

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

Resumen Ejecutivo

Contexto

Cada año ocurren 1.3 millones de muertes y 50 millones de traumatismos por colisiones viales, siendo la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes (5–29 años). El impacto es mayor en países de ingresos bajos y medianos, que concentran más del 90% de las muertes, lo cual amenaza el desarrollo sostenible. Ante esta situación, la Asamblea General de la ONU proclamó el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021–2030), con la meta de reducir en 50% las muertes y lesiones graves.

Enfoque

El plan se basa en el “Sistema Seguro”, que considera la interacción entre usuarios, vehículos e infraestructura, bajo la premisa de que ninguna muerte o lesión grave es aceptable. Este sistema:

- Reconoce los errores humanos.
- Promueve infraestructuras y vehículos más seguros.
- Fomenta la responsabilidad compartida entre gobiernos, sector privado, sociedad civil y ciudadanía.

Áreas de acción prioritarias

1. Transporte multimodal y planificación urbana: promover caminar, uso de bicicleta y transporte público; reducir dependencia del vehículo privado; garantizar accesibilidad y seguridad en ciudades.
2. Infraestructura vial segura: diseño de carreteras con estándares mínimos de seguridad (señalización, ciclovías, cruces seguros, límites de velocidad).
3. Vehículos seguros: adopción de normas armonizadas de seguridad (frenado de emergencia, control de estabilidad, sistemas de retención infantil, protección de peatones, cascos certificados).
4. Uso seguro de las vías: leyes y sanciones sobre velocidad, alcohol, dispositivos de protección, fatiga y distracciones; educación y sistemas de seguros que incentiven conducción segura.
5. Respuesta post-colisión: atención de emergencia oportuna, capacitación de primeros respondedores, sistemas de rehabilitación y apoyo social/financiero a víctimas y familias.

Condiciones habilitadoras

- Financiación sostenible: fondos públicos, seguros, multas, cooperación internacional.

- **Marcos jurídicos internacionales:** adhesión y aplicación de convenciones de la ONU.
- **Gestión de la velocidad:** límites seguros (30 km/h en zonas urbanas, ≤80 km/h en rurales).
- **Fomento de capacidades:** formación de profesionales, integración de la seguridad vial en la educación y en medios de comunicación.
- **Perspectiva de género:** diseño inclusivo de transporte y vehículos.
- **Innovación tecnológica:** uso de asistencia avanzada al conductor, conectividad y sistemas de emergencia.
- **Atención a países de ingresos bajos y medianos:** apoyo técnico, financiero y normativo.

Responsabilidades clave

- **Gobiernos:** liderar políticas, planes nacionales, financiamiento y coordinación.
- **Sector privado:** aplicar estándares de seguridad en flotas y cadenas de valor; fomentar innovación responsable.
- **Sociedad civil, academia y jóvenes:** aportar evidencia, impulsar cambios sociales y dar voz a las comunidades.
- **Financiadores:** garantizar recursos sostenibles a corto y largo plazo.
- **Sistema ONU:** coordinar, monitorear y apoyar técnicamente la implementación global.

Seguimiento y evaluación

La OMS supervisará el progreso global mediante indicadores de mortalidad, lesiones graves y aplicación de medidas. Se realizarán evaluaciones en 2025 y 2030. A nivel nacional, los países deben establecer metas propias y reforzar sistemas de datos.

Mensaje central

La seguridad vial debe ser reconocida como un derecho humano y un bien público esencial, integrado en las políticas de salud, movilidad sostenible, cambio climático, equidad y desarrollo.

El Plan llama a la acción conjunta y urgente: “Ya sabemos qué hacer, tenemos las herramientas, y todos tenemos un papel que desempeñar.”

