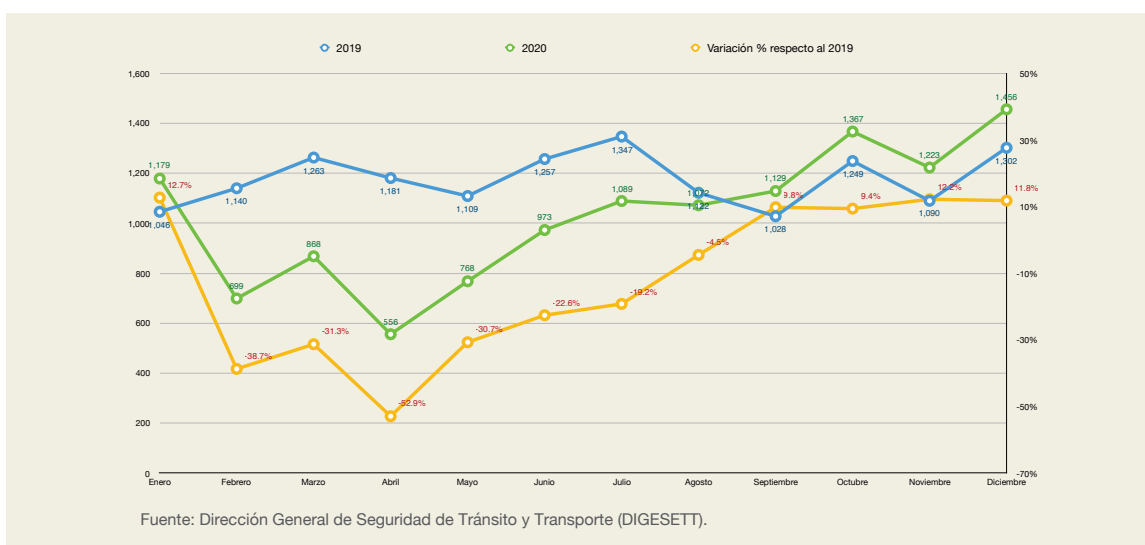
Tipo de accidente	2019	%	2020	%
Colisión	10,789	76.6%	9,521	77.2%
Deslizamiento	1,366	9.7%	1,388	11.3%
Atropello	1,511	10.7%	1,080	8.8%
Estrellamiento	329	2.3%	248	2.0%
Volcadura	56	0.4%	49	0.4%
Caída de vehículo	34	0.2%	37	0.3%
s/d	8	0.1%	2	0.0%
Total	14,093	100%	12,325	100%

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

3.1.2. NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR AÑO SEGÚN MES, PERÍODO 2019-2020

La cantidad de accidentes de tránsito registrados por la DIGESETT en el año 2019 superó la cifra de los 14 mil eventos, cada mes en promedio se registraron 1,178 accidentes, sin embargo, en el año 2020 este promedio se redujo a 1,032. En la gráfica XVI se observa el comportamiento por mes de los reportes de accidentes registrados durante los dos años de análisis, también se destaca la importante disminución de los accidentes entre los meses de febrero–julio del año 2020, explicada en gran manera por las medidas para contrarrestar los efectos de la pandemia del COVID-19, las cuales consistieron en limitar el libre tránsito y la circulación de la ciudadanía.

Gráfica 16 Accidentes de tránsito por mes, período 2019–2020

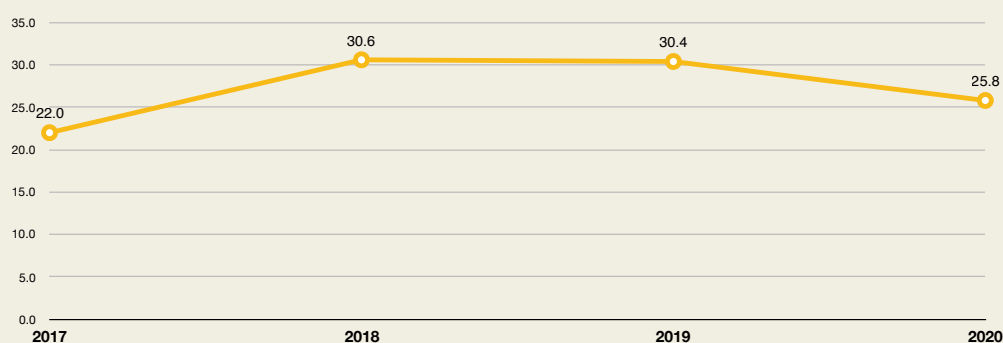




3.1.3. TASA DE ACCIDENTES POR 10,000 VEHÍCULOS INSCRITOS.

Luego de que entre los años 2018 y 2019 se registraron tasas de accidentes de tránsito de 30.6 y 30.4 por cada 10 mil vehículos inscritos respectivamente, en el año 2020 con una tasa de 25.5, este indicador se reduce en un 16% aproximadamente respecto al año 2019.

Gráfica 17 Tasa accidentes de Tránsito por 10 mil vehículos



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Nota: El dato 2018 fue proyectado en función a los reportes diarios registrados para el resto de los años.





3.2. RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

**91.7%
cobertura
nacional
del 9-1-1**

La respuesta tras los accidentes de tránsito fue el 5to. pilar recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con el propósito de: “aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo”.

En septiembre del año 2013 mediante la Ley No. 140-13, se crea en el país el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1, el cual serviría como contacto único en todo el territorio nacional, para atender, de una manera coordinada con las instituciones citadas en los artículos 4 y 7 de la referida ley, a los reportes de emergencia recibidos de los ciudadanos las veinticuatro (24) horas al día, los siete (7) días de la semana.

Posteriormente en julio del año 2017, se aprueba la Ley No. 184-17, la cual deja derogada la Ley No. 140-13, con el objetivo de mantener, fortalecer y regular el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1 (Sistema 9-1-1).

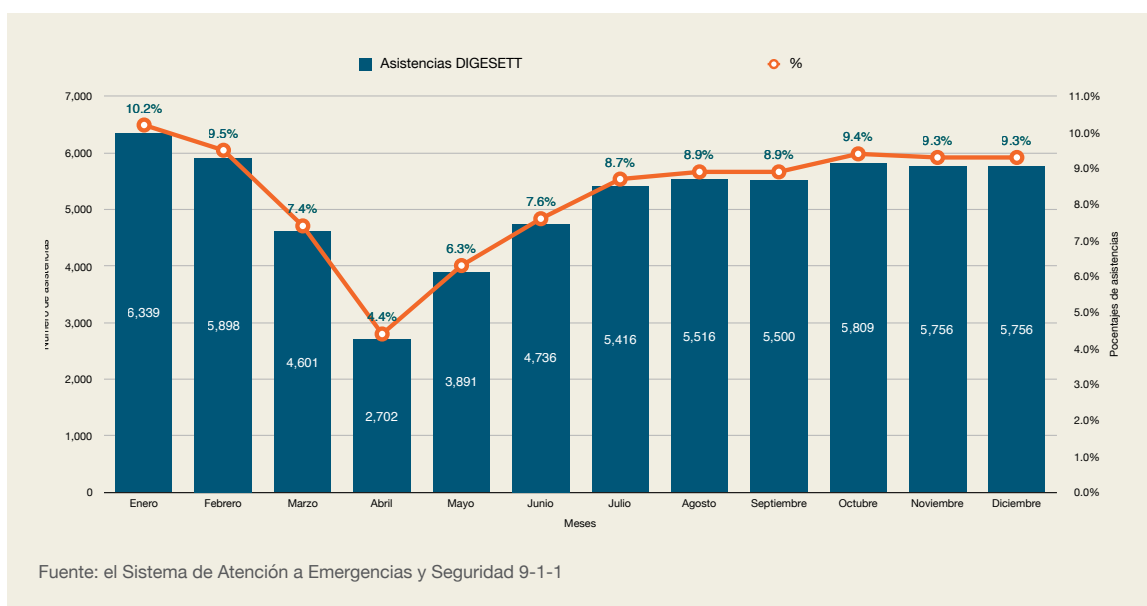
En la actualidad el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1 cuenta con una cobertura de aproximadamente el 91.7% del territorio nacional, operando en 25 provincias del país.

3.2.1. ASISTENCIAS A EMERGENCIAS POR LA DIGESETT.

Durante el año 2020 la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), como parte de las agencias que conforman el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1, prestó asistencias a 61,920 emergencias por eventos en el tránsito.

En la gráfica 22 se presenta el comportamiento por mes de las asistencias asignadas a la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT).

Gráfica 18 Asistencias a emergencias por la DIGESETT



Entre los años 2019 y 2020 se reportaron un total de 14,093 y 12,325 accidentes de tránsito a nivel nacional, en los cuales las atenciones prehospitalarias a las víctimas, brindadas por las ambulancias del Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad (9-1-1), se produjeron en el 23.6% y 25.3% para cada año respectivamente.

Tabla 7. Atención prehospitalaria a víctimas de accidentes de tránsito a nivel nacional

Componentes	Años	
	2019	2020
Atenciones prehospitalarias	3,329	3,114
Cantidad Accidentes	14,093	12,325
Tasa	23.6	25.3

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

3.2.2. ATENCIÓN PREHOSPITALARIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Luego de clasificar los accidentes de tránsito según el lugar de ocurrencia, se determina que entre los años 2019 y 2020, se produjeron 4,667 y 4,231 accidentes en carreteras respectivamente, dentro de estos, las atenciones prehospitarias a las víctimas brindada por las ambulancias del Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad (9-1-1), se produjeron en el 21.6% para el año 2019 y 24.6% en el año 2020.

Tabla 8. Atención prehospitaria a las víctimas de accidentes de tránsito en carretera.

Componentes	Años	
	2019	2020
Atenciones prehospitarias	1,010	1,042
Cantidad Accidentes en carretera	4,667	4,231
Tasa	21.6%	24.6%

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).

3.2.3. ATENCIÓN PREHOSPITALARIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN CIUDADES.

Para los casos de accidentes ocurridos en ciudades, se determina que entre los años 2019 y 2020, se produjeron 9,467 y 8,147 accidentes en ciudades respectivamente, dentro de estos, las atenciones prehospitarias a las víctimas brindadas por las ambulancias del Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad (9-1-1), se produjeron en el 24.5% para el año 2019 y 25.4% en el año 2020.

Tabla 9. Atención prehospitaria a las víctimas de accidentes de tránsito en ciudades.

Componentes	Años	
	2019	2020
Atenciones prehospitarias	2,319	2,072
Cantidad Accidentes en ciudad	9,467	8,147
Tasa	24.5%	25.4%

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte (DIGESETT).



3.3. MORTALIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO.

En la República Dominicana cada año aproximadamente 3,000 personas pierden la vida a causa del tránsito, lo que sitúa al país entre los primeros cinco lugares en el mundo con las tasas más altas de mortalidad por cada 100 mil habitantes, según el último informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado por Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).

En este capítulo analizamos la mortalidad asociada a los traumatismos causados por el tránsito, caracterizando de este modo, el perfil de la siniestralidad vial en República Dominicana para el período 2016–2020.

Cabe precisar que las cifras de mortalidad utilizadas en los siguientes análisis fueron obtenidas a través del uso de la metodología de combinación de las diferentes fuentes de datos de siniestralidad vial disponibles en el país, dentro de las cuales listamos las siguientes:

- Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
- Ministerio de Salud Pública (MSP)
- Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF)
- Comisión Militar y Policial (COMIPOL)
- Centro Asistencial del Automovilista (CAA)
- Casa del Conductor (CMA)

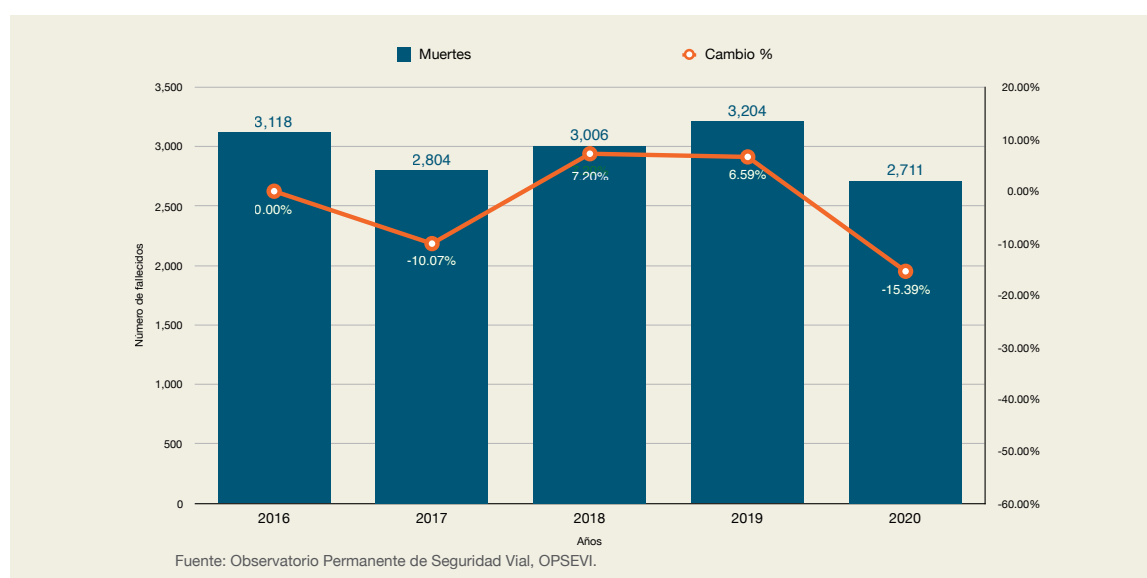
- Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL)
- Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL).

3,000
fallecidos
cada año
en el país

3.3.1. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL.

