

Situación Nacional de la Seguridad Vial 2023

Contenido

| | | |
|------|-------------------------|----|
| I. | Reconocimientos..... | 5 |
| II. | Prólogo | 10 |
| III. | Resumen Ejecutivo | 12 |
| IV. | Introducción | 22 |
| V. | Metodología | 24 |

Sección 1. Siniestralidad Vial en la República Dominicana 2023

| | | |
|---------------|---------------------------------------|----|
| Capitulo I. | Accidentes de tránsito | 30 |
| Capitulo II. | Mortalidad a causa del tránsito..... | 31 |
| Capitulo III. | Lesionados a causas del tránsito..... | 39 |

Sección 2. Atención extra e intrahospitalaria a víctimas por accidentes de tránsito

| | | |
|--------------|---|----|
| Capitulo IV. | Atención extrahospitalaria víctimas por accidentes de tránsito | 42 |
| Capitulo V. | Atención intrahospitalaria a víctimas por accidentes de tránsito..... | 45 |

Sección 3. Caracterización del parque vehicular y vías de tránsito de la República Dominicana

| | | |
|---------------|-----------------------|----|
| Capitulo VI. | Vehículos | 47 |
| Capitulo VII. | Vías de tránsito..... | 55 |

Sección 4. Control policial o fiscalización del tránsito en la República Dominicana

| | | |
|----------------|---|----|
| Capitulo VIII. | Fiscalización e infracciones de tránsito..... | 58 |
|----------------|---|----|

Bibliografía

Índice de tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1. Fallecidos por sexo según grupo etario, 2023 | 33 |
| Tabla 2. Fallecidos por tipo de vehículo, según tipo de accidente | 35 |
| Tabla 3. Fallecidos por provincia según tipo de vehículo | 36 |
| Tabla 4 Fallecidos por mes según día de la semana, 2023..... | 38 |
| Tabla 5 Fallecidos por hora según día de la semana, 2023 | 39 |
| Tabla 6 Parque vehicular por tipo, 2023 | 50 |
| Tabla 7 Cantidad de vehículos según año de fabricación | 52 |
| Tabla 8 Número de asistencia vial por desperfecto del vehículo, 2021-2023 | 52 |
| Tabla 9 Circulación por años por las principales vías del país | 56 |
| Tabla 10 Número de infracciones impuestas, 2019-2023..... | 59 |
| Tabla 11 Número de infracciones impuestas por tipo, 2023..... | 60 |

Índice de gráficos

| | |
|--|----|
| Gráfica 1. Accidentes de tránsito asistidos por el 911, periodo 2019-2023..... | 30 |
| Gráfica 2 Tasa de Muertes por 100 mil habitantes, 2019-2023..... | 32 |
| Gráfica 3. Mortalidad a causa del tránsito por grupo etario y sexo | 34 |
| Gráfica 4. Porcentaje de fallecidos por provincia | 37 |
| Gráfica 5. Número de lesionados a causa del tránsito, 2019-2023 | 40 |
| Gráfica 6 Número de lesionados por grupo etario según sexo, 2023 | 40 |
| Gráfica 7 Porcentaje de lesionados por provincia, 2023 | 41 |
| Gráfica 8 Número de accidentes de tránsito con atención extrahospitalaria | 44 |
| Gráfica 9 Número de víctimas por accidentes de tránsito con atención intrahospitalaria | 45 |
| Gráfica 10 Parque vehicular, 2019-2023 | 49 |
| Gráfica 11 Proporción del parque vehicular por tipo, 2023..... | 50 |
| Gráfica 12 Importaciones del parque vehicular, 2023 | 51 |
| Gráfica 13 Porcentaje de asistencia vial por desperfecto del vehículo, 2021-2023..... | 53 |

I. 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 del presente **Informe de la Situación de la Seguridad Vial 2023**, el cual no habría podido ser posible sin el apoyo oportuno de las siguientes fuentes primarias de información:

- 1. DIGESETT. Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre:** Cuya base contiene datos individualizados de lesionados y fallecidos In Situ a causa del tránsito y las circunstancias en las que se producen los accidentes a nivel nacional

Agradecimiento especial a:

General Francisco Osoria de la Cruz
P.N. Director General

Tte. Cnel. Nola Hubert
En. División de estadística

Tte. Cnel Contreras
Director de Planificación

Sra. Rosanna Camacho, Asistente
Coronel Mesa

Mayor Ing. Guillermo Angomas
En. Dpto de Tecnología de la Información

- 2. MSP. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social:** Específicamente la base de datos del sistema de información de Mortalidad del país

Agradecimiento especial a:

Dr. Víctor Elías Atallah Lajam, Ministro

Sra. Pilar Sanz
Sr. Julio Cesar León
Sra. Keuri Gómez
Sra. Sarah Acosta
Sr. Engels Cruz
Sra. Juana Guillermina Rodríguez

- 3. INACIF. Instituto Nacional de Ciencias Forenses:** Cuya base contiene datos individualizados de fallecidos a nivel nacional

Agradecimiento especial a:

Sra. Sonia Lebrón
Directora General
Sra. Teresa Salcedo
En Dpto. de Planificación
Sra. Aurelia María Inmaculada Díaz
Sr. Justo Manuel Vásquez
Sra. Keury Calderón

- 4. COMIPOL Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones:** Cuya base contiene los datos individualizados de fallecidos y lesionados a causa del tránsito en las carreteras a nivel nacional, acompañados de la descripción de las circunstancias presentes en cada incidente.

Agradecimiento especial a:

General EE. Rafael Espínola Vásquez
Director General

Sr. Alberto de la Cruz Concepción
Sr. Rodrigo Batista

- 5. IDOPPRIL Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales:** Esta base de datos individualizados de los fallecidos y lesionados a causa del tránsito de sus afiliados, las cuales ocurren en el trayecto al lugar de trabajo a nivel nacional

Dr. Fausto López Solís
Director Ejecutivo
Sr. Odalis Antonio Fernández
Sra. Yadila Margarita Llopart

Sra. Karen Paredes
Sr. Carlos Gabriel Mora

- 6. CAA. Centro de Asistencia del Automovilista:** Esta base contiene los datos individualizados de accidentes y siniestros a causa del tránsito de los clientes afiliados por medio de los seguros de vehículos a nivel nacional

Agradecimiento especial a:

Sr. Luis Torres
Director General

Sr. Héctor Corominas
Sr. Paulo Andrés Lugo
Sr. Luis Alberto Boitel

- 7. CMA. La Casa del Conductor:** Esta base contiene los datos individualizados de accidentes y siniestros a causa del tránsito de los clientes afiliados por medio de los seguros de vehículos a nivel nacional

Agradecimiento especial a:

Sr. Sebastián Millán
Gerente General

Sra. Joely Ortiz
Sr. Máximo Santana

- 8. SISARIL. Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales:** Esta base contiene los datos individualizados de los lesionados a causa del tránsito que forman parte del seguro familiar de salud a nivel nacional

Agradecimiento especial a:

Superintendente Lic. Miguel Ceara Hatton

Sra. Teresa Cruz
Sra. Pamela de los Santos

Entre otras fuentes de datos como son:

ONE. Oficina Nacional de Estadísticas

Agradecimiento especial a:

Lic. Miositis Rivas Peña

Directora General

Agradecimiento especial a:

Coronel Piloto Randolpho Rijo Gómez ERD

Director Ejecutivo

CNSS Consejo Nacional de Seguridad Social

Agradecimiento especial a:

Dr. Edward Guzmán

Gerente General

Escania Navarro

Directora de Planificación y Desarrollo

Superintendencia de Seguros

Agradecimiento especial a:

Sr. Julio Cesar Valentín

Superintendente

Gracias a la asesoría de los siguientes organismos internacionales

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Organización Panamericana de la Salud, de la Organización Mundial de la Salud

Agradecimientos especiales a:
Sra. Rosa Abreu

Mgr Alba María Ropero

Informe preparado por el OBSERVATORIO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL

- Lic. Andrea Moreno Delgado
Directora
- Lic. Ángel Mejía
Enc. Depto Estadísticas y Registro de Datos
- Lic. José Aníbal Batista
Enc. Depto Estudios y Evaluaciones
- Lic. Lisandro Bautista
Analista
- Lic. Jorge Trinidad
Analista
- Julio Ozuna
Técnico Estadístico

El informe también contó con las contribuciones del personal de INTRANT

- Milton Morrison Ramírez
Director Ejecutivo
- Alexandra Cedeño
- Bill Joseph Perdomo Rodríguez
- William Andiel Galvan
- Jeni Brito Martich
- Augusto Pérez Sánchez
- Jonathan Joel Cabral
- Suzan Castaño

II. Prólogo

República Dominicana ocupa el puesto 13 en el mundo y el segundo lugar en la región de las Américas, con una tasa de 29 por 100 mil habitantes, según último informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023).

Partiendo de esta realidad, durante el año 2023 se registraron 3,128 personas fallecidas a causa de accidentes de tránsito y 121,850 con lesiones con una variación de -0,8% frente al 2022 (OPSEVI, 2023)

La elaboración del informe 2023 y los preliminares del 2024, son un avance significativo en la búsqueda de la eficiencia y transparencia institucional, con la combinación de fuentes de datos del Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI), en sincronía con las demás instituciones, acciones que se encaminan hacia la consolidación de una interoperabilidad de la información y un plan de trabajo integral.

Con la reciente firma del Pacto Nacional por la Seguridad Vial, rubricado por el presidente Luis Abinader, junto a 121 entidades públicas, privadas y de la sociedad civil, en adición al decreto 656-14, que declara de alto interés la seguridad vial en el país, se ofrecen nuevos aires para el cumplimiento de la meta de reducir la siniestralidad en un 50%, priorizar la seguridad vial y el valor de la vida, más allá de los datos.

El presente informe ha sido realizado de manera sistemática, considerando los indicadores de desempeño de la seguridad vial, los principales factores de riesgo definidos internacionalmente, bajo una metodología cada vez más rigurosa que busca tener oportunidad de la información, pero con la más alta calidad.

Se resalta, por lo tanto, considerar la valiosa información del presente documento a fin de aumentar la corresponsabilidad ciudadana y de todos los sectores y grupos de interés en trascender hacia una expectativa de vida mejor y con mayor bienestar en el tránsito terrestre.

Ing. Milton Morrison Ramírez

Director Ejecutivo INTRANT

III. Resumen Ejecutivo

EL Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana. Es una institución adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 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 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que da origen al INTRANT y sus reglamentos. Por consiguiente, es menester de INTRANT, responder al Artículo 9, numeral 38 de la Ley 63-17 sobre *“Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de seguridad vial enfocados en la disminución efectiva de 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 de INTRANT”*

También como parte de las responsabilidades que indica la Ley 63-17 el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI en el Artículo 17 numeral 1 debe *“Servir de órgano consultor del Gobierno Central y de los ayuntamientos para la adecuada aplicación de políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Estratégico Nacional, de los planes locales en materia de seguridad vial y de los planes a desarrollar en las instituciones públicas y privadas en el objetivo de prevenir los accidentes de tránsito”* Adicionalmente, y con la finalidad de que el país disponga de toda la información relacionada con el estado de la situación de seguridad vial, permitiendo así poder definir acciones y políticas públicas orientadas hacia la mejora de la problemática que se pretende traducir en la disminución de las muertes y lesiones causadas por el tránsito en la población.

Este informe tiene como objetivo, servir como herramienta de consulta a la ciudadanía, y a los diferentes sectores que tienen corresponsabilidad en la seguridad vial. Siendo un instrumento donde se pueden identificar los aspectos críticos para poder definir y orientar los esfuerzos en el diseño de planes de mejora y solución de las problemáticas que inciden en la pérdida bienes tanto públicos como privados y lo más importante, la misión de salvaguardar las vidas.

De acuerdo con el informe más reciente de la OMS (2023), la cifra anual de defunciones por accidentes de tránsito ha descendido ligeramente. Y aunque las víctimas mortales por accidentes de tránsito han disminuido en un 5%, estos accidentes siguen constituyendo una crisis sanitaria mundial que pone en riesgo la vida de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública. Ya que aproximadamente 1,19 millones de personas fallecen cada año por esta causa, lo que significa que los accidentes de tránsito matan a una persona cada dos minutos y que

se producen más de 3200 defunciones al día. Estos accidentes siguen siendo la principal causa de muerte de los niños y jóvenes de 5 a 29 años en el mundo.