Informe de Situación de la Seguridad Vial 2020 – República Dominicana :

Resumen Ejecutivo

Contexto general

- **La República Dominicana presenta una de las tasas más altas de mortalidad por siniestros de tránsito a nivel mundial, con 64.6 muertes por cada 100,000 habitantes (2018, OMS).**
- **Los siniestros de tránsito constituyen un grave problema de salud pública, siendo la principal causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años.**
- **Tienen alto impacto económico: se estima que representan alrededor del 2% del PIB.**

Principales hallazgos del informe

1. Víctimas y siniestralidad

- **En promedio mueren más de 3,000 personas al año en siniestros viales.**
- **Motociclistas representan más del 60% de las víctimas mortales.**
- **La mayoría de los incidentes ocurre en zonas urbanas y en horas de la noche y madrugada.**

2. Factores de riesgo

- **Exceso de velocidad y conducción bajo los efectos del alcohol son las principales causas.**
- **Bajo uso de cascos (aprox. 30–40% de los conductores).**
- **Uso limitado de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.**
- **Deficiencias en infraestructura vial, señalización y control efectivo.**

3. Marco institucional

- **Creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) como organismo rector.**
- **Avances en Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aunque con desafíos en implementación y fiscalización.**
- **Coordinación interinstitucional en desarrollo, pero aún limitada.**

4. Atención post-siniestro

- Limitaciones en la capacidad de respuesta de emergencia y atención hospitalaria especializada.
- Falta de protocolos estandarizados de atención y rehabilitación a víctimas.

5. Educación y cultura vial

- Niveles bajos de educación vial en la población.
- Necesidad de fortalecer campañas masivas, programas en escuelas y formación de conductores.

Desafíos prioritarios

- Fortalecer la aplicación efectiva de la Ley 63-17, con especial énfasis en control de velocidad, alcohol y uso de cascos/cinturones.
- Mejorar la infraestructura vial y señalización, incorporando criterios de “Sistema Seguro”.
- Reforzar la educación y cultura vial desde edades tempranas.
- Incrementar la capacidad de respuesta post-accidente y apoyo a víctimas.
- Consolidar el rol de INTRANT y asegurar financiamiento sostenible para las acciones de seguridad vial.

Mensaje central

La seguridad vial en República Dominicana requiere de un cambio estructural urgente: pasar de un enfoque reactivo a una estrategia integral y preventiva, centrada en salvar vidas, reducir la carga económica y construir una movilidad más segura y sostenible.

Global Status Report on Road Safety 2023:

Resumen Ejecutivo – Informe Mundial sobre el Estado de la Seguridad Vial 2023

Contexto Global

- Cada año mueren 1.19 millones de personas en siniestros de tránsito a nivel mundial.
- Aunque sigue siendo una de las principales causas de muerte, las muertes se redujeron en un 5% desde 2010.
- Aún así, los siniestros viales son la principal causa de muerte entre niños, adolescentes y jóvenes de 5 a 29 años.
- Más del 90% de las muertes ocurren en países de ingresos bajos y medianos, pese a que solo poseen el 60% de los vehículos.

Principales hallazgos

1. Usuarios vulnerables

- El 53% de las muertes corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas.
- Los motociclistas representan la mayor proporción de víctimas en varias regiones, incluida América Latina.

2. Disparidades regionales

- Las tasas más altas de mortalidad vial se registran en África (19 muertes por 100,000 habitantes) y Asia Sudoriental (15 por 100,000).
- Europa presenta la tasa más baja (6.2 por 100,000).

3. Factores de riesgo

- Exceso de velocidad, conducción bajo efectos del alcohol, distracciones digitales, y bajo uso de cascos, cinturones y sistemas de retención infantil.
- El cumplimiento de las leyes es insuficiente en la mayoría de los países.

4. Vehículos e infraestructura

- Solo 35 países aplican estándares completos de seguridad vehicular de la ONU.
- La mayoría de las vías en países de ingresos bajos y medianos no cumplen criterios básicos de seguridad (cruces peatonales, ciclovías, límites de velocidad seguros).