Entre los años 2018 y 2019 se produjeron aumentos significativos en las cifras de muertes ocasionadas por el tránsito, sin embargo, en el año 2020 fallecieron 2,711 personas por la misma causa, reflejándose una disminución de un 15.4% respecto al año anterior. Esta reducción puede ser explicada en gran medida por los efectos generados por la pandemia del COVID-19 y las medidas restrictivas impuestas para limitar la movilidad y el libre tránsito de las personas

Gráfica 19 Muertes a causa del tránsito a nivel nacional

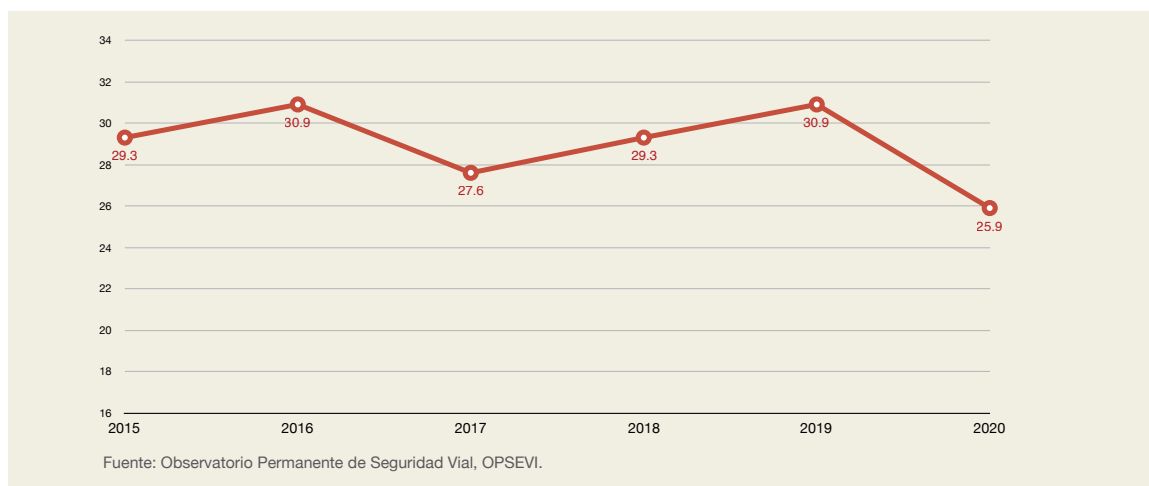


3.3.2. TASA DE MUERTES POR 100,000 HABITANTES A NIVEL NACIONAL.

Al analizar la tasa de mortalidad asociada al tránsito por cada 100,000 habitantes, luego de mostrarse relativamente estable durante los años 2018 y 2019, en el 2020 se produjo una disminución aproximada de un 16% respecto al 2019, situándose en 25.9, siendo ésta la tasa más baja registrada en los últimos cinco años.

86.5% de los fallecidos son hombres

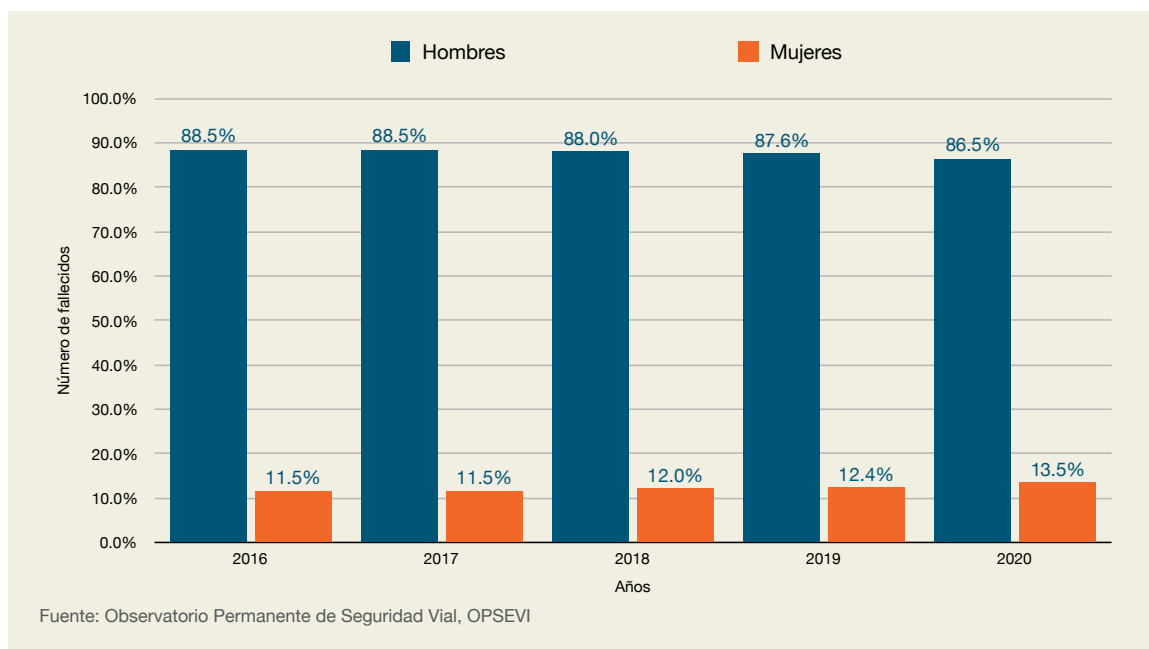
Gráfica 20 Tasa de mortalidad a causa del tránsito por 100 mil habitantes



3.3.3. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR SEXO.

Cuando analizamos las muertes en función al sexo de la víctima en los últimos cinco años, se evidencia que en República Dominicana los hombres representan la mayor proporción de fallecidos en el tránsito. Para el año 2020, por ejemplo, el 86.5% fueron hombres mientras que el 13.5% las mujeres.

Gráfica 21 Muertes a causa del tránsito por sexo



3.3.4. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR GRUPO ETARIO.

Al analizar las muertes causadas por los traumatismos en el tránsito por grupos de edad, se ratifica como los grupos de mayor riesgo en la siniestralidad vial son las personas en edades entre los 15 y 39 años, grupos en los que se concentró el 59.2% de las víctimas mortales en el año 2020.

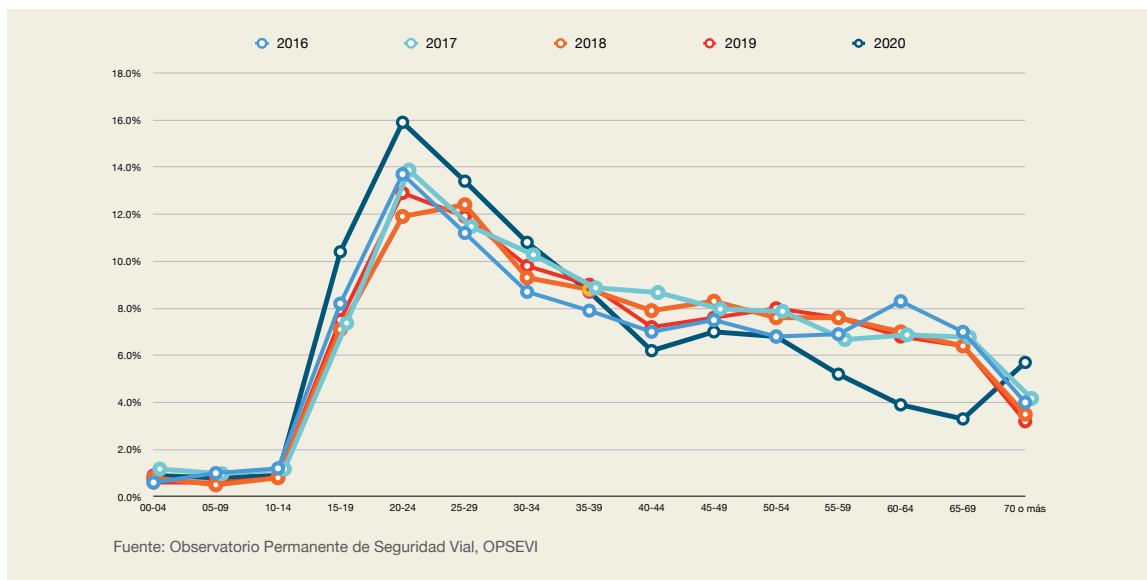
59.2% de las víctimas mortales son jóvenes entre los 15 y 39 años de edad.

Tabla 10. Muertes a causa del tránsito por grupo etario.

Grupos etarios	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
0 - 4	24	33	34	26	23
5 - 9	39	27	21	28	21
10 - 14	47	37	34	37	24
15 - 19	295	271	291	326	267
20 - 24	450	470	443	512	409
25 - 29	330	349	417	432	343
30 - 34	230	281	286	323	276
35 - 39	190	220	248	274	224
40 - 44	153	197	201	199	159
45 - 49	150	164	192	191	179
50 - 54	122	146	160	183	174
55 - 59	107	107	142	155	134
60 - 64	106	92	108	116	101
65 - 69	70	71	79	87	85
70 o más	154	164	161	166	147
sin datos	651	175	189	149	145
Total	3118	2804	3006	3204	2711

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfica 22 Muertes a causa del tránsito por grupo etario



3.3.5. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE ACCIDENTE.

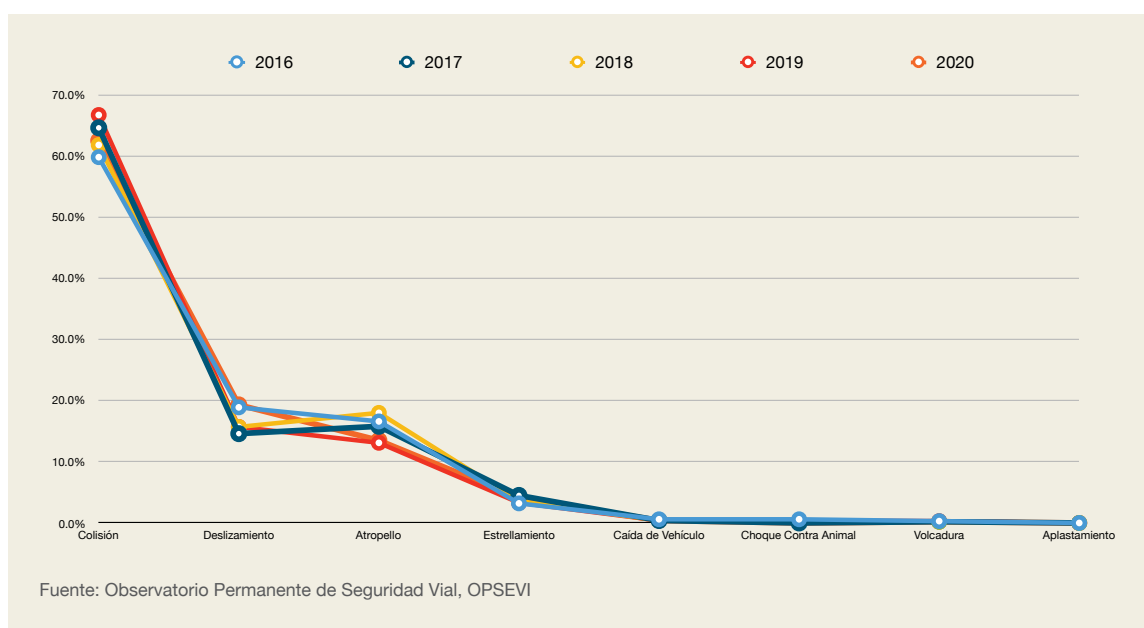
Al analizar las muertes causadas por los traumatismos en el tránsito por grupos de edad, se ratifica como los grupos de mayor riesgo en la siniestralidad vial son las personas en edades entre los 15 y 39 años, grupos en los que se concentró el 59.2% de las víctimas mortales en el año 2020.

Tabla 11. Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente

Tipo de Accidente	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Colisión	1,284	1,440	1,493	1,847	1,147
Deslizamiento	405	325	380	436	355
Atropello	357	352	435	364	248
Estrellamiento	68	100	86	91	75
Caída de Vehículo	13	8	9	11	7
Choque Contra Animal	13		8	11	
Volcadura	7	5	4	9	3
Aplastamiento				1	
Sin Dato	971	574	591	434	876
Total	3,118	2,804	3,006	3,204	2,711

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfica 23 Muertes a causa del tránsito por tipo de accidente



3.3.6. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO.

Al analizar las muertes causadas por el tránsito en función al medio de transporte utilizado por la víctima al momento del accidente para el periodo 2016–2020, observamos que en el año 2020 de manera consistente siguen siendo los usuarios de motocicletas los que representan el mayor porcentaje de las fatalidades con un 73.1%, seguido por los peatones con un 12.2%, siendo estos dos grupos los de mayor riesgo en las vías, luego los usuarios de automóviles con un 6.8% del total de muertes aproximadamente. En estos tres tipos de usuarios se concentra más del 92% de las víctimas mortales en accidentes de tránsito en el país.

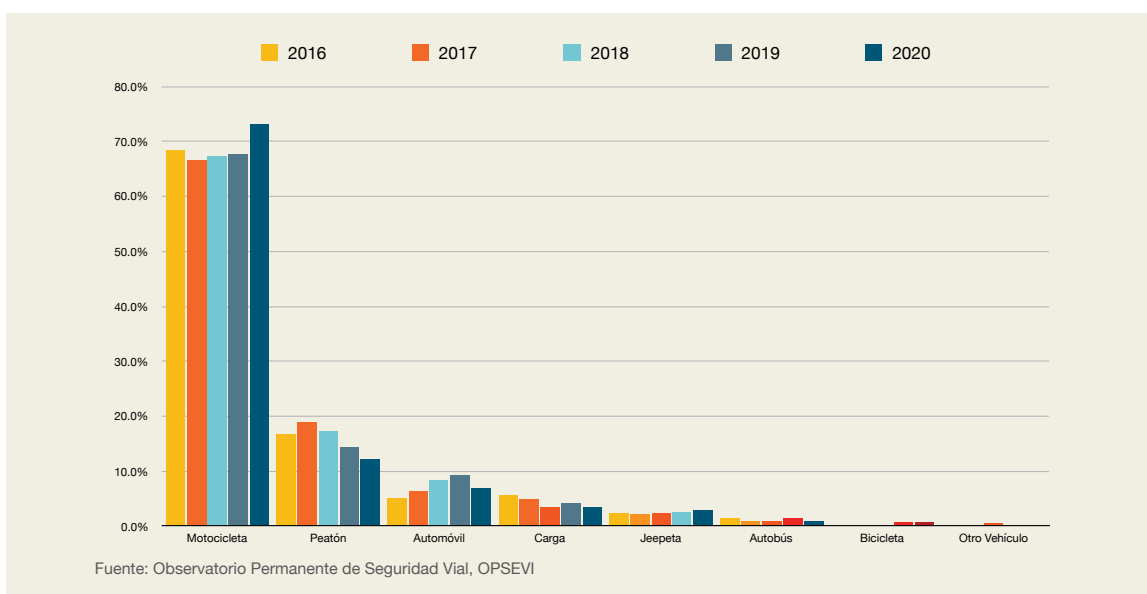
73.1% de los fallecidos son usuarios de motocicleta

Tabla 12. Muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo.