Ciento ocho (108) Estados Miembros de las Naciones Unidas notificaron un descenso de las defunciones relacionadas con el tránsito rodado entre 2010 y 2021, y diez de ellos (Belarús, Brunei Darussalam, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Japón, Lituania, Noruega, Trinidad y Tobago y Venezuela) consiguieron reducirlas en más de un 50%. Además, en otros 35 países se lograron avances importantes, con una reducción de la mortalidad de entre el 30% y el 50%.

El informe revela que el 28% de las defunciones por accidentes de tránsito se produjeron en la Región de Asia Sudoriental, el 25% en la Región del Pacífico Occidental, el 19% en la Región de África, el 11% en la Región del Mediterráneo Oriental, **el 12% en la Región de las Américas donde está ubicada la República Dominicana** y el 5% en la Región de Europa. Por lo tanto, es necesario actuar con eficiencia para lograr el objetivo de reducir la mitad de las muertes y lesiones por accidentes de tráfico para el 2030.

Las medidas para mitigar el riesgo de muertes y traumatismos, incluida la promulgación de leyes acordes con las mejores prácticas de la OMS, han avanzado modestamente. Hace décadas se conocen los principales factores de riesgo que influyen en los siniestros viales y, sin embargo, solo siete países han adoptado las mejores prácticas en materia de legislación que defiende la OMS en relación con **cinco** factores de riesgo: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco en motocicleta y los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil

La creciente población mundial, cada vez más urbana, hará que el aumento de la demanda de movilidad desborde los sistemas de transporte en los próximos años, sobre todo los que dependen fundamentalmente del vehículo privado. Sin embargo, muchos países siguen diseñando y construyendo sus sistemas de movilidad para los vehículos de motor, no para las personas, y no con la seguridad como principal preocupación. Esto ralentiza los esfuerzos por salvar vidas y proteger a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito (Informe OMS 2023)

Algunos de los mayores logros se han conseguido en los países donde se ha generalizado el enfoque de los sistemas seguros. En la Región de Europa se concentra el mayor número de países con políticas y legislación acordes con este planteamiento y es donde se ha registrado la mayor reducción en la mortalidad.

La Región del Pacífico Occidental ocupa el segundo lugar, tanto por el número de países que han adoptado aspectos del enfoque de sistema seguro como por la reducción de la mortalidad. Estos ejemplos demuestran que los objetivos de reducción de la mortalidad y lesiones pueden alcanzarse con un nivel de voluntad política, inversión y capacidad acorde con la magnitud de la crisis de muertes y traumatismos en las vías de tránsito.

La República Dominicana ha pasado a ser el 5to país en el mundo con la tasa mas alta de mortalidad en el tránsito y el 1ro en la región de las Américas con una tasa de mortalidad de 34.6 por cada 100 mil habitantes al 2018. A un 2023, donde pasa a ocupar el puesto No. 13 en el mundo y el 2do en la región, y una tasa de mortalidad de 29 por cada 100 mil habitantes. Un avance paulatino pero sustancial con el potencial de ser cada vez más relevante si se logran realizar estudios y análisis sobre causas y consecuencias que permitan continuar incorporando mejoras en los planes y proyectos nacionales.

La elaboración de este informe sobre la Situación Nacional de la Seguridad Vial correspondiente al año 2023, ha sido posible gracias al equipo de estadística y la gestión del Observatorio Permanente de Seguridad Vial quienes han avanzado en sus metodologías y plataformas tecnológicas, validadas por la Organización Mundial de la Salud, para lograr mejoras en la calidad de los datos logrando mejorar la sobreestimación del 2013 con una cifra nacional de 118%, al 2023 se ha logrado pasar a un 2.7%. Junto a la Organización Nacional de Estadística ONE, se logró construir un manual metodológico de la operación estadística del dato de seguridad vial 2023, también la realización del protocolo a seguir para de la mesa gestora del dato, un documento pensado para guiar toda la operatividad en ese grupo de trabajo interinstitucional y la creación de un portal dinámico de datos, en la página Web institucional de INTRANT sobre la información generada en el Observatorio.

La colaboración de las diferentes instituciones vinculadas a la Seguridad Vial es determinante, ya que son utilizados los datos oficiales de distintas fuentes de información que permiten obtener una caracterización de la problemática de la seguridad vial, considerando los distintos factores o niveles que interactúan en la dinámica situacional bajo evidencia científica.

Los próximos pasos son; Impulsar la aprobación del reglamento de registro de transporte, tránsito, movilidad y seguridad vial, continuar mejorando el fortalecimiento de la institucionalidad y el posicionamiento del Observatorio y del INTRANT en el sector, concretar y poner en funcionamiento de manera eficiente la mesa gestora del dato, lograr la interoperabilidad en los sistemas para tener una información más oportuna, de más calidad y más eficiente gracias a la implementación de un sistema de información integrado de seguridad vial y la revisión del plan estratégico nacional de seguridad vial con sus acciones de impacto que permitan avanzar en el logro de las estimaciones de los daños, pérdidas económicas para el Estado debido a los traumas, lesiones, discapacidades y vidas en etapas productivas.

Los temas que se abordan son los siguientes:

Accidentes de tránsito:

Se usa el término accidente cuando el evento es imprevisible, y siniestro cuando no lo es. Por ejemplo: Un evento de atropello de un peatón o ser sintiente, que termina con el fallecimiento de este, se trata de un siniestro vial cuando el conductor no presta atención o no hace un manejo preventivo y cumpliendo las normas del contexto específico. Mientras que, es considerado accidente, cuando sucede algo imprevisible o sorpresivo, por ejemplo, cuando al conductor le da un infarto al volante y deja de tener control sobre el vehículo, o cae una rama un árbol sobre el vehículo, es decir razones ajenas a su control.

Según el Glossary for Transport Statistics, un accidente de tránsito (también, accidente de tráfico, accidente automovilístico, siniestro vial, siniestro automovilístico o accidente vial, entre otros sinónimos no equivalentes) es un suceso que ocurre generalmente cuando un vehículo colisiona contra uno o más sectores de la vialidad (otro vehículo, una persona (peatón), seres sintientes como un animal o fauna silvestre, seres vivos como un árbol y flora en general. Otras colisiones con bienes materiales No vivos como escombros del camino u otra obstrucción estacionaria como un poste, un edificio, entre

otros. Estos accidentes a menudo provocan daños materiales (daños a los vehículos involucrados a un objeto o sujeto viviente embestido), daños patrimoniales (pérdida o deterioro de bienes inmuebles o infraestructuras), daños humanos (lesiones de diversa gravedad, discapacidad o muerte), así como costos financieros tanto para la sociedad como para las personas el medio ambiente.

Mortalidad asociada al tránsito:

La mortalidad, además de la 'cualidad de mortal', es el '**número de defunciones** en una población y período determinados

En República Dominicana para el período 2019-2023, según los registros del Sistema Nacional de Atención a Emergencia y Seguridad 911, cada año en promedio se brinda asistencia a alrededor de **78 mil accidentes de tránsito terrestre**, lo que representa aproximadamente el 11% de las asistencias gestionadas por el sistema.

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, 2023).

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)

La cifra de muertes por tránsito en el país para el año 2023 ascienden a los 3,128 fallecidos, cifra que representa un desafío para cumplir con el propósito del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, PENSV 2021-2030, de reducir las muertes por tránsito en un 50%.

Las cifras de fallecidos por tránsito, según sexo y grupo etario, la mayor concentración de casos se visualiza en la población joven y de sexo masculino, específicamente la comprendida entre las edades de 15 y 39 años, representando este grupo, alrededor del 51% del total general de fallecimientos por tránsito en el año 2023.

Las provincias de Santo Domingo, San Cristóbal y Santiago exhiben las proporciones más elevadas de fallecidos en accidentes de tránsito durante el año 2023. En estas provincias del país se registraron alrededor del 38% de los decesos a nivel nacional.

Al observar las cifras de fallecidos del año 2023 por mes según día de la semana se pueden visualizar dos informaciones relevantes, primero que alrededor del 30% de las muertes se producen entre los meses octubre y diciembre; segundo que en función a los días de la semana en los que ocurren los fallecimientos el 30% se producen los fines de semana (sábados, domingo y lunes) principalmente los domingos.

Morbilidad asociada al tránsito:

Son 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 2023 se registra una leve reducción de -0.8% respecto al año 2022.

La distribución de los lesionados según la provincia y centro de salud que notifica la atención médica, evidencia que, la mayor concentración de estas personas lesionadas, se identifican registros principalmente en las siguientes ocho provincias: Santo Domingo, La Vega, San Cristóbal, Santiago, Monseñor Nouel, La Altagracia, Puerto Plata y María Trinidad Sánchez, en las cuales en el año 2023 se registraron aproximadamente el 72% de las lesiones a causa del tránsito.

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

La población con edades entre 20 y 39 años representa la mayor proporción (50.7%) de las víctimas no mortales en el tránsito para el año 2023.

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 911. 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 911 (Sistema 911).

En la actualidad el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 9-1-1 cuenta con una cobertura de aproximadamente el 92.3%% del territorio nacional.

Durante el año 2023 la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), a través del Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad 911, prestó asistencias a 84,304 emergencias por eventos en el tránsito.

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), que 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.

El parque vehicular en República Dominicana, entre los años 2019 y 2023 se incrementó en un 25.3%, con un crecimiento promedio anual de aproximadamente un 6% durante el mismo período.

Al 31 de diciembre del año 2023, el parque vehicular de la República Dominicana se situó en más de 5.8 millones de unidades, de las cuales más del 56.5% son motocicletas, seguido por los automóviles con un 19.3%, siendo estos los de mayor presencia en nuestras vías.

El 42.9% del parque vehicular tiene más de 20 años de antigüedad. A partir del año 2021 el país tiene una relación de aproximadamente 5 vehículos por cada 10 habitantes.

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.

A la fecha continúan siendo las vías troncales de mayor riesgo de accidentes y siniestros las vías: Autopista Duarte, la carretera Sanchez, la autopista Juan Pablo II o del Nordeste, la autopista Gregorio Luperón, la autopista Las Américas, la autovía del Este y la autopista de El Coral.

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.

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 con 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.

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 2022-2023, la DIGESETT impuso 3,529,550 infracciones, siendo el año 2022 en cual se registra la mayor cantidad, llegando a superar los dos millones inclusive. La mayor proporción de infracciones correspondió a las del no uso del casco protector en motocicleta con aproximadamente un 26%.

IV. Introducción

El 28 de octubre de 2021, fue lanzado oficialmente por las Naciones Unidas el nuevo Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, el cual tiene por objetivo la reducción al menos en 50% las muertes y lesiones producto de los accidentes de tránsito. Ese plan, es la hoja de ruta para las acciones necesarias en alcanzar las metas aplicando el enfoque de Sistema Seguro, donde se enfatiza en la importancia de implementar políticas y programas que logren las reducciones contando con socios y agencias nacionales e internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones, academia y el sector privado.

El propósito de este nuevo plan es un llamado para la toma de acción ejecución, haciendo hincapié en que es posible inspirar el desarrollo e implementación de planes adaptados a contextos locales. Por lo tanto, las siguientes secciones servirán de guía para visualizar los temas de acción específicas a nivel local, procurando garantizar la correcta aplicación de los recursos para la construcción de metas y objetivos que le permitan lograr los niveles de desarrollo adecuados y sostenibles bajo la Estrategia Nacional de Desarrollo 2010 – 2030 (END) alineando la información obtenida al instrumento de planificación que definirá la imagen objetivo del país a corto, mediano y largo plazo.

El PENSV fue coordinado y elaborado por la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, establecida mediante el Decreto 263-16 del 19 de septiembre del 2016 y se procuró, intervenir los principales ejes que contribuyan a mejorar la seguridad vial en el país, planteando propuestas a corto, mediano y largo plazo. Igualmente, esta Comisión, se encargó de formar una mesa técnica de trabajo conformada por instituciones que tienen que ver con la seguridad vial y otras instituciones afines, para dar seguimiento a la implementación y ejecución de dicho plan.

Por lo tanto, este informe sobre el Estado de Situación Nacional de Seguridad Vial ha sido estructurado en 4 secciones fundamentalmente:

En la **PRIMERA SECCIÓN**, se efectúan análisis enfocados en los factores determinantes en la siniestralidad vial y las consecuencias en términos de víctimas, lesiones no mortales y fallecidos.