5. Atención post-siniestro

- **Persisten grandes desigualdades en la respuesta de emergencias, especialmente en países de ingresos bajos, donde el acceso a atención médica oportuna es limitado.**

Avances desde 2018

- **5% de reducción global en muertes viales.**
- **Mayor número de países han adoptado leyes y normas de seguridad, pero la implementación sigue siendo débil.**
- **Aumento del reconocimiento de la seguridad vial como derecho humano y componente de desarrollo sostenible.**

Recomendaciones Clave

- **Aplicar el enfoque de “Sistema Seguro”: diseñar carreteras, vehículos y políticas que reduzcan los riesgos incluso ante errores humanos.**
- **Límites de velocidad seguros: ≤ 30 km/h en zonas urbanas y ≤ 80 km/h en vías rurales de alto riesgo.**
- **Transporte sostenible: promover caminar, ciclismo y transporte público seguro.**
- **Estándares vehiculares: alinear regulaciones nacionales con normas internacionales de seguridad.**
- **Atención integral a víctimas: fortalecer sistemas de respuesta de emergencia y rehabilitación.**
- **Datos confiables: mejorar los sistemas de información y monitoreo para tomar decisiones basadas en evidencia.**

Mensaje central

El mundo ha avanzado en seguridad vial, pero el ritmo es insuficiente para alcanzar la meta del 50% de reducción de muertes al 2030. La seguridad vial debe integrarse como una prioridad de salud pública, equidad social y sostenibilidad, con acciones urgentes y coordinadas a nivel global y nacional.

Implementación de medidas de seguridad vial prioritarias en las Américas y el Caribe:

Resumen Ejecutivo

Contexto

- La región de las Américas y el Caribe presenta altos niveles de siniestralidad vial, especialmente en países de ingresos bajos y medianos.
- Los motociclistas, peatones y ciclistas concentran la mayor proporción de muertes y lesiones.
- Los siniestros de tránsito representan un problema de salud pública, social y económico, con costos significativos para los sistemas sanitarios y la productividad nacional.

Situación regional

- En la región, las tasas de mortalidad vial varían ampliamente: algunos países presentan descensos sostenidos, mientras que otros mantienen niveles altos sin mejoras significativas.
- La implementación de medidas prioritarias es desigual, con brechas importantes entre países de altos ingresos y aquellos con menos recursos.

Medidas prioritarias analizadas

El documento evalúa el nivel de implementación de medidas recomendadas por la OMS y la ONU, agrupadas en 5 áreas clave:

1. Gestión de la velocidad

- Límite recomendado: ≤ 30 km/h en áreas urbanas.
- En la mayoría de países de la región aún existen límites elevados y baja fiscalización.

2. Conducción bajo efectos del alcohol

- Se recomienda límite máximo de 0.05 g/dl (0.02 para conductores jóvenes/novatos).
- Varios países mantienen límites permisivos o carecen de controles efectivos (alcoholímetros, operativos).

3. Uso de cascos, cinturones y sistemas de retención infantil (SRI)

- Aunque la mayoría de países tiene leyes que lo exigen, la aplicación es débil y los niveles de cumplimiento bajos.
- Particular preocupación por el bajo uso de cascos certificados en motociclistas.

4. Seguridad vehicular

- **Pocos países han adoptado los estándares de seguridad vehicular de la ONU (control de estabilidad, frenos ABS, protección de peatones).**
- **En muchos casos, la flota vehicular es antigua y con pocos controles técnicos.**

5. Infraestructura segura

- **Faltan inversiones sistemáticas en carreteras y calles con criterios de “Sistema Seguro” (ciclovías, cruces peatonales, diseño urbano seguro).**
- **Persisten altos niveles de riesgo en zonas urbanas.**

Principales desafíos

- **Débil fiscalización de las normas existentes.**
- **Capacidad institucional limitada en varios países.**
- **Falta de recursos financieros sostenibles para implementar programas y mejorar infraestructura.**
- **Desigualdad social y económica que agrava la vulnerabilidad de ciertos grupos (usuarios de motocicletas, peatones).**
- **Deficiencia de datos confiables, lo que limita el diseño de políticas basadas en evidencia.**