Medio de Transporte	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Motocicleta	1452	1241	1,598	1,736	1,490
Peatón	357	352	409	364	248
Automóvil	108	118	199	238	139
Carga	121	89	81	107	68
Jeepeta	49	39	55	66	59
Autobús	29	15	21	35	16
Bicicleta	3	5	3	17	12
Otro Vehículo	3	2	13	4	5
Vehículo no especificado	-	-	469	551	397
Sin datos	996	943	158	86	277

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfica 24 Muertes a causa del tránsito por tipo de vehículo



3.3.7. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR PROVINCIA.

Con relación a la distribución de las muertes ocasionados por el tránsito según la provincia de ocurrencia, se evidencia que la mayor concentración de las mismas se produce en las siguientes siete provincias: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, La Altagracia, Distrito Nacional y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha producido aproximadamente el 60% de las fatalidades.

Tabla 13. Muertes a causa del tránsito por provincia

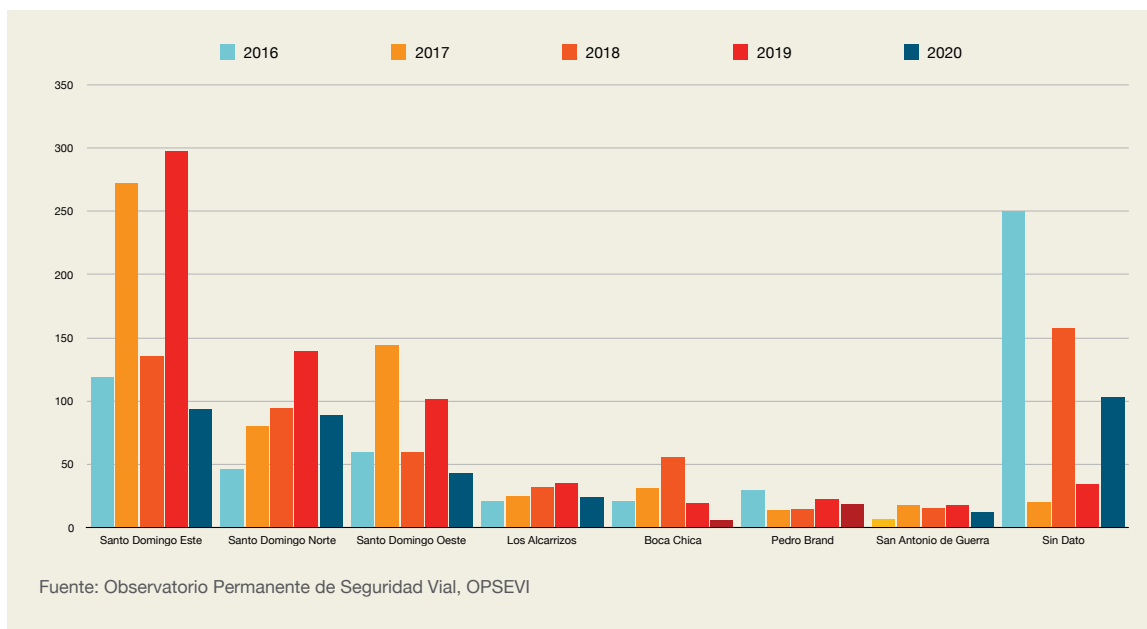
60% de las muertes en el tránsito ocurrieron en siete provincias del país

Provincia	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Santo Domingo	553	603	564	666	388
Santiago	340	323	368	375	251
San Cristóbal	207	216	243	236	271
La Vega	208	213	209	288	215
La Altagracia	180	108	174	183	134
Distrito Nacional	178	135	200	138	120
Puerto Plata	118	78	110	137	98
Duarte	131	82	62	85	76
San Pedro de Macorís	102	94	100	94	99
Monte Plata	60	45	63	54	76
Españillat	87	86	75	88	78
Azua	86	80	80	82	83
Monseñor Nouel	86	78	104	87	76
Samaná	55	44	44	37	53
Peravia	106	72	72	72	85
Valverde	59	48	66	69	61
La Romana	63	64	54	49	57
Monte Cristi	38	32	41	30	72
Sánchez Ramírez	54	39	36	47	42
San Juan	88	73	101	75	50
Bahoruco	28	25	25	22	34
Dajabón	22	9	6	21	51
Hermanas Mirabal	32	54	21	31	29
María Trinidad Sánchez	63	45	34	64	43
Barahona	45	40	44	49	24
Santiago Rodríguez	18	22	8	29	31
Hato Mayor	26	18	18	15	26
San José de Ocoa	18	17	20	22	40
Elías Piña	13	14	10	10	18
El Seibo	26	20	39	29	14
Independencia	21	9	8	12	10
Pedernales	7	8	7	8	6
Sin dato	0	10	0	0	0
Total	3,118	2,804	3,006	3,204	2,711

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

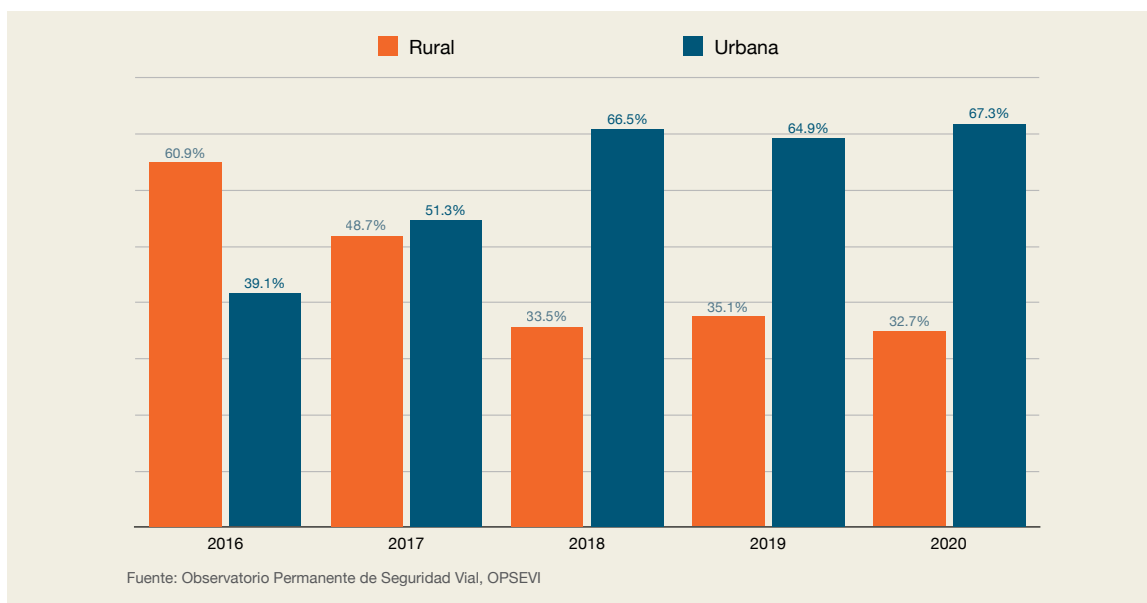
3.3.8. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR MUNICIPIOS EN LA PROVINCIA SANTO DOMINGO.

Gráfica 25 Muertes a causa del tránsito, municipios provincia Santo Domingo



3.3.9. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR ZONA DE OCURRENCIA.

Gráfica 26 Muertes a causa del tránsito por zona de ocurrencia



3.3.10. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR TIPO DE VÍA.

Con relación a la distribución de las muertes ocasionados por el tránsito según la provincia de ocurrencia, se evidencia que la mayor concentración de las mismas se produce en las siguientes siete provincias: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, La Altagracia, Distrito Nacional y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha producido aproximadamente el 60% de las fatalidades.

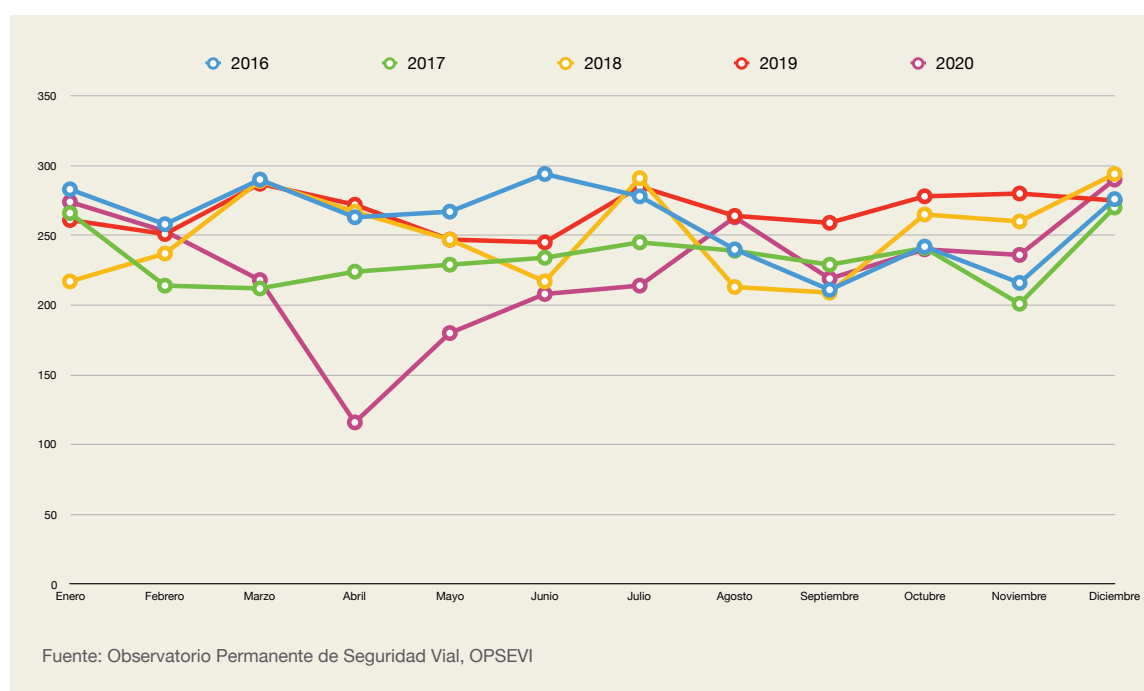
Tabla 14. Muertes a causa del tránsito por tipo de vía

Tipo de Vía	Años					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Carretera	913	790	634	886	980	4,203
Calle	422	487	340	368	508	2,125
Autopista	371	431	478	389	363	2,032
Avenida	282	470	377	458	347	1,934
Boulevard	33	26	14	28	21	122
Camino Vecinal	1			1		2
Sin Datos	1096	600	1163	1074	492	4,425
Total	3,118	2,804	3,006	3,204	2,711	14,843

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

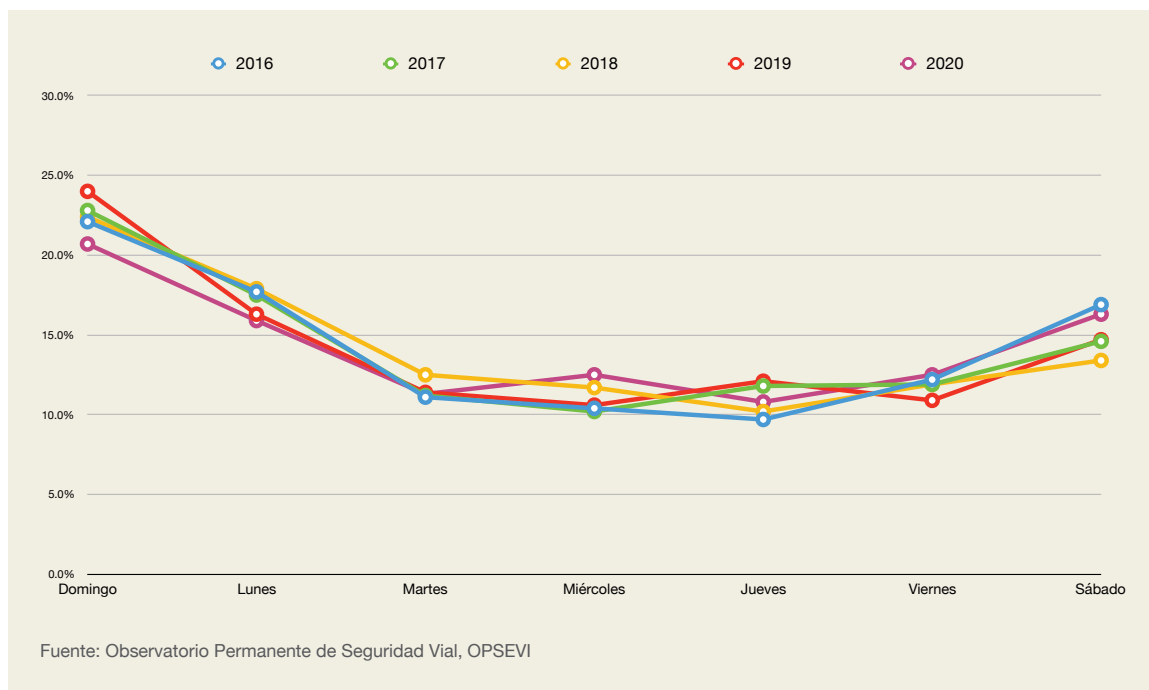
3.3.11. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR MES DE OCURRENCIA.