La **SEGUNDA SECCIÓN**, se centra en un análisis minucioso de la siniestralidad vial registrada en el país en los niveles: atención prehospitalaria e intrahospitalaria o respuesta tras los accidentes.

En la **TERCERA SECCIÓN**, se describe la composición del parque vehicular del país y sus características, así como las informaciones relacionadas con la red vial del país.

Y en la **CUARTA SECCIÓN**, se analizan las cifras de infracciones y fiscalización impuestas por DIGESETT como elemento determinante para mejorar la seguridad vial en las vías de República Dominicana.

V. Metodología

La gestión de las informaciones ha utilizado como criterio la inclusión de las principales bases de datos de registros de fallecidos y lesionados de las cuales dispone el país, incorporando fuentes de las agencias del gobierno y entes del sector privado accesibles para el desarrollo de este proceso metodológico de combinar diversas fuentes a fin de obtener las cifras oficiales de víctimas mortales a causa del tránsito.

La solicitud de las diferentes bases de datos correspondientes al año 2021, se realizó de manera formal a través de comunicación escrita por parte del director ejecutivo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) a las máximas autoridades de las diferentes instituciones fuentes de datos. Las bases de datos seleccionadas fueron las siguientes:

1. Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT)
2. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP)
3. Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF)
4. Comisión Militar y Policial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
5. Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales (IDOPPRIL)
6. Centro de Asistencia del Automovilista (CAA)
7. La Casa del Conductor (CMA)
8. Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales (SISALRIL)
9. Sistema Nacional de Emergencias 911¹

¹ La base de datos del Sistema Nacional de Emergencias 911 no fue utilizada en el proceso de cotejo debido a que no fue posible extraer las variables básicas de las víctimas (nombre, cédula, edad, etc.), las cuales son imprescindibles para el referido proceso.

Tratamiento de las bases de datos

Limpieza

La limpieza y estandarización de las bases de datos consiste en definir el formato de los campos de las variables que hemos considerado para el proceso.

Factores considerados en la limpieza de los campos de las variables antes mencionadas:

- Eliminar espacios a inicio, al final y dobles espacios.
- Eliminar caracteres especiales, ejemplo + = / , ; . " () # -
- Modificar nombres yuxtapuestos, ejemplos: CARLOSDAVID, JUANCARLOS, etc.
- En la variable nombre sustituir las vocales acentuadas por las no acentuadas (Á, É, Í, Ó, Ú, Ü).
- Modificar los nombres en abreviaturas y sustituir la Ñ por la N.
- Borrar en la variable nombre los campos (DESCONOCIDOS, NO IDENTIFICADOS, FETO, RN, RECIEN NACIDO, SIN DATO, etc.).
- Borrar en la variable sexo los campos (SIN DATO, SIN INFORMACION, etc.)
- Borrar en la variable edad los campos (SIN DATO, NO DETERMINADA, N/D, etc.).
- Borrar en la variable cédula los campos (SIN DATO, NO PORTA, NO APLICA, etc.).
- Borrar en la variable fechas los campos (SIN DATO, NO DETERMINADA, N/D, etc.).

Estandarización de las variables usadas

Los formatos de las variables a ser considerados en el proceso de esta metodología para fuentes combinadas son los siguientes:

| VARIABLES | FORMATO | EJEMPLO |
|-----------|---------|-------------------|
| ID | Número | 1,2, 3,...N |
| NOMBRE | Texto | NOMBRES APELLIDOS |
| SEXO | Texto | F o M |
| EDAD | Texto | 25 |

| | | |
|----------------------|-------|-------------|
| CÉDULA | Texto | 00100000001 |
| FECHAS | Texto | DDMMAAAA |
| PROVINCIA_OCURRENCIA | Texto | 32 |

Linkage a través del Software Rec Link 3

Linkage

Es la herramienta tecnológica mediante el cual se realiza el procesamiento de comparar los registros de diferentes bases de datos con el objetivo de depurarlas, confrontarlas y de esta forma evitar duplicidad de registros para obtener información de calidad.

¿En qué consiste el LinKage?

El linkage consiste en la comparación, verificación e identificación de registros comunes existentes entre diferentes bases de datos, con el objetivo de que se complementen unas a otras.

Tipos de Linkage

- **Determinista.**

Este se puede emplear cuando existe un campo identificador único de persona (NIP, CÉDULA, etc.) en las diferentes bases de datos.

- **Probabilístico.**

Este se basa en la utilización de campos comunes presentes en las bases de datos, con el fin de identificar cuando es probable que un par de registros se refieran al individuo.

Procesos Linkage Probabilístico

- **Normalización** de los campos comunes empleados en el linkage.
- **El Blocking**, es la creación de bloques lógicos de registros dentro de los archivos a ser relacionados.
- **Algoritmos**, comparación aproximada de cadenas de textos (Ej.: Manoel y Manuel).

- **Cálculo de scores**, resaltan el grado de concordancia global entre los registros de un mismo par.
- **Definición de pares**, clasificación de los registros relacionados en pares verdaderos, no pares y parejas dudosas.
- **Revisión manual** de no pares y parejas dudosas.
- **Comprobación** de duplicidad en los registros de archivos.

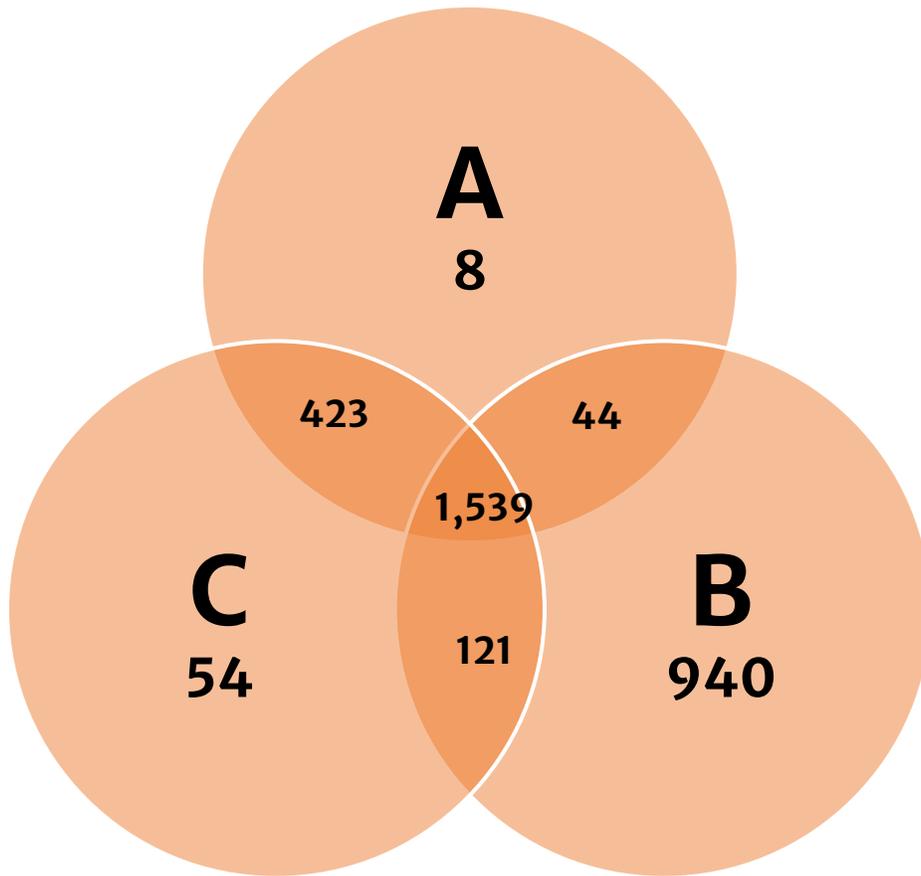
Dada las características y condiciones de las distintas bases de datos disponibles, para el desarrollo de los procesos de esta metodología el tipo de Linkage que utilizamos fue el probabilístico.



Resultados de la metodología

En esta sección del documento se muestran los principales resultados obtenidos del proceso metodológico de cruce y relacionamiento de bases de datos de muertes y lesiones causadas por el tránsito correspondientes al año 2023.

Diagrama de combinaciones cruce fuentes de datos



Fuente A: Digesett

Fuente B: Msp & Inacif

Fuente C: Idoppril & Comipol & Caa & Cma & Sisalril

SECCIÓN 1

Siniestralidad vial en la República Dominicana, 2023

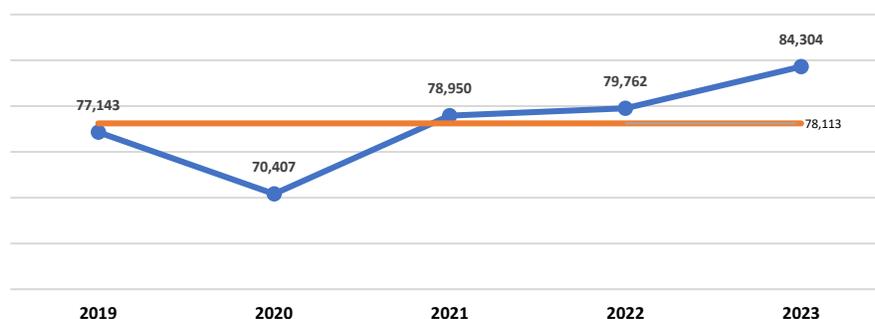
Capítulo I. Accidentes de tránsito

Conceptualmente hablando suelen confundirse los incidentes en el tránsito con lo que implica el significado de la definición internacionalmente aceptada de accidente de tránsito, y es que su diferencia radica fundamentalmente en que los primeros no tienen como resultado a personas lesionadas o fallecidas, mientras que, en los segundos, en los accidentes, las consecuencias son de al menos un lesionado o fallecido.

El glosario estadístico para el transporte define el significado de **accidente 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 un ser vivo herido o fallecido” (statistics, 2019).

Las cifras de la gráfica (ver gráfica No.1) corresponden la cantidad de accidentes de tránsito que han sido informados y asistidos por el Sistema de Atención a Emergencias y Seguridad (911), así como la proporción o peso que tienen estos eventos con relación a todos los demás tipos de asistencias. Desde el 2019 cada año en promedio el 911 brinda asistencia a alrededor de **78 mil accidentes de tránsito terrestre**, lo que representa aproximadamente el 11% de las asistencias gestionadas por el sistema.

Gráfica 1 Accidentes de tránsito asistidos por el 911, periodo 2019-2023



Fuente: Sistema de atención a Emergencia y Seguridad, 911.

Capítulo II. Mortalidad a causa del tránsito

Internamente las muertes a causa del tránsito están clasificadas en dos dimensiones fundamentales, las Muertes In Situ y las Muertes dentro de los 30 días. Es preciso contextualizar, que *las muertes in situ* en eventos de tránsito se refieren a aquellas en las cuales las personas pierden la vida al instante, en el lugar del hecho o dentro de las 24 horas posterior al accidente; mientras que las *muertes que ocurren dentro de los 30 días posterior al accidente* se refieren a cualquier persona que muere después de las 24 horas posterior al accidente y hasta los 30 días de ocurrido el evento, excluidos los suicidios. En los casos de los países que registran únicamente las muertes In Situ, suelen utilizar factores de corrección que va regularmente entre 1.05 hasta 1.30 para estimar sus cifras oficiales y permitir la comparabilidad entre países. (Comisión Europea, 2019).

La República Dominicana desde la aprobación de la Ley 63-17, la creación del INTRANT y el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI) ha venido generando las cifras de fallecidos a causa del tránsito ocurridas dentro de los 30 días. Esto ha sido posible, por un lado, por la coordinación establecida desde el OPSEVI con nueve fuentes de datos que suministran las informaciones de las y adicionalmente se realiza un cruce y relacionamiento de bases de datos (Fuentes combinadas, para más información leer apartado de la metodología pág. 24)

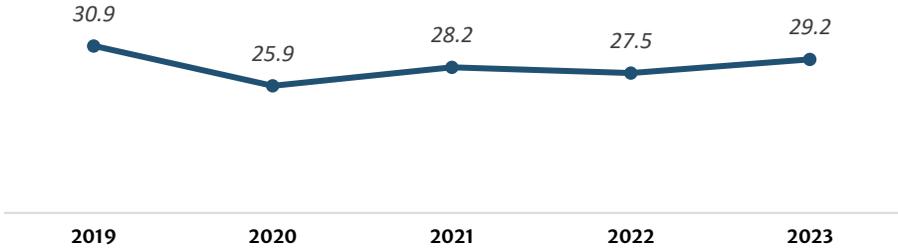
Existe evidencia científica sobre los niveles, hasta del 50% de subregistros que se presentan en las cifras oficiales en los países donde los datos provienen únicamente de los registros policiales. Por estas razones, por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha promovido este uso de metodologías de fuentes combinadas para la generación de las cifras oficiales de muertes en el tránsito.