Recomendaciones clave

- **Acelerar la implementación de las medidas prioritarias, con especial atención en:**
 - **Reducción de límites de velocidad en áreas urbanas.**
 - **Control estricto de alcohol y drogas en la conducción.**
 - **Uso universal de cascos certificados, cinturones y SRI.**
 - **Adopción de normas internacionales de seguridad vehicular.**
 - **Inversión en infraestructura vial segura y accesible.**
- **Fortalecer la capacidad institucional y la coordinación intersectorial.**
- **Mejorar la recolección de datos y monitoreo para orientar las decisiones.**
- **Promover la cooperación regional e internacional para cerrar brechas de financiamiento y capacidades.**

Mensaje central

La región de las Américas y el Caribe tiene avances normativos importantes, pero enfrenta grandes retos en implementación y fiscalización. La acción urgente en las cinco áreas prioritarias es clave para reducir muertes y lesiones, y avanzar hacia la meta global de 50% menos víctimas al 2030.

Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial República Dominicana 2017-2020:

Resumen Ejecutivo

Contexto

- La **República Dominicana** enfrenta una de las tasas más altas de mortalidad por siniestros de tránsito en el mundo.
- Los siniestros viales son la **primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años**, además de tener un impacto económico estimado en **2% del PIB**.
- En respuesta, se formuló el **Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017–2020**, como marco de acción alineado con la **Ley 63-17** y con la meta global de reducir en 50% las muertes al 2020.

Objetivos generales

1. Reducir las muertes y lesiones graves en el tránsito.
2. Fortalecer la institucionalidad y la gestión integrada de la seguridad vial.
3. Promover una cultura vial responsable en la ciudadanía.
4. Garantizar infraestructura y vehículos más seguros.
5. Mejorar la atención a víctimas y la recolección de datos.

Líneas estratégicas de acción

1. **Gestión institucional**
 - Consolidar al **INTRANT** como ente rector y coordinador.
 - Desarrollar mecanismos de financiamiento sostenibles.
2. **Usuarios de las vías**
 - Programas educativos en escuelas y campañas masivas.
 - Regulación y control del consumo de alcohol.
 - Promoción del uso de casco, cinturón y SRI.
3. **Vehículos seguros**
 - Fortalecer la inspección técnica vehicular.
 - Promover renovación de la flota y aplicación de normas internacionales.
4. **Infraestructura vial segura**
 - Identificación y corrección de puntos críticos de siniestralidad.
 - Mejorar señalización, iluminación y diseño urbano.
5. **Atención post-siniestro**
 - Fortalecer el sistema 911 y protocolos hospitalarios.
 - Mejorar los servicios de rehabilitación y apoyo a víctimas.
6. **Datos y monitoreo**

- Crear un **Observatorio Nacional de Seguridad Vial**.
- Estandarizar la recopilación de estadísticas y reportes de siniestros.

Avances esperados

- Disminución progresiva de muertes y lesiones.
- Mayor articulación interinstitucional.
- Incremento en el uso de dispositivos de seguridad.
- Mejoramiento de la infraestructura y de la flota vehicular.
- Mayor confianza pública en la capacidad del Estado de reducir la siniestralidad.

Desafíos identificados

- **Debilidad en la fiscalización** de las leyes.
- **Limitación de recursos financieros** y técnicos.
- **Cultura vial deficiente** con baja percepción del riesgo.
- **Subregistro de datos** que dificulta medir avances reales.

Mensaje central

El Plan Estratégico Nacional 2017–2020 fue un esfuerzo por **ordenar, coordinar y priorizar** acciones para reducir la siniestralidad en el país. Aunque marcó un **avance institucional importante con la creación del INTRANT**, el éxito de su implementación dependió de superar barreras en **financiamiento, fiscalización y cambio cultural**, aspectos que aún requieren fortalecimiento para alcanzar las metas globales de seguridad vial.