Gráfica 27 Muertes a causa del tránsito por mes de ocurrencia



3.3.12. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR DÍA DE SEMANA.

Gráfica 28 Muertes a causa del tránsito por día de semana



3.3.13. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR RANGO HORARIO.

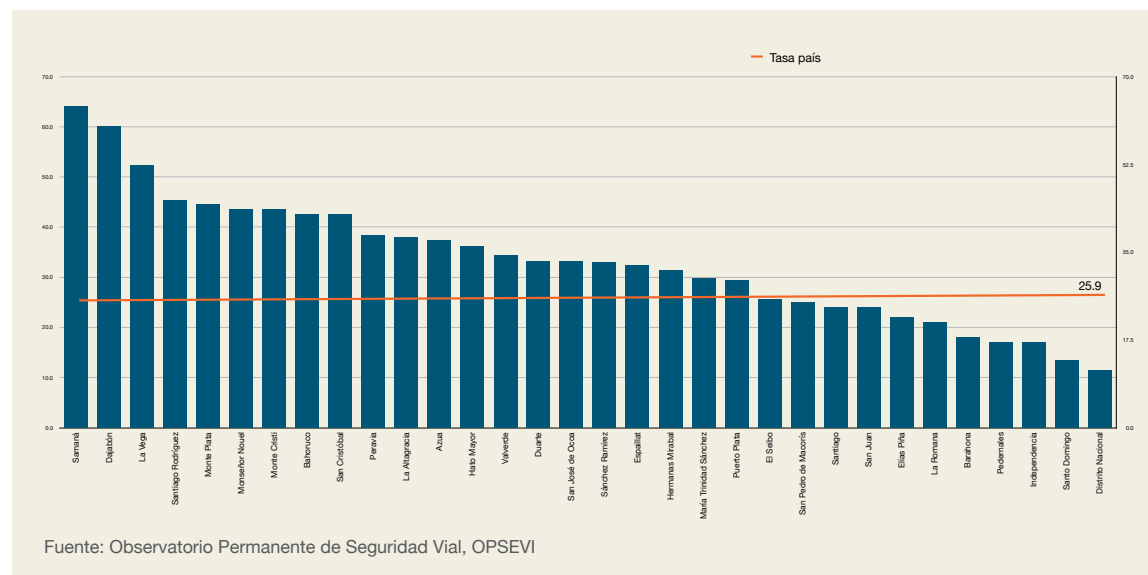
Tabla 15. Muertes a causa del tránsito por rango horario

Rango Horario	Año					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
00:00 a.m. - 05:59 a.m.	372	369	545	483	388	2,157
06:00 a.m. - 11:59 a.m.	547	634	749	599	716	3,245
12:00 p.m. - 17:59 p.m.	535	516	751	601	773	3,176
18:00 p.m. - 11:59 p.m.	697	608	826	799	834	3,764
s/d	967	677	135	722		2,501
Total	3,118	2,804	3,006	3,204	2,711	14,843

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

3.3.14. TASA DE MUERTES POR 100,000 HABITANTES POR PROVINCIA.

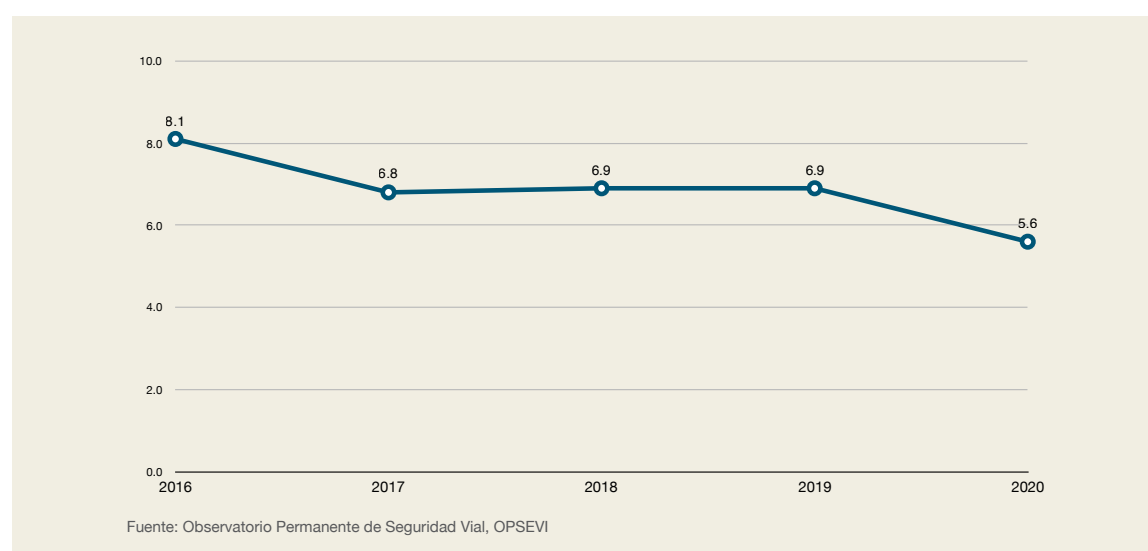
Gráfica 29 Tasa de mortalidad a causa del tránsito por 100 mil habitantes según provincia, 2020



3.3.15. TASA DE MUERTES POR CADA 10,000 VEHÍCULOS INSCRITOS.

La relación de las muertes en el tránsito en función al parque vehicular nos arroja la cifra de que en los últimos cinco años en el país en promedio fallecen 7 personas por cada 10,000 vehículos inscritos.

Gráfica 30 Tasa de muertes por cada 10,000 vehículos inscritos



3.3.16. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR GRUPO ETARIO Y SEXO.

Al efectuar el análisis de las muertes por grupo etario según el sexo de la víctima, se evidencia que son los hombres con edades comprendidas entre 15 y 39 años quienes definen el principal perfil de riesgo en la siniestralidad en la República Dominicana.

Tabla 16. Muertes en accidentes de tránsito por grupo etario y sexo

Grupos Etarios	2016		2017		2018		2019		2020	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
0 - 4	18	6	24	9	25	9	13	13	15	8
5 - 9	29	10	20	7	14	7	19	9	15	6
10 -14	41	6	30	7	24	10	26	11	20	4
15 - 19	269	26	238	33	258	33	287	39	227	40
20 - 24	410	40	433	37	397	46	457	55	367	42
25 - 29	298	32	320	29	367	50	389	43	299	44
30 - 34	199	31	237	44	253	33	288	35	237	39
35 - 39	176	14	198	22	227	21	244	30	191	33
40 - 44	142	11	178	19	180	21	172	27	144	15
45 - 49	132	18	147	17	170	22	167	24	153	26
50 - 54	108	14	130	16	140	20	161	22	160	14
55 - 59	95	12	96	11	129	13	137	18	113	21
60 - 64	89	17	83	9	93	15	104	12	91	10
65 - 69	62	8	63	8	68	11	73	14	74	11
70 o más	131	23	138	26	132	29	140	26	114	33
sin datos	559	92	147	28	169	20	131	18	123	22
Total	2,758	360	2,482	322	2,646	360	2,808	396	2,343	368

Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

3.3.17. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR EDAD SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE, AÑO 2020.

Al analizar la proporción de muertes causadas por el tránsito según el medio de transporte o tipo de vehículo en el que se desplazaba la víctima, se determina que aproximadamente 4 de cada 10 fallecidos son jóvenes entre los 15 y 34 años de edad y usuarios de motocicletas.

Tabla 17. Muertes a causa del tránsito por edad según medio de transporte, año 2020

Medio de transporte					Medio de transporte				
Grupo Etario	Motocicleta	Peatón	Automóvil	Carga	Jeepeta	Autobús	Bicicleta	Otros Vehículos	Total
0 - 4	0.3%	0.7%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%
5 - 9	0.3%	0.5%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%
10 - 14	0.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	1.0%
15 - 19	9.0%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	9.9%
20 - 24	13.1%	0.8%	1.1%	0.4%	0.3%	0.1%	0.0%	0.1%	15.8%
25 - 29	10.7%	0.7%	1.1%	0.3%	0.3%	0.0%	0.1%	0.0%	13.0%
30 - 34	8.4%	0.6%	1.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	10.9%
35 - 39	6.4%	0.6%	0.5%	0.6%	0.4%	0.1%	0.1%	0.1%	8.7%
40 - 44	5.1%	0.6%	0.5%	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	6.8%
45 - 49	5.7%	0.6%	0.4%	0.2%	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	7.6%
50 - 54	4.3%	0.8%	0.5%	0.5%	0.4%	0.1%	0.1%	0.0%	6.6%
55 - 59	3.8%	0.8%	0.4%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	5.7%
60 - 64	2.3%	0.8%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	3.6%
65 - 69	1.3%	1.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	2.7%
70 o más	2.0%	2.9%	0.3%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	5.7%
Total	73.5%	12.0%	6.8%	3.3%	2.8%	0.8%	0.6%	0.2%	100.0%

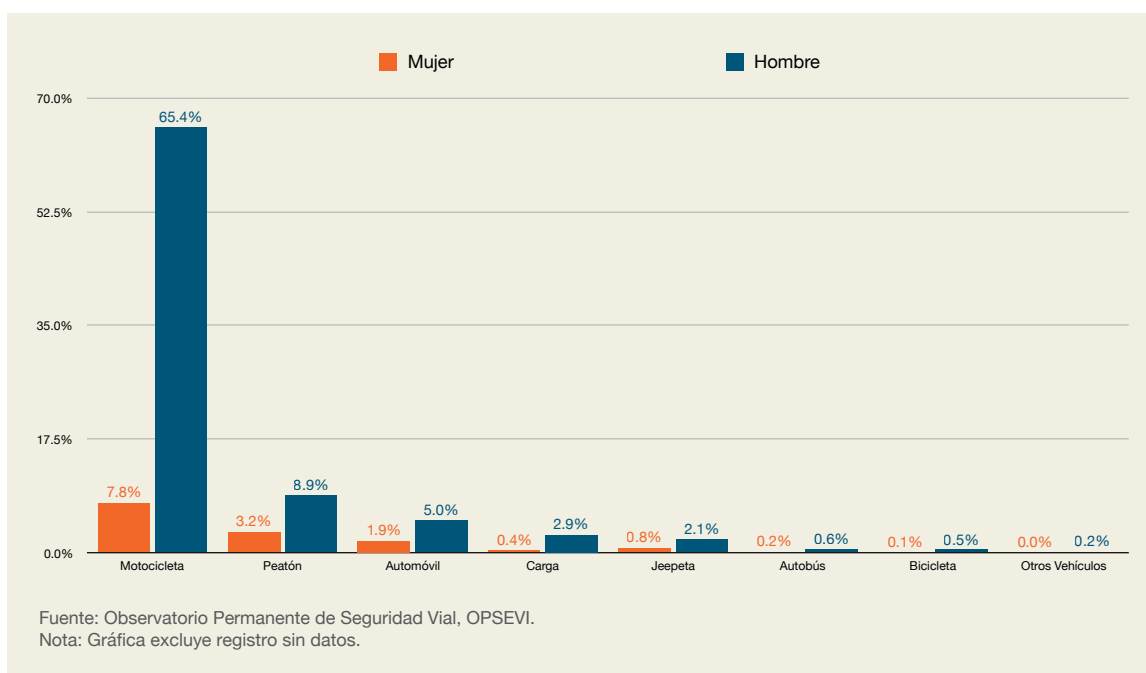
Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Nota: No incluye registros sin dato para los grupos etarios y medio de transporte, así como los vehículos no especificados.

3.3.18. MUERTES A CAUSA DEL TRÁNSITO POR MEDIO DE TRANSPORTE SEGÚN SEXO, AÑO 2020.

Al analizar la proporción de muertes causadas por el tránsito por medio de transporte según el sexo de la víctima para el año 2020, observamos que aproximadamente 6 de cada 10 fallecidos son hombres y usuarios de motocicletas, seguido por hombres en calidad de peatón donde muere 1 de cada 10.

Gráfica 31 Muertes a causa del tránsito por medio de transporte según sexo, año 2020



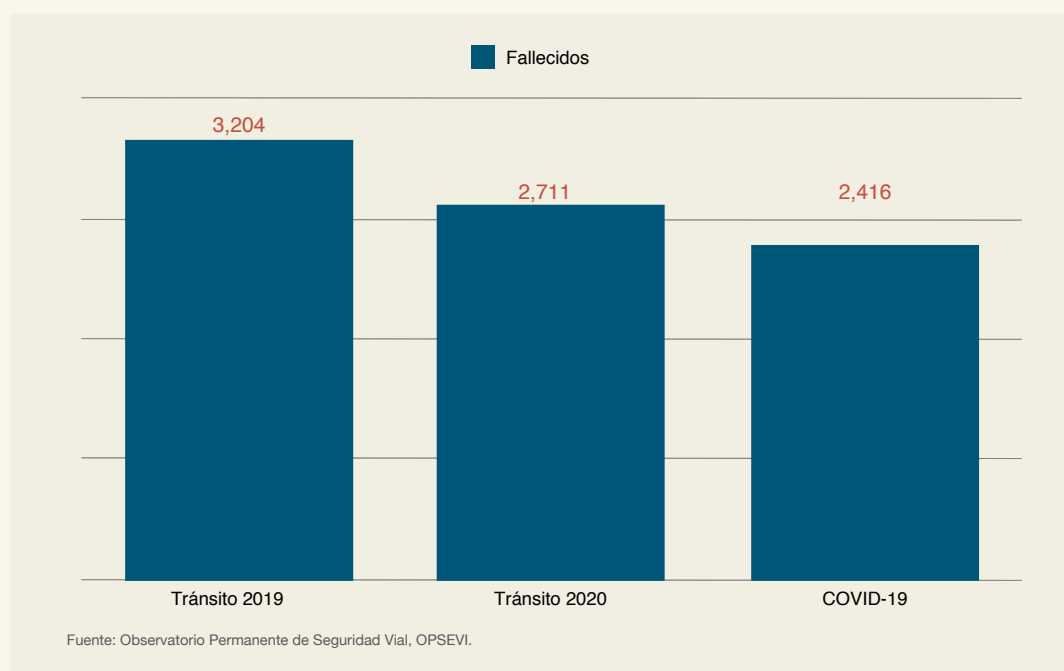
3.4. COMPARATIVAS MUERTES POR TRÁNSITO VERSUS LAS DEL COVID-19

El año 2020 finalizó con un total de 2,416 muertes causadas por el COVID-19, sin embargo, para el mismo año se produjeron 2,711 muertes en el tránsito, superando en un 12.2% en comparación a las registradas por el COVID-19.