La cifra de muertes por tránsito en el país para el año 2023 ascienden a los 3,128 fallecidos, cifra que representa un desafío para cumplir con el propósito del Plan

Estratégico Nacional de Seguridad Vial, PENSV 2021-2030, de reducir las muertes por tránsito en un 50%.

El índice de mortalidad por accidentes de tránsito, medido por cada 100 mil habitantes, señala la cantidad de fallecimientos en comparación con la población total del país, ofreciendo una medida relativa del riesgo de muerte en accidentes viales (Ver gráfico de tasa de muertes No.2). El nivel elevado de estos índices nos permite comparar esta problemática con el impacto de una pandemia, considerando las pérdidas humanas, económicas y materiales que producen estos siniestros viales, así como la medida en que aumentan estos sucesos.

Gráfica 2 Tasa de Muertes por 100 mil habitantes, 2019-2023



Fuente: Bases de datos combinadas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

A continuación, se presentarán los de fallecidos que permiten caracterizar el perfil epidemiológico de las víctimas.

Fallecidos por sexo según grupo etario, 2023.

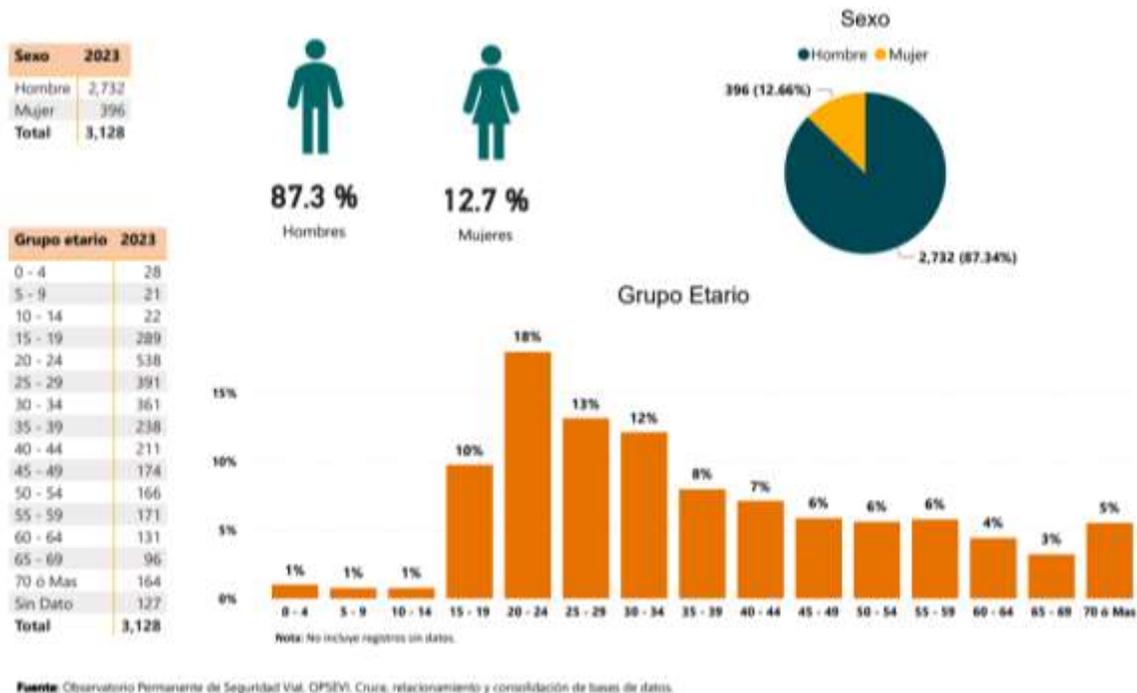
Al observar las cifras de fallecidos por tránsito, según sexo y grupo etario, la mayor concentración de casos corresponde a la población joven y de sexo masculino, específicamente la comprendida entre las edades de 15 y 39 años, representando este grupo, alrededor del 51% del total general de fallecimientos por tránsito en el año 2023.

Tabla 1 Fallecidos por sexo según grupo etario, 2023.

| Fallecidos por sexo según grupo etario 2023 | | | |
|---|--------------|------------|--------------|
| Grupo etario | Sexo | | Total |
| | Hombre | Mujer | |
| 0 - 4 | 15 | 13 | 28 |
| 5 - 9 | 14 | 7 | 21 |
| 10 - 14 | 12 | 10 | 22 |
| 15 - 19 | 254 | 35 | 289 |
| 20 - 24 | 497 | 41 | 538 |
| 25 - 29 | 349 | 42 | 391 |
| 30 - 34 | 309 | 52 | 361 |
| 35 - 39 | 205 | 33 | 238 |
| 40 - 44 | 184 | 27 | 211 |
| 45 - 49 | 153 | 21 | 174 |
| 50 - 54 | 146 | 20 | 166 |
| 55 - 59 | 149 | 22 | 171 |
| 60 - 64 | 112 | 19 | 131 |
| 65 - 69 | 85 | 11 | 96 |
| 70 ó Mas | 134 | 30 | 164 |
| Sin Dato | 114 | 13 | 127 |
| Total | 2,732 | 396 | 3,128 |

Fuente: Bases de datos combinadas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfica 3. Mortalidad a causa del tránsito por grupo etario y sexo



Fallecidos por tipo de vehículo según tipo de accidente, 2023.

Al combinar las variables, tipo de accidente y tipo de vehículo, se puede identificar que el problema fundamental de siniestralidad está en la población de usuarios motocicletas, principalmente en las colisiones con dos o más vehículos, seguido por atropellamientos. Observado esto, se hace relevante la necesidad de implementar planes de acción sostenibles dirigidas y focalizadas en los usuarios más vulnerables de las vías: los usuarios de motocicletas, los peatones, los ciclistas, los animales, y los árboles que son un bien privado o público viviente. (Ver las pérdidas de vidas por parte de los motociclistas, tabla 2)

En cuanto a los accidentes que afectan bienes materiales privados y públicos, es decir, colisiones contra obstáculos fijos como: postes, edificaciones, rampas, barras de seguridad entre otros de igual manera los principales causantes de dichas colisiones son las motocicletas.

Tabla 2 Fallecidos por tipo de vehículo según tipo de accidente, 2023

| Tipo de Vehículo | Tipo de accidente | | | | | | | Total |
|--------------------------|----------------------------------|-----------------------|--|-----------------------------|-----------------------|-----------|------------|--------------|
| | Colisión con dos o más vehículos | Atropello a Un peatón | Accidente de un solo vehículo sin colisión | Colisión con obstáculo fijo | Atropello a un animal | Otros | Sin Dato | |
| Motocicleta | 1,344 | | 346 | 84 | 3 | 3 | 51 | 1,831 |
| Peatón | | 364 | | 1 | | | 1 | 366 |
| Automóvil | 71 | | 49 | 25 | | | 3 | 148 |
| Carga | 26 | | 27 | 7 | | 1 | 6 | 67 |
| Jeepeta | 30 | | 51 | 12 | | 6 | 2 | 101 |
| Autobús | 31 | | 13 | 1 | | | 1 | 46 |
| Bicicleta | 6 | | | | | | | 6 |
| Camioneta | 21 | | 13 | 4 | | | | 38 |
| Otros Vehículos | | | 2 | | | | | 2 |
| Vehículo sin especificar | 2 | | 3 | | | | 518 | 523 |
| Total | 1,531 | 364 | 504 | 134 | 3 | 10 | 582 | 3,128 |

Fuente: Bases de datos combinadas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Fallecidos por provincia según tipo de vehículo, 2023.

El análisis revela que las provincias de Santo Domingo, San Cristóbal y Santiago exhiben las proporciones más elevadas de fallecidos en accidentes de tránsito durante el año 2023. En estas provincias del país se registraron alrededor del 38% de los decesos a nivel nacional.

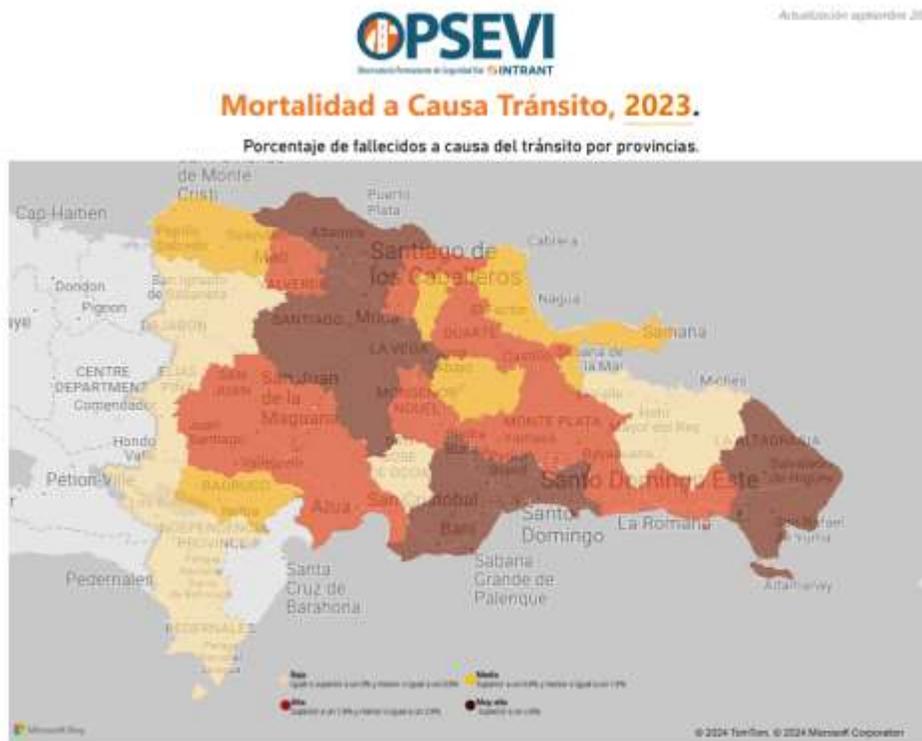
Tabla 3 Fallecidos por provincia según tipo de vehículo, 2023.

| Fallecidos por provincia según tipo de vehículo, 2023 | | | | | | | | | | | |
|---|------------------|------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|--------------------------|--------------|
| Provincia | Tipo de vehículo | | | | | | | | | | Total |
| | Motocicleta | Peatón | Automóvil | Carga | Jeepeta | Autobús | Bicicleta | Camioneta | Otros Vehículos | Vehículo sin especificar | |
| Santo Domingo | 288 | 93 | 27 | 10 | 13 | | 1 | 2 | | 167 | 601 |
| San Cristóbal | 176 | 29 | 14 | 5 | 8 | 16 | | 1 | | 67 | 316 |
| Santiago | 168 | 43 | 22 | 5 | 5 | | 1 | 5 | | 19 | 268 |
| La Vega | 112 | 20 | 13 | 10 | 3 | 7 | 2 | 3 | 1 | 38 | 209 |
| Distrito Nacional | 94 | 36 | 9 | 1 | 6 | 1 | 1 | 3 | | 34 | 185 |
| La Altagracia | 112 | 19 | 9 | 2 | 15 | 10 | | 2 | | 15 | 184 |
| Puerto Plata | 86 | 8 | 8 | 1 | 1 | 2 | | 1 | | 15 | 122 |
| Peravia | 59 | 9 | 6 | 1 | 4 | | | 2 | | 13 | 94 |
| Españillat | 53 | 8 | 4 | | | | | 1 | | 19 | 85 |
| Azua | 55 | 7 | 5 | 1 | 1 | 3 | | 4 | | 8 | 84 |
| Monseñor Nouel | 42 | 11 | 6 | 7 | 8 | 1 | | 1 | | 6 | 82 |
| San Juan | 46 | 12 | 2 | 2 | 5 | | 1 | 1 | | 10 | 79 |
| Duarte | 52 | 7 | 5 | | 2 | | | 1 | | 11 | 78 |
| San Pedro de Macorís | 49 | 8 | 8 | | | | | | | 7 | 72 |
| Valverde | 31 | 4 | 2 | 1 | 19 | | | | | 13 | 70 |
| Monte Plata | 47 | 4 | | 1 | | | | | | 18 | 70 |
| La Romana | 46 | 3 | 5 | | 3 | | | | | 10 | 67 |
| María Trinidad Sánchez | 44 | 3 | 1 | 2 | | 1 | | 3 | | 5 | 59 |
| Samaná | 32 | 9 | | 3 | | | | | 1 | 6 | 51 |
| Monte Cristi | 30 | 5 | | 2 | 3 | | | | | 9 | 49 |
| Barahona | 32 | 4 | | | | | | 1 | | 2 | 39 |
| Sánchez Ramírez | 28 | 5 | | | | | | 1 | | 5 | 39 |
| Hermanas Mirabal | 24 | 1 | | | 1 | | | | | 7 | 33 |
| Bahoruco | 19 | 4 | | 2 | | | | 3 | | 5 | 33 |
| El Seibo | 17 | 3 | 2 | 2 | | | | 1 | | 1 | 26 |
| Dajabón | 20 | 1 | | | 1 | | | | | 3 | 25 |
| Hato Mayor | 15 | 2 | | 2 | | 3 | | | | 2 | 24 |
| Santiago Rodríguez | 13 | 3 | | | | | | | | 6 | 22 |
| San José de Ocoa | 12 | 3 | | 1 | 3 | | | 2 | | | 21 |
| Independencia | 14 | 1 | | 1 | | 1 | | | | 1 | 18 |
| Pedernales | 11 | 1 | | 1 | | | | | | 1 | 14 |
| Elías Piña | 4 | | | 4 | | 1 | | | | | 9 |
| Total | 1,831 | 366 | 148 | 67 | 101 | 46 | 6 | 38 | 2 | 523 | 3,128 |