Análisis de continuidad que conecta el Plan Estratégico Nacional RD 2017–2020 con los informes y marcos posteriores: Informe Nacional RD 2020, Informe Mundial 2023 y el Plan Mundial 2021–2030.

Análisis de Continuidad de la Seguridad Vial en RD

1. Plan Estratégico Nacional RD 2017–2020

- **Meta:** Reducir en 50% las muertes y lesiones.
 - **Avances propuestos:** Creación del INTRANT, educación vial, fiscalización, inspección vehicular, puntos críticos de infraestructura, atención 911, Observatorio Nacional.
 - **Limitaciones:** Baja fiscalización, falta de financiamiento, cultura vial débil, deficiencia de datos.
-

2. Informe Nacional RD 2020

- **Hallazgos:**
 - RD mantiene tasa crítica de 64.6 muertes por 100,000 hab. (una de las más altas del mundo).
 - Los motociclistas = >60% de las víctimas mortales.
 - Bajo uso de casco, cinturón y SRI.
 - Débil infraestructura y limitada capacidad post-siniestro.
 - **Continuidad:**
 - Aunque existía el plan 2017–2020, los indicadores muestran poco impacto en la reducción de muertes.
 - El INTRANT se consolidó institucionalmente, pero con debilidades en implementación y fiscalización.
 - El Observatorio Nacional aún no estaba funcionando plenamente.
-

3. Plan Mundial 2021–2030

- **Meta global:** Reducir 50% muertes y lesiones graves al 2030.
- **Enfoque:** Sistema Seguro (usuarios, vehículos, vías, post-colisión, datos).
- **Continuidad para RD:**

- El plan mundial da una hoja de ruta clara que coincide con los ejes del plan nacional 2017–2020 (educación, fiscalización, infraestructura, post-siniestro).
 - RD debe alinear su política nacional al Plan Mundial, actualizando metas e indicadores y retomando lo planteado en 2017–2020.
-

4. Informe Mundial 2023

- **Resultados globales:**
 - 1.19 M muertes/año (descenso del 5% desde 2010).
 - 53% de víctimas = usuarios vulnerables.
 - Persisten brechas en países de ingresos medios y bajos (como RD).
 - **Continuidad con RD:**
 - El informe confirma que RD sigue en el grupo más rezagado.
 - Factores de riesgo señalados en 2017–2020 (alcohol, velocidad, cascos, cinturones, infraestructura insegura) persisten sin mejoras significativas.
 - Refuerza la necesidad de implementar lo ya planificado pero no ejecutado de forma efectiva.
-

Síntesis de Continuidad

- **2017–2020:** Se definieron estrategias claras y alineadas con los estándares internacionales.
 - **2020:** Los resultados mostraron que la implementación fue insuficiente → las muertes no disminuyeron.
 - **2021–2030:** El plan mundial ofrece un marco de actualización y presión política para relanzar esfuerzos.
 - **2023:** Evidencia que RD aún está lejos de las metas globales, confirmando la necesidad de un nuevo plan nacional, que retome lo pendiente y acelere la ejecución.
-

Conclusiones

1. El Plan 2017–2020 fue un buen diseño estratégico, pero falló en ejecución y fiscalización.

2. El Informe Nacional 2020 mostró que la realidad no cambió significativamente durante el periodo del plan.
 3. El Plan Mundial 2021–2030 es una oportunidad para reformular y actualizar el plan nacional, con enfoque en resultados medibles.
 4. El Informe Mundial 2023 ubica a RD entre los países con mayores retos, reforzando la urgencia de acciones contundentes.
-

👉 En otras palabras: RD ya sabe qué hacer desde 2017; lo pendiente no es diseñar más planes, sino implementarlos con financiamiento, datos confiables, control estricto y cambio cultural.