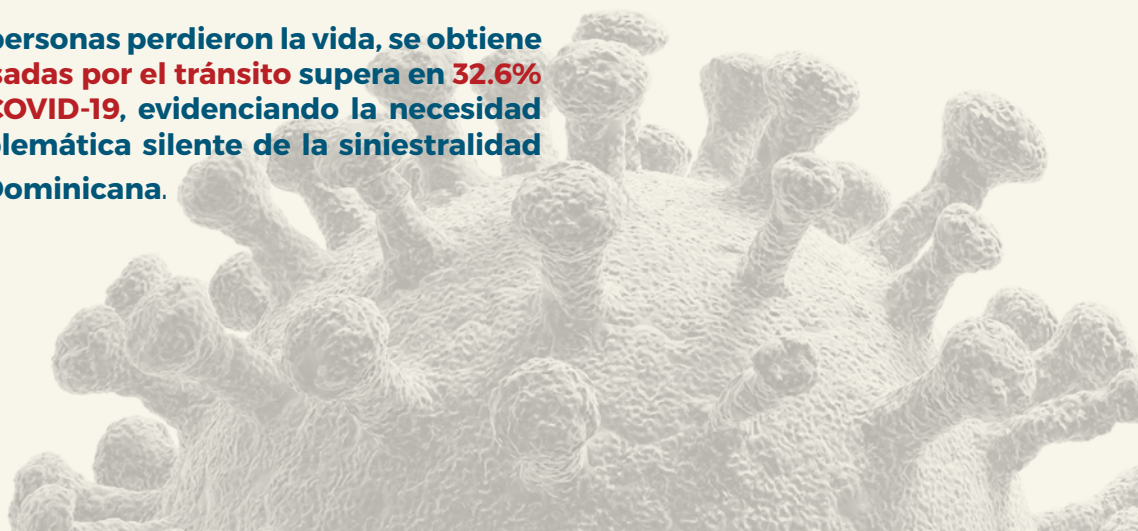
Como parte de las acciones para contrarrestar los efectos de la pandemia, el gobierno adoptó una serie de medidas dentro las cuales estuvo la de limitar la movilidad y el libre tránsito de la ciudadanía, por lo cual se produce una disminución de un 15.4% las muertes causadas por el tránsito respecto al año 2019.

Al comparar la incidencia de las muertes por el COVID-19 y las ocurridas por el tránsito en un año en condiciones normales (Sin pandemia) como fue el 2019 donde 3,204 personas perdieron la vida, se obtiene que las muertes causadas por el tránsito supera en 32.6% las registradas por COVID-19, evidenciando la necesidad de intervenir la problemática silente de la siniestralidad vial en la República Dominicana.

Gráfica 32 Comparativas muertes por tránsito y Covid-19

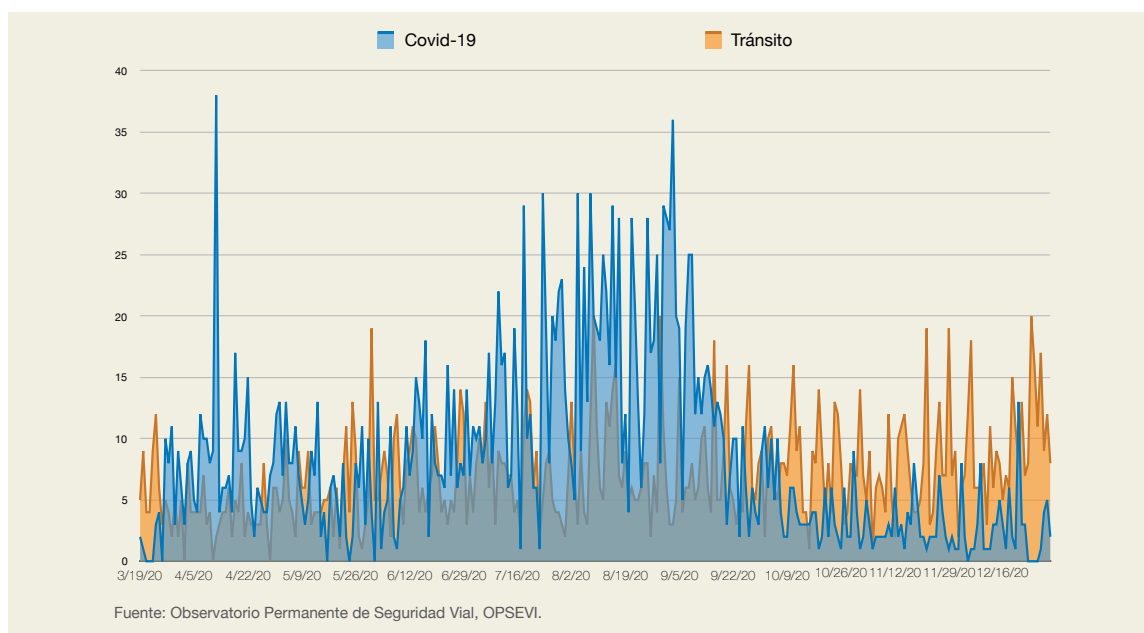


El 2019 donde **3,204** personas perdieron la vida, se obtiene que las **muertes causadas por el tránsito** supera en **32.6%** las registradas por **COVID-19**, evidenciando la necesidad de intervenir la problemática silente de la siniestralidad vial en la República Dominicana.



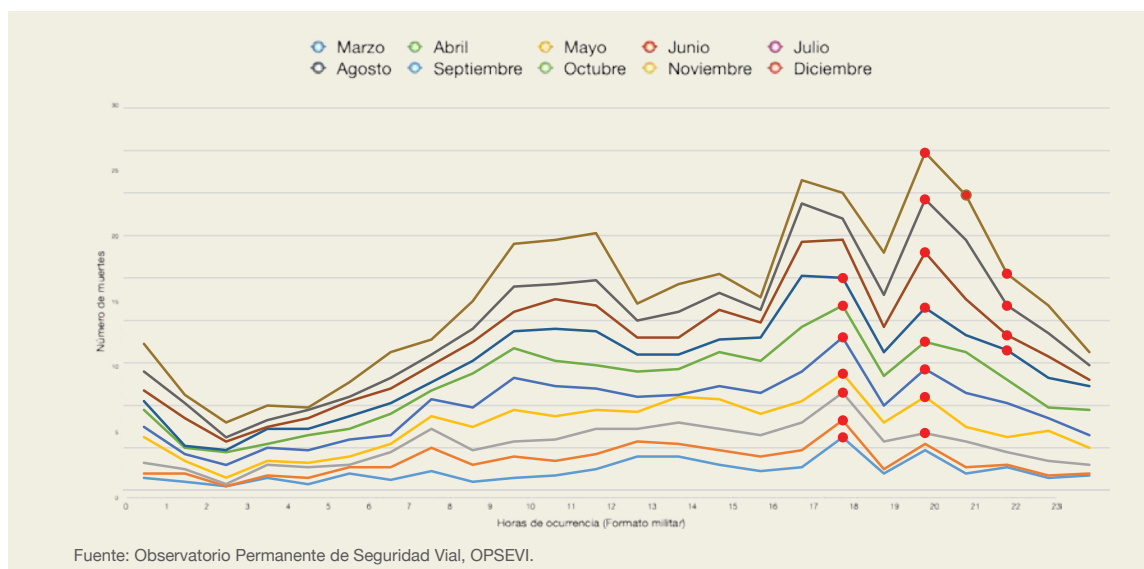
Al analizar el comportamiento de las muertes diarias provocadas por el COVID-19 y las causadas por el tránsito hasta el 31-12-2020, se visualiza que durante los primeros seis meses (marzo-septiembre) de pandemia se registraron los mayores números de defunciones por COVID-19, mientras que para el caso de las muertes por tránsito los primeros dos meses (Abril-Mayo) de pandemia se reportan las cifras más bajas de fallecidos, sin embargo, a partir del mes de junio comienzan a incrementarse las cifras, tendencia que se mantuvo hasta finalizar el año 2020.

Gráfica 33 Comparativas diaria de muertes por tránsito y Covid-19



3.4.1. DISTRIBUCIÓN DE MUERTES POR TRÁNSITO EN TORNO AL TOQUE DE QUEDA.

Gráfica 34 Muertes causadas por el tránsito según hora de ocurrencia, marzo-diciembre 2020



3.5. MORBILIDAD ASOCIADA AL TRÁNSITO.

En este capítulo analizamos la morbilidad asociada al tránsito en función a las atenciones médicas brindadas en las áreas de emergencias de los centros de salud a nivel nacional a las víctimas de siniestros viales.

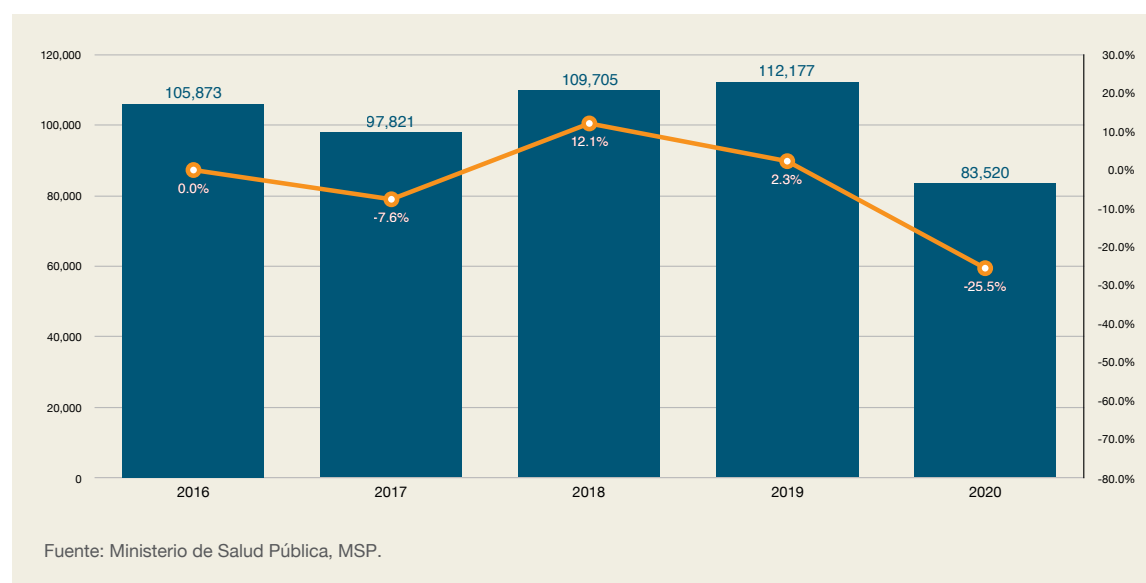
Las lesiones causadas por el tránsito están contenidas en la lista de eventos no transmisibles de notificación obligatoria a partir del número de urgencias atendidas en los diferentes centros de salud de segundo y tercer nivel en todo el territorio nacional, a través del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) que coordina la Dirección General de Epidemiología (DIGEPI) del Ministerio de Salud Pública (MSP).

Promedio
Más de
100 mil
personas
lesionadas
a causa de
accidentes
de tránsito

3.5.1. NÚMERO DE LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL.

Entre los años 2016 y 2020 en el país se registran en promedio más de 100 mil personas lesionadas a causa de accidentes de tránsito cada año. Para el año 2020 se registra una reducción de 25.5% respecto al año anterior, dicha reducción, podría ser explicada por el impacto de la pandemia del COVID-19 y las medidas restrictivas de limitaciones en el tránsito.

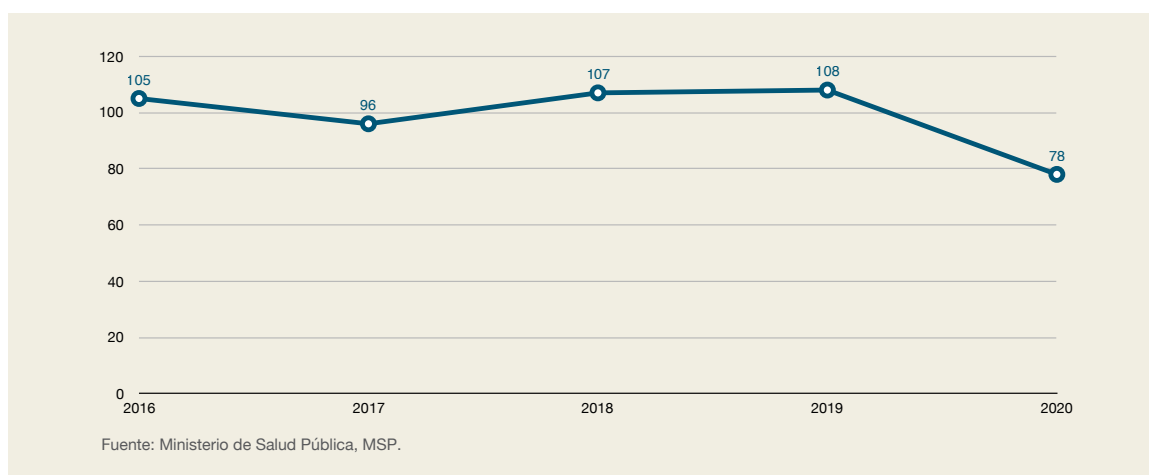
Gráfica 35 Lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional



3.5.2. TASA DE LESIONADOS EN TRÁNSITO POR CADA 10,000 HABITANTES A NIVEL NACIONAL.

Al analizar la tasa de lesiones por cada 10,000 habitantes, podemos evidenciar que en la República Dominicana en los últimos cinco años en promedio 1 de cada 100 habitantes resulta con lesiones a causa del tránsito.