Fuente: Bases de datos combinadas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Gráfica 4. Porcentaje de fallecidos por provincia

| Provincia | Fallecidos | % Fallecidos | Fallecidos por 100 mil hab. |
|------------------------|------------|--------------|-----------------------------|
| Santo Domingo | 601 | 19.2 | 19.7 |
| San Cristóbal | 316 | 10.1 | 49.2 |
| Santiago | 268 | 8.6 | 25.1 |
| La Vega | 209 | 6.7 | 50.4 |
| Districto Nacional | 185 | 5.9 | 17.4 |
| La Altagracia | 184 | 5.9 | 49.0 |
| Puerto Plata | 122 | 3.9 | 36.4 |
| Peravia | 94 | 3.0 | 46.8 |
| Españat | 81 | 2.7 | 35.2 |
| Azuá | 84 | 2.7 | 37.6 |
| Monsieur Nouel | 82 | 2.6 | 46.5 |
| San Juan | 75 | 2.5 | 36.3 |
| Duarte | 78 | 2.5 | 25.9 |
| San Pedro de Macoris | 72 | 2.3 | 23.4 |
| Monte Plata | 70 | 2.2 | 36.4 |
| Valverde | 70 | 2.2 | 38.9 |
| La Romana | 67 | 2.1 | 24.0 |
| María Trinidad Sánchez | 59 | 1.9 | 41.9 |
| Samaná | 51 | 1.6 | 44.4 |
| Monte Cristi | 49 | 1.6 | 41.3 |
| Barahona | 29 | 1.2 | 20.6 |
| Sánchez Ramírez | 39 | 1.2 | 25.7 |
| Bahoruco | 33 | 1.1 | 32.4 |
| Hermanas Mirabal | 33 | 1.1 | 35.9 |
| El Seibo | 26 | 0.8 | 27.3 |
| Dajabón | 25 | 0.8 | 37.3 |
| Hato Mayor | 24 | 0.8 | 28.0 |
| Santiago Rodríguez | 22 | 0.7 | 38.5 |
| San José de Ocoa | 21 | 0.7 | 33.9 |
| Independencia | 18 | 0.6 | 30.0 |
| Pedernales | 14 | 0.4 | 39.1 |
| Elías Piña | 9 | 0.3 | 14.3 |



Fuente: Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI. Cruz, relacionamiento y consolidación de bases de datos.

Fallecidos por mes según día de la semana, 2023

Al observar las cifras de fallecidos del año 2023 por mes según día de la semana se pueden visualizar dos informaciones relevantes, primero que alrededor del 30% de las muertes se producen **entre los meses octubre y diciembre**; segundo que en función a los días de la semana en los que ocurren los fallecimientos el 30% se producen los fines de semana (sábados, domingo y lunes) principalmente los domingos. Lo que sugiere que debido a los desplazamientos que se realizan durante el fin de semana y en especial el retorno a las ciudades mencionadas, se presenta un aumento de los siniestros viales.

Tabla 4 Fallecidos por mes según día de la semana, 2023

| Fallecidos por mes según día de la semana, 2023 | | | | | | | | |
|---|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Mes | Día de semana | | | | | | | Total |
| | Domingo | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | |
| Enero | 54 | 53 | 41 | 24 | 27 | 20 | 37 | 256 |
| Febrero | 52 | 39 | 30 | 29 | 28 | 35 | 32 | 245 |
| Marzo | 52 | 48 | 31 | 26 | 44 | 36 | 40 | 277 |
| Abril | 59 | 48 | 32 | 11 | 28 | 32 | 49 | 259 |
| Mayo | 54 | 59 | 45 | 32 | 19 | 31 | 36 | 276 |
| Junio | 59 | 37 | 26 | 30 | 26 | 31 | 32 | 241 |
| Julio | 80 | 55 | 19 | 14 | 23 | 41 | 41 | 273 |
| Agosto | 44 | 48 | 24 | 26 | 34 | 19 | 21 | 216 |
| Septiembre | 64 | 36 | 14 | 16 | 20 | 37 | 56 | 243 |
| Octubre | 76 | 46 | 32 | 28 | 36 | 34 | 31 | 283 |
| Noviembre | 64 | 45 | 33 | 31 | 35 | 26 | 47 | 281 |
| Diciembre | 65 | 46 | 37 | 30 | 27 | 28 | 45 | 278 |
| Total | 723 | 560 | 364 | 297 | 347 | 370 | 467 | 3,128 |

Fuente: Bases de datos combinadas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Fallecidos por hora según día de la semana, 2023.

Las horas nocturnas, especialmente los fines de semana (sábados y domingos, específicamente), presentan los días de la semana con las cantidades más de fallecimientos a causa del tránsito. La franja horaria con más fallecimientos es la comprendida entre las 6:00 p.m. y las 11:59 p.m. Otro intervalo horario con gran incidencia corresponde a las primeras horas del lunes, es decir la madrugada. Estos patrones podrían estar relacionados con diversos factores, como actividades recreativas y de descanso que posiblemente, involucran el consumo de alcohol, sustancias psicoactivas o simplemente cansancio y somnolencia, aspectos que pueden disminuir significativamente el estado de atención y alerta de los conductores y la falta de conciencia sobre la importancia de un manejo preventivo en las vías.

Tabla 5 Fallecidos por hora según día de la semana, 2023

| Fallecidos por hora según día de la semana, 2023 | | | | | | | | |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Franja horaria | Domingo | Lunes | Martes | Miércoles | Jueves | Viernes | Sábado | Total |
| 00:00 a.m. - 05:59 a.m. | 194 | 175 | 66 | 48 | 55 | 79 | 94 | 711 |
| 06:00 a.m. - 11:59 a.m. | 139 | 147 | 93 | 74 | 104 | 82 | 103 | 742 |
| 12:00 p.m. - 05:59 p.m. | 158 | 99 | 104 | 66 | 87 | 88 | 113 | 715 |
| 06:00 p.m. - 11:59 p.m. | 229 | 138 | 100 | 107 | 100 | 118 | 154 | 946 |
| Sin especificar | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 | 14 |
| Total | 723 | 560 | 364 | 297 | 347 | 370 | 467 | 3,128 |

Fuente: Bases de datos combinadas del Observatorio Permanente de Seguridad Vial, OPSEVI.

Capítulo III. Lesionados a causa del tránsito

Se entiende por lesionado aquella persona que, como consecuencia de un accidente de tránsito, no resulte muerta en el acto o dentro de los 30 días siguientes, pero si sufre lesiones, tal como establece el Glosario de términos estadísticos de accidentes de tránsito, adoptado por los países miembros del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). En tal sentido existen dos tipos de lesiones: Grave, persona herida que ha sido hospitalizada durante más de 24 horas y Leve, persona herida ambulatoria.

La Data de lesionados que recibe el OPSEVI proviene del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE) del Ministerio de Salud Pública (MSP), el cual funciona como un sistema productivo abierto, que genera y se alimenta de diversas fuentes, articulando una red de diferentes subsistemas que capturan, integran y procesan datos para la difusión de la información que generan y para el análisis de la situación de salud. Esta Data es recibida en el OPSEVI con una periodicidad anual, mientras que, el SINAVE recibe los reportes de los centros de salud semanalmente, la cual es alimentada a partir de los registros de atenciones o asistencias médicas en las áreas de urgencias de los centros de salud a personas involucradas en accidentes de tránsito.

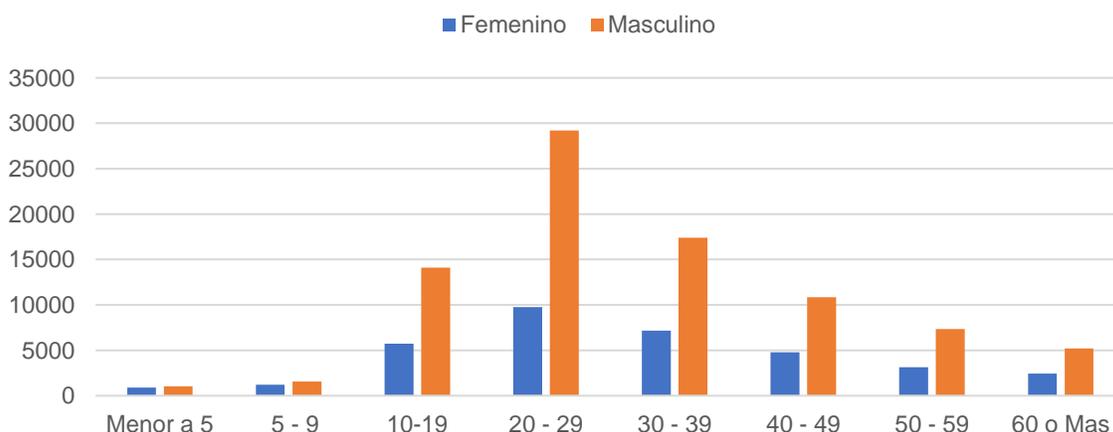
Gráfica 5. Número de lesionados a causa del tránsito, 2019-2023



Fuente: Sistema nacional de vigilancia de Epidemiológica (SINAVE), Ministerio de Salud Pública y Asistencia

Durante el período de análisis, se puede observar fluctuaciones en la variación porcentual de la cantidad de lesionados, siendo notorio la disminución que tuvo el año 2020 posiblemente producto al cierre debido a la pandemia de COVID-19, aumentando considerablemente según se fue dando una reapertura económica y social de manera gradual, lo cual produjo un incremento para 2021, manteniendo esa constancia de crecimiento hacia el 2022, aunque en menor proporción respecto al 2021. Por lo tanto, se puede decir que ha habido una estabilidad en el comportamiento de las cifras hasta 2023.

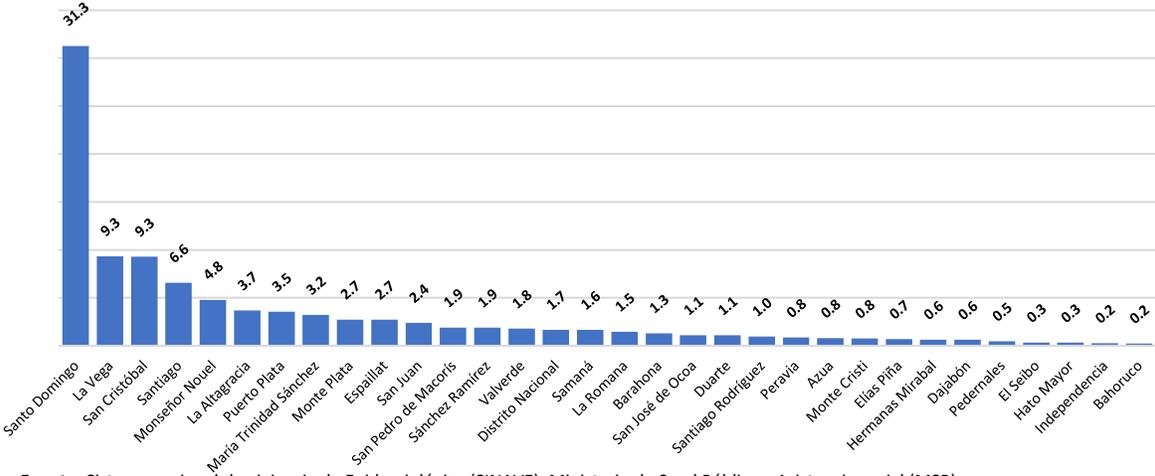
Gráfica 6 Número de lesionados por grupo etario según sexo, 2023



Fuente: Sistema nacional de vigilancia de Epidemiológica (SINAVE), Ministerio de Salud Pública y Asistencia social (MSP)

Al finalizar el año 2023, una proporción importante de lesionados se perfiló en la población joven y económicamente activa, con edades comprendidas entre los 20 a 39 años, los cuales representan el 30.4% del total, significando esto una mayor carga económica al país, debido posiblemente a la disminución de la fuerza productiva, probablemente causada por las lesiones permanentes, discapacidad y su posterior y prolongada recuperación, así como el costo que debe asumir el Estado para la atención que requiere las personas lesionadas.

Gráfica 7 Porcentaje de lesionados por provincia, 2023



Fuente: Sistema nacional de vigilancia de Epidemiológica (SINAVE), Ministerio de Salud Pública y Asistencia social (MSP)

Según la densidad poblacional del promedio de habitantes que viven en un área determinada, sería lógico entender que hay una relación directamente proporcional entre la cantidad de población que posee un territorio y su parque vehicular, incidiendo en la probabilidad de que ocurra un mayor número de siniestros viales, lo que podría explicar el por qué **la provincia de Santo Domingo posee el 31.3% del total de lesionados**, destacando por igual que esta provincia posee dos grandes hospitales traumatológicos y otros centros que tienen servicios de trauma, dentro de sus especialidades, recibiendo así un gran número de lesionados graves

SECCIÓN 2:

Atención extra e intrahospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito

Capítulo IV. Atención extrahospitalaria a víctimas de accidentes de tránsito

La evidencia científica ha demostrado que la atención de los traumatismos depende enormemente del tiempo, y es que un retraso de unos minutos en la atención médica luego de un accidente de tránsito puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte. La tasa de letalidad de los traumatismos causados por el tránsito es dos veces más alta en los países que no cuentan con sistemas de atención a emergencias bien desarrollados (OMS, 2017).

Por lo anterior, la Organización Mundial de la Salud (OMS) dentro de las recomendaciones de intervenciones que hace a los países está la creación de sistemas organizados e integrados de atención a emergencias prehospitalarias y en centros de salud (OMS, 2017).

La República Dominicana adoptando las recomendaciones de Organización Mundial de la Salud (OMS), en el año 2013 a través de la Ley No. 140-13 crea el Sistema de Atención a Emergencia y Seguridad 911, el cual al 2023 cuenta con una cobertura a nivel nacional del 92.3% de la población.



Fuente: https://www.instagram.com/sistema911_rd/reel/C720JW2PyHj/

A lo largo de los 10 años y en consonancia con los niveles de expansión del sistema se han asistido un total de **573,556** accidentes de tránsito.

573,556
Accidentes asistidos
durante el periodo
2014-2023

Gráfica 8 Número de accidentes de tránsito con atención extrahospitalaria



Fuente: Sistema Nacional de Atención a Emergencia y Seguridad, 911.

Número de personas lesionadas en accidentes tránsito con atención extrahospitalaria

Durante el año 2023 se reportaron un total de 121,850 personas lesionadas a causas del tránsito, esta cifra tiene como origen las atenciones médicas brindadas a las víctimas en las áreas de urgencia de los centros de salud a nivel nacional.

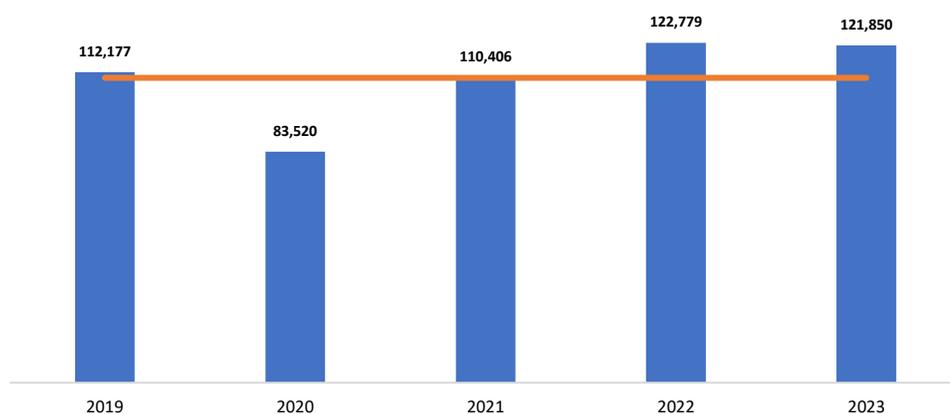
121,850
Personas lesionadas a causa del tránsito en año 2023

Capítulo V. Atención intrahospitalaria a víctimas de accidentes de tránsito

La atención intrahospitalaria o atención médica especializada en centros hospitalarios es fundamental para que el sistema funcione y sea efectivo, ya que la evaluación temprana y la priorización (triage) para el tratamiento de quienes acuden a estas unidades son fundamentales para lograr buenos resultados. Existen estudios que evidencian que cuando los hospitales introducen cambios para favorecer la evaluación temprana y la priorización se puede racionalizar las provisiones de atención médica y se logra una reducción de la mortalidad en personas hospitalizadas de entre 4 y 10 puntos porcentuales (OPS, 2023).

El Ministerio de Salud Pública (MSP), a través del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (SINAVE), desde el año 2015 reporta anualmente en promedio alrededor de 100 mil casos por accidente de tránsito.

Gráfica 9 Número de víctimas por accidentes de tránsito con atención intrahospitalaria



Fuente: Sistema nacional de vigilancia de Epidemiológica (SINAVE), Ministerio de Salud Pública y Asistencia social

SECCIÓN 3:

Caracterización del parque vehicular y vías de tránsito en República Dominicana

Capítulo VI. Vehículos

La seguridad de los vehículos es esencial para evitar colisiones y reducir la probabilidad de que se produzcan traumatismos graves. Dentro del Plan mundial elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas, en el marco del decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, cuyo objetivo principal es reducir las muertes y las lesiones causadas por el tránsito, en un 50% para el año 2030, se encuentra el Pilar #2: Vehículo Seguro, el cual establece que los vehículos deben ser diseñados para garantizar la seguridad de las personas que están dentro y fuera de ellos. Para mejorar la seguridad del vehículo, se pueden integrar diferentes características en su diseño para evitar choques mortales (seguridad activa) y para reducir el riesgo de lesiones para los ocupantes y otros usuarios de la vía cuando hay un choque (seguridad pasiva).

La meta definida para los vehículos seguros es la Meta 5: Para 2030, que busca el 100% de los vehículos nuevos (fabricados, vendidos o importados) y usados cumplirán tanto las normas de seguridad estrictas, como los reglamentos de las Naciones Unidas, los Reglamentos Técnicos Mundiales, o normas nacionales de desempeño equivalentes.

Marco Regulatorio del Parque Vehicular en República Dominicana

Las importaciones en República Dominicana, posee un marco legal muy enfático en las prohibiciones, tal como lo establece la **Ley No. 04-07**, del 28 de diciembre de 2006, “*Que prohíbe la importación de vehículos usados con más de 5 años de fabricación*” y la **Norma General No. 2-08**, 6 octubre del año 2008, “*Que prohíbe la importación de vehículos de motor con volante a la derecha*”.

En ese mismo orden, el registro nacional de vehículos de motor está regulado por la **ley No. 241 De Tránsito de Vehículos en su Art. 3**, *Registro de vehículos de motor y remolques* y el **Decreto 420-23**, *Reglamento para el registro nacional de*

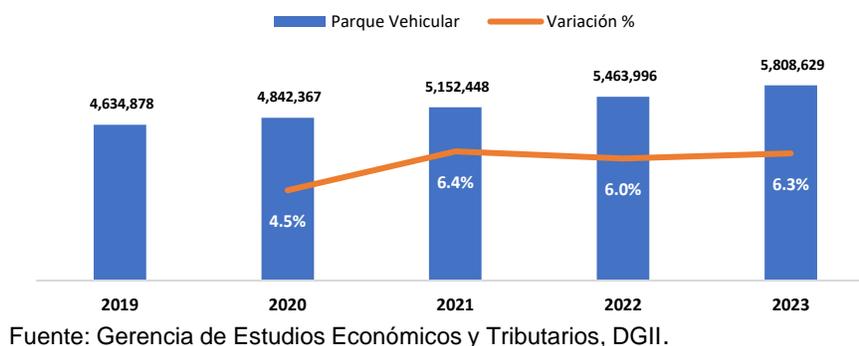
vehículos de motor y remolques, licencias para concesionarios, distribuidores, vendedores y clasificación de las placas.

Respecto a la legislación sobre la **inspección técnica vehicular**, la **Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial** en República Dominicana, en su **Artículo 166** establece que *“Los vehículos de motor serán revisados técnicamente cada año por el INTRANT, de manera que no constituyan peligro para los usuarios ni el medioambiente y los de menos de tres años de fabricación estarán exentos de esta revisión”*, de dicha ley se deriva el **Decreto No. 5-19 que dispone el Reglamento de la 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, cumpliendo las normas de seguridad vial y de protección ambiental”*. De este se desprenden las siguientes resoluciones:

- **Resolución NT Núm. 001-2019** que emite la Normativa Técnica de Estaciones de Inspección Técnica Vehicular del Reglamento de Inspección Técnica-Vehicular;
- **Resolución NT Núm. 002-2019** Que emite la Normativa Técnica sobre el Protocolo y los Instrumentos para Realizar la Inspección Técnica-Vehicular del Reglamento anterior.

En República Dominicana, el sector de **seguro de vehículos** está regulado mediante la **Ley No. 146-02, Sobre Seguros y Fianzas De La República Dominicana**, del 26 de septiembre de 2002, la cual buscó transparentar el negocio del seguro, teniendo un instrumento legal que permitiera controlar y supervisar el mercado asegurador acorde con el nivel de desarrollo que impera en el país, así como la **Ley No. 4117 sobre Seguro Obligatorio contra daños ocasionados por Vehículos de Motor** la cual en su Art.1 establece que *“Todo propietario o poseedor de un vehículo de motor que circule por las vías terrestres del país, está obligado a proveerse de una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil en los casos de accidentes causados por el vehículo a terceras personas o a la propiedad”*

Gráfica 10 Parque vehicular 2019-2023



En 2019 el parque vehicular en República Dominicana ascendía a los 4,634,878, ya para el 2023 ascendió a 5,808,629 representando un 25.3 % de crecimiento durante el período.

Parque vehicular por tipo, 2023 – Registros

Al concluir el año 2023, de la cantidad total de vehículos de motor registrados, incluyendo los Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos que posee placa definitiva (Primera Placa), la mayor proporción corresponde a las motocicletas, un comportamiento que año tras año se repite y va en incremento. Este crecimiento constante podría deberse a la flexibilidad económica para adquirir este medio de transporte, por lo que cada vez más hay una alta demanda de usuarios que buscan desplazarse de manera más ágil y económica.