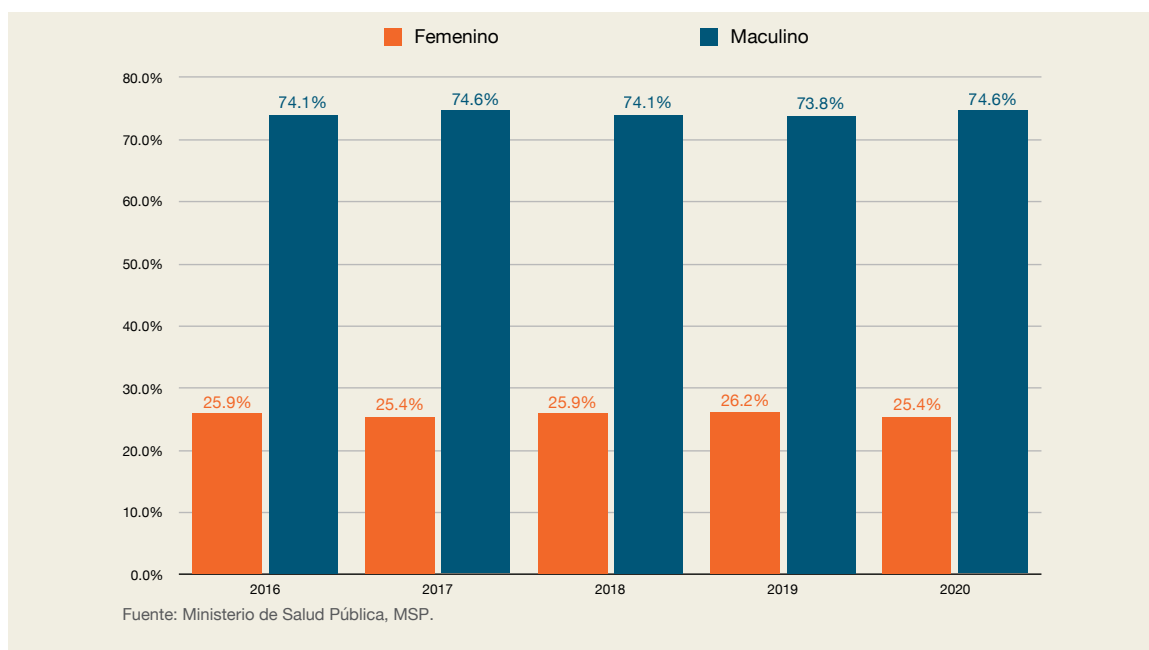
Gráfica 36 Tasa de lesionados a causa del tránsito por 10 mil habitantes



3.5.3. PROPORCIÓN DE LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN SEXO.

La proporción de lesionados a causa del tránsito según el sexo se muestra relativamente constante desde el año 2016, donde 3 de cada 4 personas lesionadas son hombres.

Gráfica 37 Lesionados en accidentes de tránsito según sexo



3.5.4. NÚMERO DE LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR GRUPO ETARIO.

Cuando analizamos los datos de las víctimas del tránsito que resultaron con lesiones no mortales en función a la edad, se evidencia que la población con edades entre 20 y 39 años representa la mayor proporción (52.5% en promedio) de estos traumatismos.

Tabla 18. Lesionados en accidentes de tránsito por grupo etario.

Grupo Etario	Año				
	2016	2017	2018	2019	2020
0-4	2,401	1,689	1,892	1,911	1,592
5-9	3,300	2,502	2,955	3,020	1,957
10-19	19,303	16,428	18,835	19,385	13,564
20-29	34,947	32,887	34,459	35,691	27,582
30-39	20,628	19,617	21,889	22,282	16,954
40-49	12,585	12,324	14,759	14,416	10,772
50-59	7,465	7,256	8,917	9,329	6,571
60 o más	5,235	5,118	5,999	6,128	4,528
Total	105,873	97,821	109,705	112,177	83,520

Fuente: Ministerio de Salud Pública, MSP.

3.5.5. NÚMERO DE LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR PROVINCIA¹.

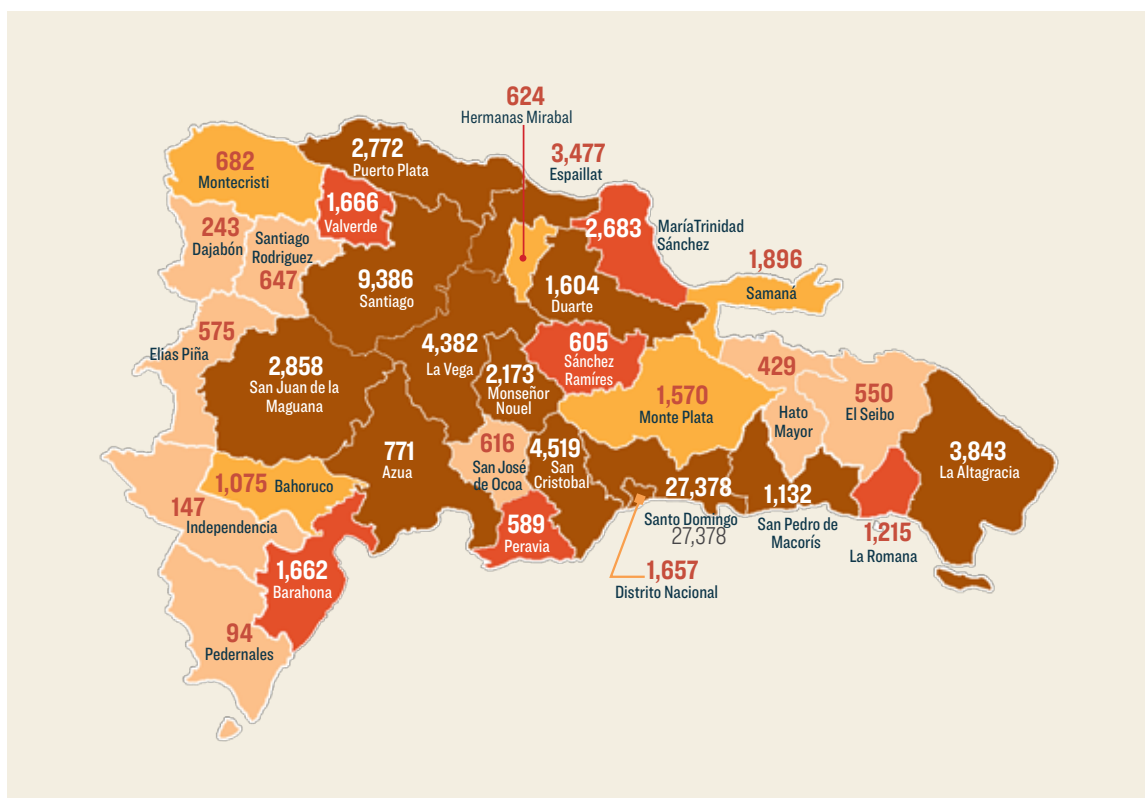
En la siguiente tabla se observa la distribución de los lesionados según la provincia de ubicación del centro de salud que notifica la atención médica, donde se evidencia que la mayor concentración de estas se registra en las siguientes ocho provincias: Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, María Trinidad Sánchez, Distrito Nacional, Espaillat y Puerto Plata, en las cuales en los últimos cinco años en promedio se ha registrado aproximadamente el 73% de las lesiones.

¹ La provincia corresponde a ubicación donde está situado el centro de salud que notifica la atención.

Tabla 19. Lesionados en accidentes de tránsito por provincia.

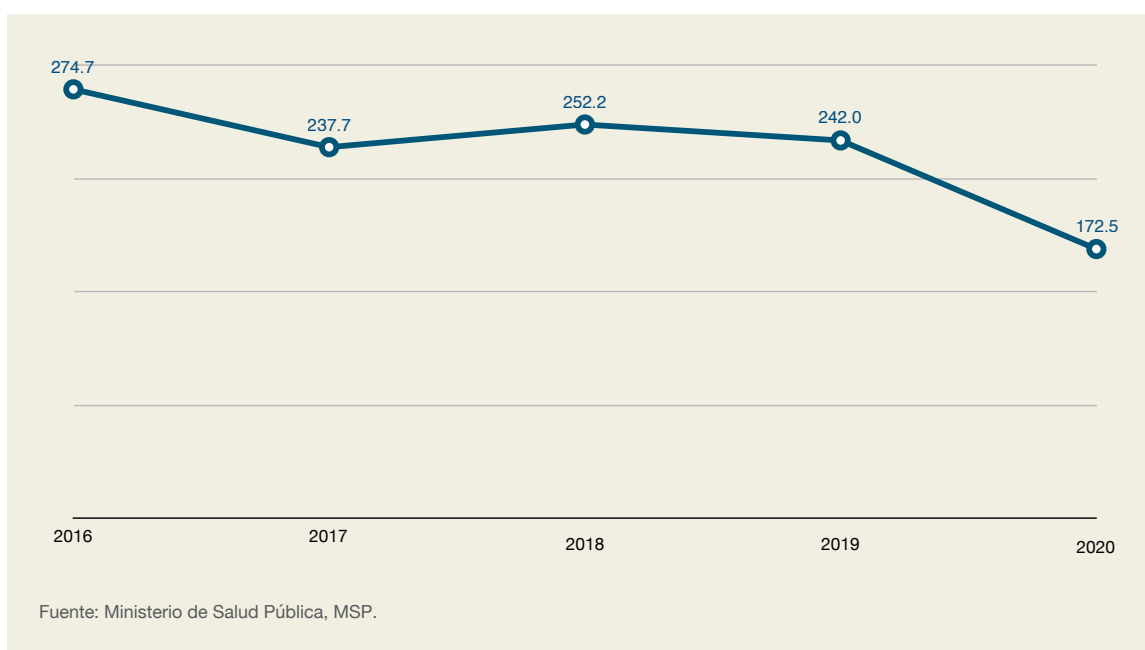
Provincia	Años				
	2016	2017	2018	2019	2020
Santo Domingo	38,822	36,306	39,793	36,765	27,378
Santiago	15,546	16,677	14,194	13,441	9,386
San Cristóbal	6,984	7,806	10,756	7,492	4,519
La Vega	6,306	5,265	7,459	1,406	4,382
La Altagracia	2,652	523	896	189	3,843
Españillat	2,801	2,262	2,193	3,975	3,477
San Juan	686	1,359	2,721	3,280	2,858
Puerto Plata	2,490	2,334	3,183	3,708	2,772
María Trinidad Sánchez	2,398	2,617	2,591	6,357	2,683
Monseñor Nouel	1,790	1,243	2,495	3,008	2,173
Samaná	2,370	1,853	1,902	1,822	1,896
Valverde	1,905	1,552	2,279	2,196	1,666
Barahona	1,132	1,339	1,596	1,615	1,662
Distrito Nacional	5,451	2,881	2,401	2,796	1,657
Duarte	1,652	1,812	1,719	2,344	1,604
Monte Plata	2,095	2,213	537	1,765	1,570
La Romana	490	1,198	1,695	5,553	1,215
San Pedro de Macorís	1,088	1,019	1,472	1,510	1,132
Bahoruco	234	308	355	579	1,075
Azua	84	124	370	1,200	771
Monte Cristi	856	592	2,119	3,338	682
Santiago Rodríguez	578	118	296	514	647
Hermanas Mirabal	3,183	2,038	1,249	976	624
San José de Ocoa	863	882	773	782	616
Sánchez Ramírez	1,004	874	1,442	1,418	605
Peravia	795	1,176	1,424	1,010	589
Elías Piña	570	269	611	860	575
El Seibo	236	345	356	530	550
Hato Mayor	454	453	449	364	429
Dajabón	178	178	203	245	243
Independencia	173	168	162	222	147
Pedernales	7	37	14	917	94
Total	105,873	97,821	109,705	112,177	83,520

Fuente: Ministerio de Salud Pública, MSP.



3.5.6. TASA DE LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CADA 10,000 VEHÍCULOS INSCRITOS.

Gráfica 38 Tasa de lesionados en accidentes de tránsito por cada 10,000 vehículos





CUARTO CAPÍTULO

4.1. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE LA SEGURIDAD VIAL.

- 4.1.1. Regulación del uso de cinturón de seguridad.
- 4.1.2. Regulación del uso del Sistema de Retención Infantil (SRI).
- 4.1.3. Regulación del uso de casco en motocicletas y bicicletas.
- 4.1.4. Regulación de distracciones en la conducción.

4.1.5. Regulación sobre la velocidad.

4.1.6. Regulación sobre el alcohol.

4.2. COSTO ECONÓMICO DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO.

4.2.1. Muertos.

4.2.2. Lesiones y discapacidad.

4.2.3. Daños a la propiedad.

4.2.4. % del PIB.

CUARTO CAPÍTULO

4.1. INDICADORES DE DESEMPEÑO DE LA SEGURIDAD VIAL.

4.1.1. REGULACIÓN DEL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD.

El uso del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros en un 45 – 50%, y el riesgo de muerte y lesiones graves entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25% (World Health Organization, 2020).