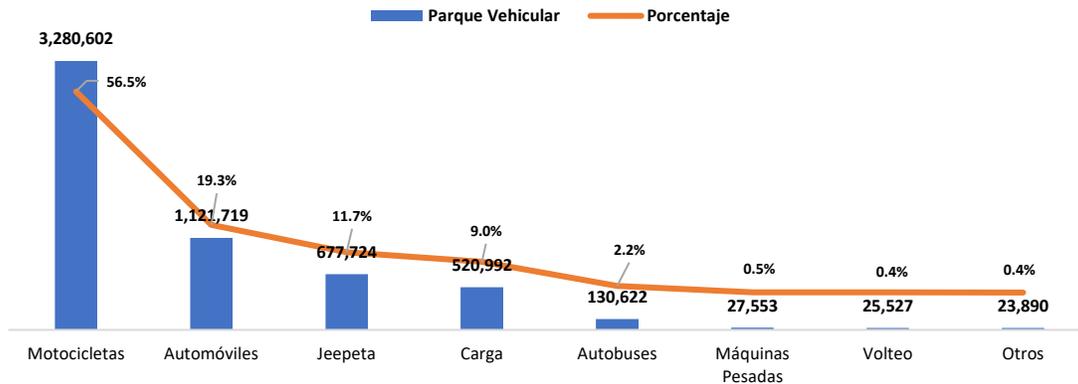
Cabe destacar que las motocicletas suponen no solo un medio de transporte, sino también un medio de sustento, sobre todo a raíz del auge de los domiciliarios, moto taxi y servicios de mensajería que han traído consigo las plataformas digitales en aumento. Sin embargo, poco se sabe y se verifica la seguridad de fabricación, y condiciones de venta de estos vehículos de motor nuevos y usados, de acuerdo con las normas.

Tabla 6 Parque vehicular por tipo, 2023

| Tipo Vehículo | 2023 |
|---------------------|------------------|
| Motocicletas | 3,280,602 |
| Automóviles | 1,121,719 |
| Jeepeta | 677,724 |
| Carga | 520,992 |
| Autobuses | 130,622 |
| Máquinas Pesadas | 27,553 |
| Volteo | 25,527 |
| Otros | 23,890 |

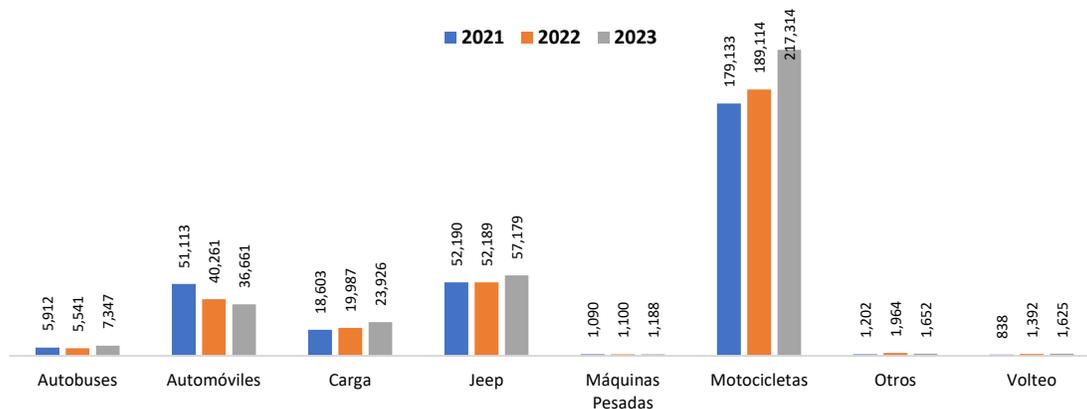
Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Gráfica 11 Proporción del parque vehicular por tipo 2023



Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Gráfica 12 Importaciones del parque vehicular, 2023



Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Al finalizar el año 2023, el total de vehículos de nuevo ingreso en República Dominicana aumentó en 344,633 unidades respecto al año 2022, y como era de esperarse, las motocicletas lideraron las importaciones.

Respecto al año 2021, cuya cantidad ascendía a 311,548, las importaciones han reportado un incremento de un 11.3% (35,344 unidades).

Antigüedad del parque vehicular, 2023

El 42.9% del parque vehicular tiene más de 20 años de antigüedad, el 27.8% tiene entre 10 y 20 años de antigüedad, mientras que el 29.3% corresponde a vehículos con menos de 10 años.

Según el tipo de vehículo las motocicletas son las más antiguas de todo el parque vehicular.

Tabla 7 Cantidad de vehículos según año de fabricación

Al 31 de diciembre de 2023; en unidades

| Año de Fabricación | Tipo de Vehículo | | | | | | | | | % |
|--------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------|---------------|------------------|-------------|
| | Motocicletas | Automóviles | Jeeps | Carga | Autobuses | Máquinas Pesadas | Volteo | Otros | Total | |
| 2000a/ | 1,169,602 | 543,452 | 92,937 | 252,007 | 54,525 | 14,435 | 13,374 | 15,138 | 2,155,470 | 37.1% |
| 2001 | 20,732 | 25,730 | 28,700 | 15,234 | 3,159 | 841 | 743 | 574 | 95,713 | 1.6% |
| 2002 | 28,244 | 21,865 | 29,723 | 15,052 | 5,057 | 803 | 881 | 553 | 102,178 | 1.8% |
| 2003 | 25,871 | 18,397 | 19,079 | 11,691 | 4,125 | 429 | 792 | 418 | 80,802 | 1.4% |
| 2004 | 21,718 | 10,609 | 16,809 | 7,069 | 1,908 | 393 | 103 | 339 | 58,948 | 1.0% |
| 2005 | 72,316 | 17,735 | 20,100 | 13,351 | 2,543 | 754 | 707 | 437 | 127,943 | 2.2% |
| 2006 | 147,685 | 20,732 | 21,242 | 16,362 | 2,845 | 877 | 597 | 478 | 210,818 | 3.6% |
| 2007 | 122,031 | 23,819 | 23,967 | 18,403 | 2,834 | 879 | 1,415 | 454 | 193,802 | 3.3% |
| 2008 | 94,862 | 22,961 | 23,917 | 12,206 | 2,860 | 883 | 955 | 435 | 159,079 | 2.7% |
| 2009 | 44,020 | 24,040 | 11,840 | 7,377 | 1,906 | 289 | 389 | 289 | 90,150 | 1.6% |
| 2010 | 66,839 | 37,960 | 18,152 | 7,362 | 2,589 | 502 | 154 | 366 | 133,924 | 2.3% |
| 2011 | 62,547 | 37,966 | 31,734 | 10,643 | 5,099 | 444 | 167 | 399 | 148,999 | 2.6% |
| 2012 | 87,235 | 44,629 | 24,040 | 9,831 | 4,569 | 348 | 111 | 442 | 171,205 | 2.9% |
| 2013 | 70,790 | 50,922 | 30,492 | 10,451 | 5,143 | 536 | 77 | 245 | 168,656 | 2.9% |
| 2014 | 109,288 | 53,738 | 36,209 | 8,872 | 5,545 | 386 | 163 | 244 | 214,445 | 3.7% |
| 2015 | 137,948 | 47,087 | 36,744 | 11,163 | 5,980 | 490 | 182 | 365 | 239,959 | 4.1% |
| 2016 | 124,465 | 48,158 | 44,587 | 13,258 | 5,882 | 592 | 195 | 341 | 237,478 | 4.1% |
| 2017 | 118,017 | 37,229 | 44,357 | 11,688 | 5,334 | 760 | 366 | 317 | 218,068 | 3.8% |
| 2018 | 109,613 | 18,567 | 28,985 | 10,539 | 3,079 | 780 | 455 | 439 | 172,457 | 3.0% |
| 2019 | 166,838 | 5,419 | 21,010 | 10,810 | 1,834 | 364 | 214 | 342 | 206,831 | 3.6% |
| 2020 | 106,403 | 3,177 | 18,769 | 10,268 | 1,273 | 315 | 433 | 242 | 140,880 | 2.4% |
| 2021 | 130,584 | 2,155 | 10,516 | 4,698 | 211 | 555 | 448 | 406 | 149,573 | 2.6% |
| 2022 | 142,869 | 2,417 | 16,357 | 12,631 | 713 | 675 | 836 | 328 | 176,826 | 3.0% |
| 2023 | 81,555 | 2,453 | 22,181 | 15,830 | 1,219 | 252 | 1,449 | 329 | 125,268 | 2.2% |
| 2024 | 18,946 | 1,119 | 6,023 | 4,482 | 459 | - | 339 | 48 | 31,416 | 0.5% |
| Total | 3,281,018 | 1,122,336 | 678,470 | 521,278 | 130,691 | 27,582 | 25,545 | 23,968 | 5,810,888 | 100% |

Nota: Cifras generadas al 6 de febrero de 2024.

a/ Incluye los vehículos registrados con año de fabricación inferiores al 2000.

Fuente: Gerencia de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Número de asistencia vial por desperfecto del vehículo, 2021-2023.

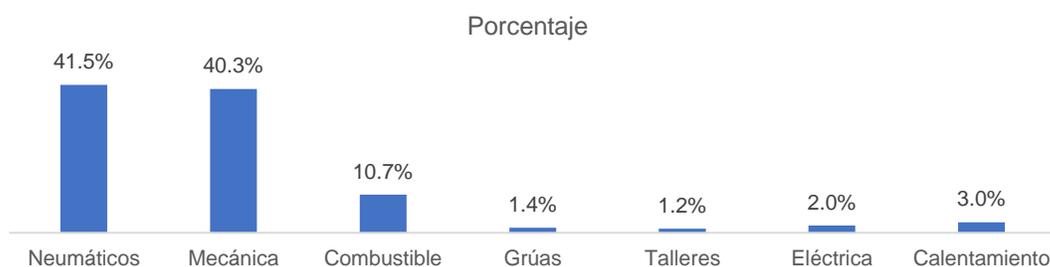
En 2023 el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a través de la Comisión Militar y Policial (COMIPOL) prestó un total de 169,442 asistencia en carretera donde los vehículos presentaron algún desperfecto o tuvieron una necesidad específica de asistencia, siendo los problemas de por neumáticos (41.5%) la causa más frecuente de dichas asistencias.

Tabla 8 Número de asistencia vial por desperfecto del vehículo, 2021-2023

| Desperfecto / Necesidad de asistencia | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Neumáticos | 91,568 | 160,898 | 70,243 |
| Mecánica | 126,021 | 158,366 | 68,337 |
| Combustible | 29,778 | 52,493 | 18,061 |
| Grúas | 5,928 | 7,829 | 2,359 |
| Talleres | 7,437 | 6,226 | 1,984 |
| Eléctrica | 705 | 2,437 | 3,415 |
| Calentamiento | 1,704 | 4,219 | 5,043 |
| Total | 263,141 | 392,468 | 169,442 |

Fuente: <https://datos.gob.do/dataset/asistenciavial>

Gráfica 13 Porcentaje de asistencia vial por desperfecto del vehículo, 2021-2023.



Fuente: <https://datos.gob.do/dataset/asistenciavial>

Cabe destacar que El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), en virtud de las atribuciones que le confiere la Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, emitió mediante la Resolución Regulatoria No. 002-2019, que prohíbe el uso e instalación, en los vehículos de motor, de neumáticos no aptos para la circulación, usados, remodelados, recauchutados y caducados, incluyendo los que hayan ingresado bajo el régimen de admisión temporal sin transformación, que no cumplan con las especificaciones técnicas mínimas establecidas en el Artículo Segundo de dicha resolución.

Necesidad y Propósito de la implementación de la Inspección técnica vehicular (ITV)

Como es bien sabido, dentro de los factores de riesgo en la siniestralidad vial se encuentra; el mal estado de los vehículos, por lo que se hace esencial hacer frente a esta problemática, llevando a cabo la Inspección Técnica Vehicular, la cual se encargará de establecer y garantizar la idoneidad técnico mecánica y medioambiental de los vehículos que circulan por las vías del país, con el fin de evitar colisiones, por lo menos por esta causa y así reducir la probabilidad de que se produzcan traumatismos graves y en el peor de los casos las muertes que pudieron evitarse.

Existen una serie de prescripciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios nacionales de fabricación, producción y venta, permitirían salvar muchas vidas. Estas prescripciones exigen, por ejemplo, que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a los impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de la estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y equipen todos los vehículos con airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, aumenta considerablemente el riesgo de traumatismos causados por el tránsito, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes no viajan en él.

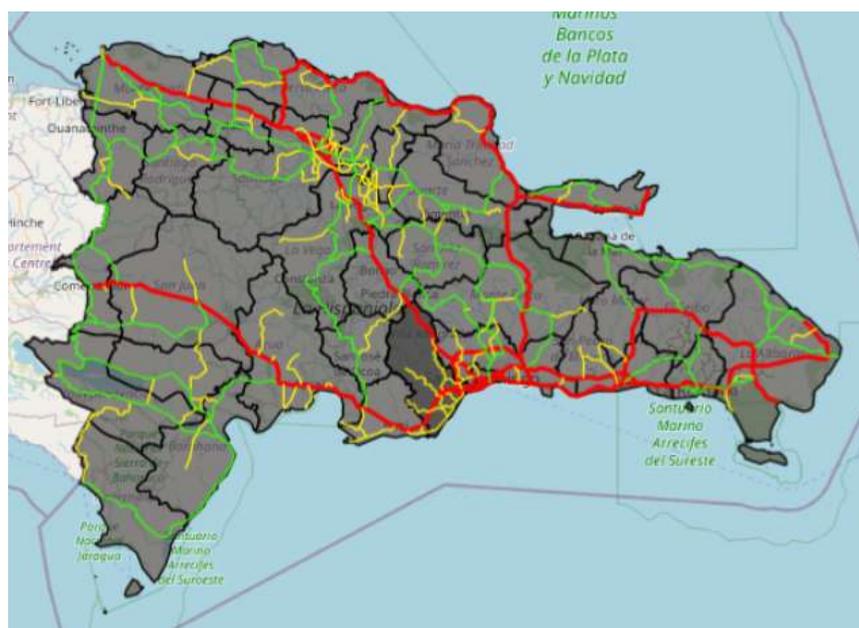
Actualmente, bajo la coordinación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) y la Dirección General de Alianzas Público Privadas (DGAPP),

se ha venido impulsando el proyecto que busca dar inicio la implementación de la inspección técnica vehicular en el país, la cual se encargará de establecer y garantizar la idoneidad técnico mecánico y medioambiental de los vehículos que circulan por las vías del país.

Capítulo VII. Vías de tránsito

Longitud y tipos de vías

La red vial principal de República Dominicana está conformada por 1,395 kms de carreteras troncales (rojo); 2,412 kms de carreteras secundarias (verde); 1,620 kms de carreteras terciarias (amarillo); y más de 60,000 kms de caminos vecinales, trochas y veredas (Geoportal MOPC), para una densidad de red vial de 0.39 km/km².



Fuente: https://inventariovial.mopc.gov.do/gvsigonline/core/load_public_project/DIGRE/

Ranking internacional de las vías dominicanas

La República Dominicana ocupa el 3er lugar en América Latina y 4to puesto entre los países latinoamericanos con mejor estado de su infraestructura (Metodología IRAP).

Circulación diaria por las principales vías del país

Durante el año 2023 circularon por las principales vías de nuestro país más de 74.6 millones de vehículos, especialmente en los tramos de vías con acceso y salida al gran Santo Domingo.

Tabla 9 Circulación por años por las principales vías del país

| Estación de peaje | 2022 | 2023 |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Las Américas | 11,110,568 | 11,637,111 |
| Duarte | 7,305,440 | 7,466,065 |
| Sánchez | 7,164,244 | 7,266,638 |
| 6 de noviembre | 6,866,209 | 6,720,935 |
| Circunvalación Sto. Dgo. Tramo 1 | 5,834,154 | 6,330,646 |
| Circunvalación Sto. Dgo Tramo 2 | 5,100,040 | 5,783,052 |
| Coral 1 | 5,328,640 | 5,723,259 |
| Coral 2 | 4,522,894 | 5,066,864 |
| Romana Tramo 2B (Concesionado) | 4,500,060 | 4,392,382 |
| Santiago | 2,950,171 | 3,579,907 |
| Marbella | 3,486,345 | 3,314,154 |
| Naranjal | 4,028,729 | 2,961,506 |
| Guaraguao | 2,276,668 | 2,299,035 |
| Catey | 1,556,960 | 1,574,645 |
| Catey | 523,691 | 523,771 |
| Total | 72,554,813 | 74,639,970 |

Fuente: <https://datos.gob.do/dataset/traficoestacionespeajerdvial>

SECCIÓN 4:

Control policial o fiscalización al tránsito en República Dominicana

Capítulo VIII. Fiscalización

El enfoque científico señala que las causas de los accidentes de tránsito se centran principalmente, en errores humanos, o incidencias, que quiere decir comportamientos imprudentes de los transeúntes y fallos en especial en la planeación urbana y los sistemas del transporte. La fiscalización vial, a través de la presencia policial, multas por infracciones, cámaras de vigilancia, y en general el uso de la tecnología, muestra ser una herramienta eficaz para ejercer control, establecer un sistema de causas y consecuencias y lograr resultados contundentes en los índices de accidentes y siniestros a nivel mundial, lastimosamente solo algunos países en especial en la región de Europa es la que registra el mayor descenso de muertes desde 2010: una reducción del 36%. La Región del Pacífico Occidental presenta un descenso del 16%, la Región de Asia Sudoriental un descenso del 2% y el número de muertes se ha mantenido constante en la Región de las Américas. Se observaron reducciones de la mortalidad en 108 países, incluidos 10 en los que se alcanzó el 50% en 2021. (Informe OMS 2023)

La Ley 63-17 establece un sistema sancionador para las infracciones de tránsito; el mismo contempla sanciones pecuniarias o multas, pérdida de puntos en la licencia de conducir por puntos, suspensión temporal de la licencia, tiempo en prisión e inhabilitación permanente para conducir. Estas sanciones son impuestas obedeciendo a la naturaleza de la infracción y a otros aspectos, tales como, la reincidencia del infractor. La configuración del régimen sancionador establece un proceso para la emisión de multas, que incluye la notificación de la infracción, plazos para pago, posibles descuentos por pronto pago y los recursos y apelaciones a los que tienen derecho los conductores para impugnar las multas o sanciones. La Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), dirección técnica y especializada, bajo la dependencia de la Policía Nacional está encargada de fiscalizar y hacer cumplir la ley de tránsito. Sin embargo, el funcionamiento del sistema sancionador tiene el desafío de mejorar en cuanto a su interoperabilidad, la figura de autoridad y respeto a la misma, así como establecer

mecanismos de coerción a través de tecnología más moderna, que permitan capturar y hacer seguimiento a los infractores en flagrancia para de esta manera lograr controlar mejor los comportamientos de riesgo, incidentes y en general las conductas en contra de la ley que pueden incidir de manera determinante en salvaguardar la vida.

En tal sentido, para el año 2023 se impusieron un total de 1,503,418 infracciones.

Tabla 10 Número de infracciones impuestas, 2019-2023

| Número de infracciones impuestas, 2019-2023 | | | | | |
|---|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Año | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Infracciones | 1,003,852 | 614,808 | 1,522,201 | 2,026,132 | 1,503,418 |

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre, Digesett 2023.

Tabla 11 Número de infracciones impuestas por tipo, 2023

| Número de infracciones impuestas por tipo, 2023 | |
|--|-------------------------------|
| Tipo de infracción | Infracciones impuestas |
| No Uso de casco en motocicletas | 370,528 |
| Violación a luz roja | 147,291 |
| Exceso del Límite de velocidad | 135,831 |
| Otras infracciones | 132,411 |
| Transitar sin Seguro o Vencido | 114,846 |
| Transitar sin Licencia o Vencida | 113,053 |
| No Uso del Cinturón de Seguridad | 89,945 |
| Transitar sin Luces | 79,584 |
| Transitar sin documentación requerida | 78,803 |
| Estacionarse en Lugar Prohibido | 59,941 |
| Transitar en Vía Contraria | 43,754 |
| Uso del celular durante la conducción | 41,102 |
| Giros Prohibidos | 31,565 |
| Tirar Desperdicios en la Vía Pública | 26,043 |
| Pasajero sobre la carga | 13,504 |
| Tomar o Dejar Pasajeros en Zona Prohibida | 13,362 |
| Resoluciones del INTRANT | 11,316 |
| Conducción bajo los efectos del Alcohol | 244 |
| Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas | 184 |
| No Uso de Sistemas de Retención Infantil | 111 |
| Total general | 1,503,418 |

Fuente: Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre, Digesett 2023.

Conclusiones y recomendaciones

- Aunque se ha observado una ligera disminución en la mortalidad y morbilidad causada por accidentes de tránsito en la República Dominicana, el país continúa siendo uno de los líderes mundiales en dichas tasas, lo que refleja la magnitud del problema y la urgencia de adoptar medidas más efectivas en materia de seguridad vial.
- Se ha logrado una mejora sustancial en la calidad de los datos sobre siniestralidad vial, con una significativa reducción en la sobreestimación de las cifras de accidentes. Esto permitirá una mejor toma de decisiones y la formulación de políticas públicas más precisas.
- Las víctimas mortales y lesionadas en accidentes de tránsito siguen siendo predominantemente jóvenes, especialmente hombres entre 15 y 39 años, lo que pone de manifiesto la necesidad de enfoques específicos en campañas de concienciación y prevención dirigidas a este grupo etario.
- Los principales factores de riesgo como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y el incumplimiento de normas básicas de seguridad, como el uso del casco y el llevar en motocicletas menores de 5 años, continúan siendo las principales causas de siniestros graves, lo que subraya la necesidad de desarrollar mecanismos de protección a la vida y fortalecer la fiscalización y los programas educativos
- Las principales vías del país, especialmente las troncales y las autopistas, siguen siendo puntos críticos en términos de accidentes. A pesar de los esfuerzos del INTRANT en la regulación y coordinación, se debe trabajar articuladamente en el mejoramiento continuo de la infraestructura y la señalización ya que el desarrollo urbano sigue aumentando y cambiando.
- El trabajo mancomunado de diversas instituciones (INTRANT, DIGESETT, Sistema 911, Ministerio de Salud Pública, entre otras) ha sido clave para la recopilación de datos y la respuesta ante emergencias. Sin embargo, es fundamental seguir fortaleciendo estos lazos y promover la interoperabilidad de los sistemas de información para tener unos resultados más eficientes que incluso puedan llegar a la prevención de accidentes y siniestros.

- El aumento en el número de vehículos, especialmente motocicletas de más de 20 años, resalta la necesidad de mejorar la inspección técnica vehicular y las normativas que regulan la seguridad de los vehículos que circulan en las vías del país, especialmente incluir las motocicletas que ya están identificadas como aquellas que pertenecen al parque vehicular más antiguo, son las que incluso desde su venta no cumplen con las normas de seguridad y muestran mayor índice de siniestralidad. Por lo tanto, la implementación efectiva del reglamento de Inspección Técnica Vehicular (ITV) será clave para reducir los riesgos asociados al mal estado de todo el parque vehicular.
- Es esencial seguir desarrollando campañas educativas a nivel nacional, involucrando a todos los sectores, para que promover una cultura de respeto por las normas de tránsito, con un enfoque especial en los grupos más vulnerables, como los peatones, motociclistas, ciclistas y animales.
- La mejora en la respuesta prehospitalaria, gracias al 92.3% de cobertura del sistema 911, es un avance significativo, sin embargo, es de vital importancia conocer cual es el tiempo promedio de respuesta ya que este tiempo marca una diferencia determinante en la probabilidad de vida o de muerte. Por otro lado, se requiere sinergia institucional con el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, para poder identificar las muertes in situ de manera efectiva como lo dictan los estándares internacionales oficiales en la búsqueda de una mejora contundente de la reducción de accidentes y siniestros incluso amplía la posibilidad de realizar análisis de causalidad y desarrollar mecanismos de prevención.
- Finalmente, Para lograr una reducción significativa en la siniestralidad vial, el Informe destaca la necesidad de una acción concertada y sostenida. La implementación efectiva del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) 2021-2030, con su meta ambiciosa de reducir muertes y lesiones en un 50%, demanda una inversión considerable en infraestructura segura, inspecciones técnicas vehiculares más rigurosas, y campañas de educación vial. innovadoras y focalizadas en los grupos más vulnerables. La colaboración interinstitucional y con el sector privado es crucial para optimizar la gestión de datos, recursos y la implementación de tecnologías de monitoreo vial. El éxito dependerá de la firme voluntad política y un enfoque integral basado en evidencia para construir una cultura de responsabilidad vial en la República Dominicana, alcanzando así los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

Bibliografía

OMS, O. M. (2017). Salve VIDAS Paquete de medidas técnicas de seguridad vial.

Suiza: L'IV Com Sàrl, Villars-sous-Yens (Suiza).

OPS, O. P. (2023). Fortalecer la atención de emergencias traumatológicas en la Región de las Américas. Washington.

Statistics, G. f. (2019). Glossary for transport statistics. © European Union / United Nations / ITF / OECD