En la República Dominicana el uso de cinturón de seguridad está regulado por la Ley No. 63-17, CAPÍTULO V de las reglas de conducción, en su Artículo 231 numeral 1 sobre las prohibiciones a los conductores de vehículos de motor, estableciendo que queda prohibido “Conducir un vehículo de motor o transportar pasajeros en un vehículo sin el uso del cinturón de seguridad correspondiente”.

La misma Ley No. 63-17 deja establecido, además, que todos los conductores que violen esta disposición será castigado con el pago de una multa equivalente a un (1) salario mínimo del que impere en el sector público centralizado.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 162,088 infracciones por el no uso del cinturón de seguridad. Esta cantidad representó el 6.67% del total de multas.

4.1.2. REGULACIÓN DEL USO DEL SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI).

Según la OMS, el uso de sistemas de retención infantil reduce la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 90% en los lactantes y entre un 54% y un 80% en niños de corta edad.

En República Dominicana la Ley No. 63-17, en su Artículo 69, sobre transporte de niños, establece las siguientes especificaciones sobre la ubicación dentro del vehículo:

Asiento en el que pueden viajar	Edad/tamaño uso SRI	Observaciones
Delantero	Hasta 12 años	Solo en los casos en que se trate de vehículos tipo camioneta de una (1) cabina.
Trasero	6 - 12 años	Deberán utilizar un elevador que les permita utilizar de manera segura el cinturón de seguridad trasero.
Trasero	Hasta 6 años	Serán transportados en un asiento especial para infantes con posición de rostro hacia el frente.

En ese sentido, El INTRANT establecerá mediante reglamento las especificaciones de estos asientos según la edad, el peso y el tamaño del niño, conforme a las directrices establecidas al respecto por las normas de salud internacionalmente aceptadas.

La violación por el no uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) será sancionado con una multa equivalente de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado, y la reducción de puntos en la licencia que determine el reglamento. Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 5,725 infracciones por el no uso del Sistema de Retención Infantil. Esta cantidad representó el 0.24% del total de multas.

4.1.3. REGULACIÓN DEL USO DE CASCO EN MOTOCICLETAS Y BICICLETAS.

El uso correcto del casco puede conducir a una reducción del 42% en el riesgo de lesiones mortales y una reducción del 69% en el riesgo de lesiones en la cabeza (World Health Organization, 2020).

La regulación sobre el uso de casco protector en motocicletas y bicicletas está definida en los Artículo 157 y 251 de la Ley No. 63.17, donde se establece, primero el deber de los ciclistas y usuarios de motocicletas sobre el uso de casco protector. Y por otro lado, define como prohibido transitar sin estar provisto de cascos protectores homologados.

El INTRANT debe elaborar las normas técnicas de homologación de cascos protectores.

La violación por el no uso de casco protector en ciclistas y usuarios de motocicletas, tiene una sanción de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y los puntos en la licencia de conducir que determine el reglamento correspondiente.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 636,451 infracciones por el no uso de casco protector. Esta cantidad representó el 26.17% del total de multas.

4.1.4. REGULACIÓN DE DISTRACCIONES EN LA CONDUCCIÓN.

Las distracciones en la conducción representan un importante factor de riesgo de traumatismo por accidente de tránsito. Según el informe de 2011 de la OMS titulado Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor, señalan que los conductores que utilizan el teléfono celular durante la conducción corren un riesgo aproximadamente cuatro veces mayor de verse involucrados en un accidente.

Las distracciones en la conducción están reguladas por la Ley 63-17, en su Artículo 221.- Distracción durante la conducción, donde se establece que únicamente cuando el conductor utilice dispositivos de manos libres será permitido el uso de teléfonos celulares.

En caso de violar la mencionada disposición, será sancionado con multa de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado, y la reducción de puntos en la licencia que determine el reglamento.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 78,576 infracciones por el uso de celular en la conducción. Esta cantidad representó el 3.23% del total de multas.

4.1.5. REGULACIÓN SOBRE LA VELOCIDAD.

Un aumento en la velocidad promedio está directamente relacionado tanto con la probabilidad de que ocurra un choque como con la gravedad de las consecuencias del choque. Por ejemplo, cada aumento del 1% en la velocidad media produce un aumento del 4% en el riesgo de accidente fatal y un aumento del 3% en el riesgo de accidente grave. El riesgo de muerte para los peatones atropellados por los frentes de los automóviles aumenta rápidamente (4.5 veces de 50 km/h a 65 km/h). En los impactos laterales de un automóvil a otro, el riesgo de muerte para los ocupantes del automóvil es del 85% a 65 km/h (World Health Organization, 2020).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), un peatón adulto tiene un riesgo de muerte inferior al 20% si es atropellado por un automóvil que se desplaza a menos de 50 km/h, pero si la velocidad es de 80 km/h el riesgo de muerte es de casi 60%.

Respecto a los límites de velocidad, La ley No. 63-17, en el Artículo 268, establece lo siguiente:

Zonas	Límite genérico de velocidad	Límites específicos	Tipos a los que aplican los límites específicos
Zona Urbana	30 km/h	30 km/h	zona residencial
Zona Urbana	60 km/h	60 km/h	avenidas
Zona Rural	60 km/h	60 km/h	zona rural
Zona Escolar	20 km/h	20 km/h	Escuelas, colegios, universidades, otros centros educativos incluido iglesias y cementerios.
Carreteras, autopistas y autovías	120 km/h	120 km/h	Carreteras, autopistas y autovías

La violación de las disposiciones sobre límites de velocidad será sancionada con multa equivalente de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y con la reducción de los puntos en la licencia de conducir que determine el reglamento de puntos correspondiente, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la suspensión y cancelación de licencias de conducir.

Entre el 2018 y el 2020 se registraron un total de 77,304 infracciones por el uso de celular en la conducción. Esta cantidad representó el 3.18% del total de multas.

4.1.6. REGULACIÓN SOBRE EL ALCOHOL.

Conducir bajo la influencia del alcohol y de cualquier sustancia o droga psicoactiva aumenta el riesgo de un accidente que provoque la muerte o lesiones graves. En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de accidente de tráfico comienza con niveles bajos de concentración de alcohol en sangre (BAC) y aumenta significativamente cuando el BAC del conductor es $\geq 0,04$ g/dl (World Health Organization, 2020).

Las pruebas de alcoholimetría quedan establecidas en el Artículo 259 de la Ley No. 63-17, sobre la prueba del alcoholímetro, las mismas serán efectuadas sobre conductores y peatones que deberán espirar sobre el instrumento, con el propósito de detectar la presencia de alcohol en la respiración y determinar el grado consumido. Cuando la prueba del alcoholímetro resulte positiva, el agente de la DIGESETT podrá mantener bajo vigilancia al conductor hasta por cuatro (4) horas. Sin embargo, el conductor podrá marcharse inmediatamente si se presenta un familiar o relacionado que se responsabilice de llevarlo a su destino.

A continuación, se presentan los distintos límites de alcohol permitidos en función a los tipos de conductores y/o usuarios de las vías.).

Indicador	General todos los conductores	Profesionales	Noveles	Otros
Tasa máxima permitida en g/l en sangre	0,5 g/l automóviles	0,0 g/l Transporte público de pasajeros en todas sus modalidades y de carga.	0,0 g/l portador de un permiso de aprendizaje	0,2 g/l Motos

La Ley No. 63-17 en su artículo 256, prohíbe determinadamente conducir en estado de embriaguez, en caso de violentar esta disposición, la sanción será de cinco (5) a diez (10) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado y la reducción de los puntos de la licencia que determine el reglamento, sin perjuicio de las disposiciones relativas a la suspensión y cancelación de la licencia de conducir.

4.2. COSTO ECONÓMICO DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año, 1,35 millones de personas mueren en calles y carreteras de todo el mundo, y entre 20 millones y 50 millones resultan gravemente heridas. El saldo humano es visible, aunque no se registre en su totalidad, pero los costos intangibles que impactan negativamente en las sociedades y las economías en general no se reflejan en las estadísticas nacionales. Está demostrado que resulta difícil obtener datos y pruebas acerca del costo económico y social de los accidentes de tránsito para contribuir a la formulación de políticas sobre seguridad vial, especialmente en los países en desarrollo.

En el caso particular de la República Dominicana, en el año 2020, alrededor de 83,520 personas resultaron lesionadas y 2,711 fallecieron. En el marco legal, de la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 16, dentro de las atribuciones del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), establece que, en coordinación con la Procuraduría General de la República, se realizará una estimación anual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado.

En ese sentido, el OPSEVI se encuentra dando los primeros pasos para lograr la estimación del cálculo del coste económico, en principio, validando la metodología a utilizar, la cual ha sido propuesta por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), consistente en adaptar el método de costeo COST313, desarrollado por SafetyCube, que es la Comisión de la Unión Europea que está a cargo de desarrollar un sistema de apoyo a la decisión para innovar en seguridad vial. El método incluye instrucciones para incluir y estimar los siguientes rubros de los componentes relacionados con las lesiones y con el accidente:

Costos relacionados con las lesiones

- Costos médicos
- Costos relacionados con la pérdida de producción
- Costos humanos (pérdida de vidas y lesiones)
- Otros costos por lesiones

Costos relacionados con el accidente

- Daños a la propiedad (principalmente vehículos)
- Gastos administrativos
- Otros costos

En ese mismo orden, el OPSEVI está en proceso de creación de la Mesa Gestora del Dato, con naturaleza multisectorial, la cual estará conformada por los principales actores de fuentes primarias de información de siniestralidad vial, de la cual se creará una sub mesa técnica de relacionada al costo económico que implican los accidentes de tránsito.

4.2.1. MUERTOS.

El hecho de que un porcentaje de la población muera en forma prematura tiene un alto impacto social y económico para su familia y para la sociedad, dado que las personas que se restan a la contribución natural del desarrollo del país afectan el nivel de empleo, el ingreso personal disponible, el consumo agregado, el ahorro, la productividad y el aporte agregado potencial de dichos sujetos a lo largo de sus años de vida útil.

Más de la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 93% de las defunciones relacionadas con accidentes de tránsito.

4.2.2. LESIONES Y DISCAPACIDAD.

La carga económica que supone una lesión permanente, tanto para el Estado dominicano como para las familias, se traduce en un agravante que retrasa el desarrollo económico y la calidad de vida, sin ser menos relevante el dolor y drama social que representa.

En los últimos cuatro años, la mayor tasa de lesionados radica en la población joven y económicamente activa entre 20 y 30 años. Para el año 2020, por cada 100,000 habitantes, resultaron lesionadas 799 personas, siendo hombres en su gran mayoría.

A raíz de lo ante expuesto, y considerando la edad de retiro, es innegable que un ciudadano joven que antes de sufrir una lesión de gravedad, aportaba al PIB nacional, luego de esta, pasa a representar una carga económica y social.

4.2.3. DAÑOS A LA PROPIEDAD.

En el marco legal, el Código Civil Dominicano, en su capítulo II. De los delitos y cuasidelitos en sus Art. 1382.- establece que cualquier hecho del hombre que causa a otro un daño, obliga a aquel por cuya culpa sucedió, a repararlo y Art. 1383.- Cada cual es responsable del perjuicio que ha causado, no solamente por un hecho suyo, sino también por su negligencia o su imprudencia. En ese mismo orden, la Ley 146-02 sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana, hace referencia a la cobertura por daños a la propiedad ajena.

Sin embargo, pese a lo expuesto anteriormente, en la práctica es el Estado dominicano quien asume las reparaciones de daños a la vía y a la propiedad pública. Esto podría estar explicado en que no se cuenta con un mecanismo eficaz de régimen de consecuencias que les permita a las partes afectadas, realizar el debido reclamo y por ende ser indemnizados.

4.2.4. % DEL PIB.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en su informe de 2015, estima que los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su Producto Interno Bruto (PIB). República Dominicana no es ajena a esta realidad. El costo social de las muertes anuales por accidentes de tránsito se estima que tiene un impacto equivalente al 2.21% del PIB anual, ello sin considerar el impacto de los accidentados del tránsito que resultan con discapacidad total o parcial.

La reducción del número de muertos y lesionados por accidentes de tránsito puede impulsar el crecimiento de los ingresos. Importantes mejoras del bienestar social como resultado de intervenciones de seguridad vial de eficacia comprobada y eficaces en función del costo.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: cualquier accidente con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.

ATENCIÓN PREHOSPITALARIA: es el servicio que se presta a la comunidad cuando se presentan urgencias, emergencias o desastres en el sitio de ocurrencia del evento y de manera conjunta con los actores del Sistema General de Seguridad Social en Salud.

CAA: Centro Asistencial del Automovilista, es una entidad privada, autorizada por la Procuraduría General de la República, para la tramitación de accidentes de tránsito no conexos con otros delitos y que cuenta con diferentes instituciones del estado, en un solo lugar.

CINTURÓN DE SEGURIDAD: es un arnés diseñado para sujetar a un ocupante de un vehículo si ocurre una colisión y mantenerlo en su asiento.

CMA: La Casa del Conductor, dependencia de prisiones, única y exclusivamente destinada a brindar soluciones a todos los procesos e inconvenientes que surgen con un accidente de tránsito.

COLISIÓN: puede darse con dos objetos en movimiento como también cuando uno de los dos objetos está en movimiento y el otro no (por ejemplo, cuando un auto se estrella o colisiona contra una pared o contra otro automóvil que se encuentra parado y estacionado).

COMIPOL: Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

CONDUCTOR: persona que dirige, maniobra o se encuentra a cargo del manejo director de un vehículo o medio de transporte durante su utilización en la vía pública.

DESAGREGAR: es desglosar las observaciones dentro de una rama común de una jerarquía, a un nivel más específico al que se llevan las observaciones detalladas.

DIGSETT: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte. Bajo la dependencia de la Policía Nacional, somos una dirección técnica y especializada que opera conforme a las políticas que establezca el Ministerio de Interior y Policía y el INTRANT y su Consejo Directivo en los aspectos relativos a esta ley y sus reglamentos. Tenemos la responsabilidad 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.

DGII: Dirección General de Impuestos Internos, institución en cargada de la administración y/o recaudación de los principales impuestos internos y tasas en la República Dominicana.

DISCAPACIDAD: según la OMS, es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación.

GRUPO ETARIO: se refiere a los grupos de edad que se divide la población.

IDOPPRIL: Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales, adscrito al Ministerio de Trabajo, como entidad pública, autónoma, con personería jurídica y patrimonio propio.

INACIF: Instituto Nacional de Ciencias Forenses, es el órgano técnico, con funciones indepen-

dientes, cuya razón de ser es brindar auxilios científicos y técnicos a las instituciones investigativas, a los tribunales de la República en las condiciones que establece su marco normativo; y a otras instituciones públicas, privadas y particulares de conformidad con las reglamentaciones internas.

INFRACCIÓN: supone una transgresión o incumplimiento de una norma legal, moral o convención.

IN SITU: designa el análisis de un fenómeno exactamente en el lugar y condiciones donde el mismo se desarrolla (sin desplazamiento a un medio o lugar especial, y sin modificación de las condicionantes usuales o naturales).

LESIÓN: es un daño que ocurre en el cuerpo. Es un término general que se refiere al daño causado por accidentes, caídas, golpes, quemaduras, armas y otras causas.

LICENCIA DE CONDUCIR: es el documento público expedido por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), que acredita y autoriza a las personas que aspiren a conducir vehículos de motor. Todo conductor deberá ser titular de una licencia de conducir de la categoría correspondiente al tipo de vehículo, y estará obligado a portar la misma cuando circule en la vía pública.

MARCO REGULATORIO: proporciona las bases sobre las cuales las instituciones construyen y determinan el alcance y naturaleza de la participación en la sociedad. Es una compleja combinación de estatutos y regulaciones legales, reglas judiciales y la práctica real.

MORBILIDAD: según la OMS, es toda desviación subjetiva u objetiva de un estado de bienestar.

MORTALIDAD: según la OMS, se refiere al número y causa de defunciones producidas en un lugar y un intervalo de tiempo.

MSP: Ministerio de Salud Pública.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS): es el organismo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) especializado en gestionar políticas de prevención, promoción e intervención a nivel mundial en la salud, definida en su constitución como un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente como la ausencia de afecciones o enfermedades.

PARQUE VEHICULAR: muestra el número de unidades vehiculares registradas por los gobiernos estatales y municipales, de acuerdo con el tipo de vehículo y el servicio que presta, además de la producción y venta nacional de automotores.

PEATÓN: persona que transita a pie en la vía pública.

PIB: es una magnitud macroeconómica que expresa el valor monetario de la producción de bienes y servicios de demanda final de un país o región durante un período determinado, normalmente de un año o trimestre.

POBLACIÓN: se refiere a todos los seres vivos del mismo grupo o especie, que viven en un área geográfica particular.

PROPORCIÓN: es el número de observaciones con una característica en particular entre la población de referencia.

PUNTOS CRÍTICOS: son aquellos lugares específicos de las vías públicas, donde los índices de peligrosidad, y de severidad, así como las frecuencias de mortalidad y morbilidad, presentan valores elevados.

SAFETYCUBE: es un proyecto de investigación financiado por la comisión europea en el Marco de Horizons 2020, el Programa Marco de Investigación de la Unión Europea (EU), en el ámbito de la seguridad vial.

SINIESTRALIDAD VIAL: índice de siniestros provocados por la circulación vial.

SISALRIL: Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales, es una entidad estatal autónoma, con personería jurídica y patrimonio propio, que a nombre y representación del Estado Dominicano ejerce las funciones establecidas en la Ley de Seguridad Social y sus normas complementarias, de proteger los intereses de los afiliados, de vigilar la solvencia financiera de las Administradoras de Riesgos de Salud (ARS), supervisar el pago puntual a dichas administradoras y de éstas a las Prestadoras de Servicios de Salud (PSS) y contribuir a fortalecer el Sistema Nacional de Salud.

SISTEMA DE RETENCION INFANTIL (SRI): son todos aquellos dispositivos que permiten que los niños puedan viajar de forma segura dentro de un vehículo.

SISTEMA NACIONAL DE ATENCIÓN A EMERGENCIAS Y SEGURIDAD 9-1-1: es el Sistema Nacional de Atención a Emergencias y Seguridad donde se concentran los sucesos que requieren atención o tratamiento inmediato.

TASA: es una relación entre dos magnitudes. Se trata de un coeficiente que expresa la relación existente entre una cantidad y la frecuencia de un fenómeno.

TASA DE MOTORIZACIÓN: mide la cantidad de vehículos motorizados por habitante en un lugar y período dado.

TENDENCIA: propensión o inclinación en las personas y en las cosas hacia determinados fines.

TRÁMITE: es la gestión o diligenciamiento que se realiza para obtener un resultado, en pos de algo, o los formalismos necesarios para resolver una cosa.

TRAUMATISMO: según la OMS, es una lesión, mortal o no, que se ha producido como resultado de una colisión en la vía pública en la que se ha visto implicado al menos un vehículo en movimiento.

VÍCTIMA: se refiere a las personas lesionadas o fallecidas en accidentes de tránsito.

VOLCADURA: Acción y efecto de volcar un vehículo.

ZONA RURAL: hace referencia principalmente a los campos y grandes espacios de cultivo donde se realizan actividades económicas agropecuarias primordialmente. Tiene densidad poblacional baja, prevalece la naturaleza, predominan las actividades económicas del sector primario y espacios amplios y más limpios.

ZONA URBANA: es aquella donde están establecidas las grandes ciudades. Tiene densidad poblacional alta, presenta un mayor desarrollo económico, tecnológico y científico, predominan las actividades económicas del sector secundario y terciario y alta contaminación.

ANEXOS

Indicadores de la Seguridad Vial en la República Dominicana, 2020

Población: 10,448,499

PIB Corriente (Percápita):
US\$: 7,544.5/RD\$426,535.7

Institucionalidad

Regulado	Ley No.63-17
Institución coordinadora	Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRANT)
Sustentada en el Presupuesto Nacional	Si
Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial	Si

Vías seguras

Regulado	Ley No. 63-17, Cap. I De Las Vías Públicas
Auditoría vial	Reglamento pendiente
Inspección vial	Reglamento pendiente
Señalización	Resolución No. 005-2020
Inversión para intervención de locaciones del alto riesgo	Si
Políticas e inversión en transporte urbano	Si
Ciclovías	Si
Entorno escolar seguro	Si

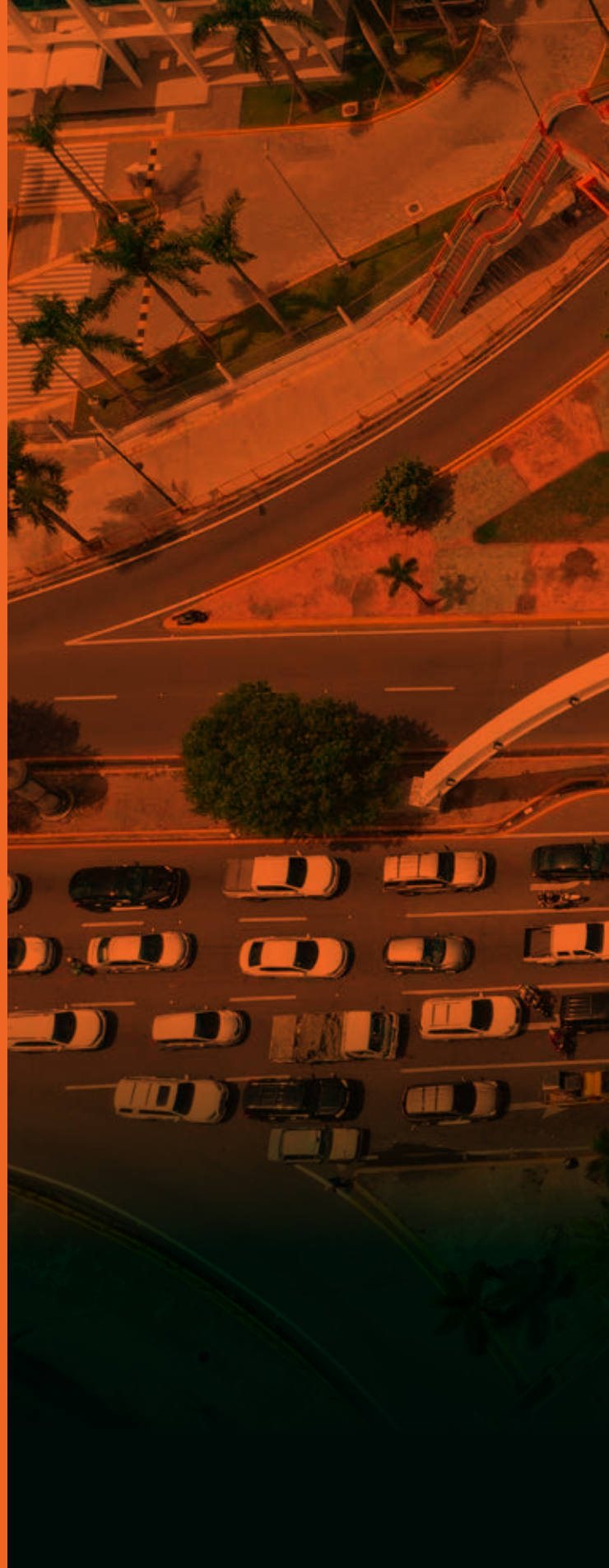
Vehículos seguros

Regulado	Ley No. 63-17
Inspección técnica vehicular	Decreto 5-19
Normativa de homologación	Pendiente
Parque vehicular	4,842,367
Automóviles	994,301
Jeep	516,913
Motocicletas	2,695,456
Autobuses	111,891
Carga	458,762
Volteo	21,690
Otros	19,150

Atención después del choque	
Regulado	Ley No. 184-17
Sistema Nacional de Emergencia y Seguridad 9-1-1	Si
Cobertura	91.70%
Atención prehospitalaria en accidentes de tránsito	25.2%
Lesiones registradas por Ministerio de Salud Pública	83,520
Educación vial	
Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)	Ley No. 63-17, Art. 28
Escuelas de conducir	Decreto 1-19
Formación vial	Decreto 2-19
Normativa Técnica para la Capacitación, Formación y Educación Vial	Pendiente
Normativa Técnica para la Aplicación de la Educación Vial	Pendiente
Normativa Técnica de Parques Infanto-Juveniles de Tránsito (PIT)	Pendiente
Normativa Técnica de Capacitación de Agentes y Profesionales.	Pendiente
Normativa Técnica sobre la Información, las Campañas de Comunicación y Publicidad	Pendiente
Uso del Cinturón de Seguridad	
Regulado	Ley No.63-17, Art. 231
Aplica para ocupantes delanteros y traseros	Si
Número de infracciones impuestas	31,555
Tasa por 100 infracciones	5.1
Aplicación de la infracción por posición de los ocupantes	S/D
Lesionados	S/D
Fallecidos	S/D
Proporción de uso de acuerdo a la posición de los ocupantes	S/D

Uso de Sistema de Retención Infantil (SRI)	
Regulado	Ley No.63-17, Art. 69
Especificaciones según edad, peso y tamaño del niño	Reglamento pendiente
Prohibición del uso del asiento delantero de acuerdo a la edad (Exeptuando camioneta de 1 cabina)	0 - 12 años
Edad requerida para el uso de silla	0 - 6 años
Edad requerida para uso del elevador	6 - 12 años
Número de infracciones impuestas	541
Tasa por 10,000 infracciones	8.7
Aplicación de la infracción por posición de los ocupantes	S/D
Lesiones por el no uso	S/D
Muertes por el no uso	S/D
Proporción de uso	S/D
Ocupantes de motocicletas	
Regulado	Ley No.63-17, Art.78
Reglamento	256-20
Máximo	2
Edad mínima	8 años
Número de infracciones impuestas	S/D
Tasa por 100 infracciones	S/D
Aplicación de la infracción por posición de los ocupantes	S/D
Uso de casco en motocicletas y bicicletas	
Regulado	Ley No.63-17, Art.157
Aplica para conductor y pasajeros	Si
Homologación ordenada por Ley No.63-17	Si
Normas dictadas para la homologación	No
Número de infracciones impuestas	178,142
Tasa por 100 infracciones	28.98
Aplicación de la infracción por posición de los ocupantes	S/D
Lesionados	S/D
Fallecidos	S/D
Proporción de uso de acuerdo a la posición de los ocupantes	S/D

Velocidad	
Regulado	Ley No. No.63-17, Art. 268
Límites establecidos	Si
Número de infracciones impuestas por exceso	28,650
Tasa por 100 infracciones	4.7
Lesiones por exceso	S/D
Muertes por exceso	S/D
Alcohol	
Regulado	Ley No. No.63-17, Art. 258
Reglamento	Pendiente
Número de infracciones impuestas	S/D
Tasa por 100 infracciones	S/D
Lesiones	S/D
Muertes	S/D
Uso de celular	
Regulado	Ley No. No.63-17, Art. 221
Reglamento	No contemplado
Número de infracciones impuestas	16,156
Tasa por 100 infracciones	2.6
Lesiones	S/D
Muertes	S/D
DATA	
Regulado	Ley 63-17, Art. 16 y 17
Informe de la Situación de la Seguridad Vial	Emitido por el OPSEVI
Número de muertes	2,711
Tasa de muertes por 100,000 habitantes	25.9
Número de lesiones	83,520
Tasa de lesiones por 10,000 habitantes	78



Avenida Héctor Homero Hernández
Vargas esq. Calle Horacio Blanco
Fombona, Ensanche La Fe, Distrito
Nacional, República Dominicana

