



# Leyes de Tránsito y Sociedad Dominicana

Ing. Mario Holguín  
03/10/08 Rep. Dominicana

La Constitución de la República Dominicana que rige la vida nacional desde noviembre de 1844 consigna en su artículo No. 8 de la sección de los derechos individuales y sociales, de que debe existir en todo el territorio nacional libertad de tránsito.

Pero asimismo se señala en la Declaración Universal de los Derechos Humanos del 10 de diciembre de 1948 en su artículo 13, aprobado en asamblea general. Los países que conforman la Organización de las Naciones Unidas proclamaron entonces el derecho a la libre circulación de las personas y hoy se mantiene en vigencia.

Basados en estos principios habría que producir para el 28 de diciembre de 1967, la ley que todavía regula la circulación vehicular en la República Dominicana, conocida como la Ley 241 o Ley de Tránsito.

En los 41 años de permanencia de esta disposición congresional hoy se le cuestiona porque ha perdido autoridad y respeto. Se demanda un vínculo real y objetiva entre la sociedad y esta ley, ya que no se ha readecuado, aunque se han emitido numerosos decretos y leyes complementarias que en cierto modo complican su funcionamiento.

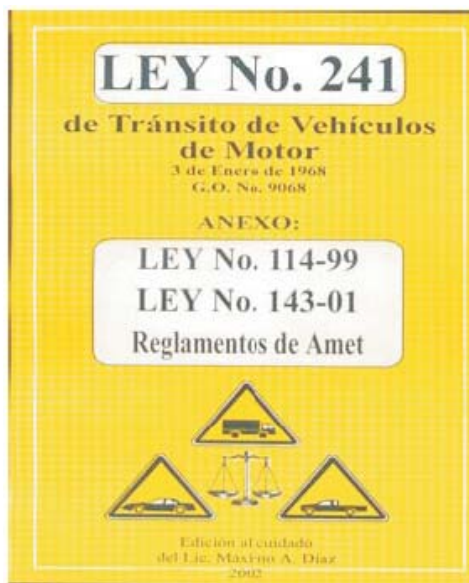
La multiplicidad de funciones y creación de instituciones autónomas productos de esos mandatos requieren de una profunda revisión para hacer efectivo un verdadero plan de desarrollo del sector tránsito y transporte que igualmente tome en cuenta la tasa social de motorización con relación a las condiciones de nuestra red viaria, la cual debe estar de acuerdo a las necesidades.

La ley 241 norma, además del tránsito de los vehículos de motor, los remolques y concede independencia a los ayuntamientos de reglamentar la circulación y el estacionamiento en sus jurisdicciones. Pero, agrega obligaciones a instituciones del Estado Dominicano, como son: la Dirección General de Impuestos Internos, la Dirección General de Tránsito Terrestre, la Policía Nacional, Autoridad Metropolitana de Transporte, la Oficina Técnica de Tránsito Terrestre, la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses, Autoridad

Metropolitana de Transporte de Santiago, Los Juzgados de Tránsito.

Mediante otras disposiciones se han creado otras oficinas relacionadas al tránsito y al transporte, con son: El Fondo Especial de Compensación para el Transporte Público, la Oficina Presidencial para el Reordenamiento de Transporte, Consejo Nacional de Asuntos Urbanos y la Comisión Especial para el Subsidio del Transporte.

En sentido general, la ley 241, contiene requisitos para vehículos, conductores y peatones, sobre el tránsito y la seguridad, prohibiciones, sanciones y reglamentaciones para el uso de las vías públicas.



En orden cronológico mencionamos las leyes y decretos emitidos en la República Dominicana referentes al tránsito:

De la Ley Institucional de la Policía Nacional se registran tres referencias con artículos vinculados al tránsito:

-No. 4984G.O. Núm. 2182 del 12 de Abril 1911.

-No. 6141 de fecha 28 de diciembre de 1962.

-No. 96-04 del 28 de diciembre de 2004.

**Ley 489 del 21/09/1987.**

Con la que se crea la Oficina Técnica de Transporte Terrestre OTTT-.

**Ley 585 del 29/03/1977.**

Mediante la cual se crean los Juzgados Especiales de Tránsito para tratar las infracciones o violaciones.

**Ley 222 del 25/11/1977.**

Establece un sistema de señalización del tránsito en las vías públicas del país.

**Decreto 178-94**

Establece medidas provisionales sobre el uso de placas para la disminución de su costo en vehículos de motor y remolques, implantando el uso de una sola.

**Decreto 393-97 del 01/09/1997.**

Mediante la cual se crea la Autoridad Metropolitana de Transporte -AMET- como rector del transporte urbano. Cuya función es la de fiscalizar y controlar el tránsito en todas las ciudades del país, además de realizar el levantamiento e investigación de accidentes.

**Decreto 448-97 del 21/10/1997.**

Con la que se crea la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses -OMSA- en sustitución de la Oficina Nacional de Transporte Terrestre, la cual había sido creada el 17/10/1979 mediante decreto No. 1260.

La OMSA se encargará de todo lo relativo al transporte público urbano en autobuses.

**Ley 114-99 del 22/04/1999.**

Dispone del uso obligatorio de parachoques delantero y trasero, además de cinturón de seguridad en los vehículos de motor, salvo los autobuses y los de transporte público urbano.

**Ley No. 419 del 17 de Septiembre de 1999.**

Que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte de Santiago (AMETRASAN).

**Ley No. 76-00 del 19 de Julio de 2000.**

Mediante la Cual se crea el Consejo de Administración y Regulación del Taxis CART-.

**Decreto 618-00 del 28/08/2000.**

Crea un Fondo Especial de Compensación para financiar la sustitución de vehículos viejos de transporte público, construcción de terminales de pasajeros, desarrollar un programa de seguridad vial, un programa de seguridad social para los conductores, etc. (Plan Renove)

**Ley 143-01 del 03/04/2001.**

Mediante la cual se prohíbe el uso de celulares o unidades móviles de comunicación mientras se conduce.

**Decreto 726-03.**

Dispone como una medida de seguridad y control del parque vehicular del país, el cambio general de las placas metálicas y su numeración.

**Ley No. 188-04, del 16 de julio del 2004.**

Que otorga autonomía al Consejo Nacional de Asuntos Urbanos (CONAU) como institución descentralizada del Estado Dominicano, encargada del diseño y planificación de políticas de desarrollo urbano-regional y coordinación interinstitucional entre todas las entidades públicas y privadas con incidencia en el ordenamiento territorial.

**Decreto presidencial número 477- 05 de 12/09/2005.**

Señala que las funciones principales de la Oficina de Reordenamiento del Transporte -OPRET- serán diseñar y presentar al Poder Ejecutivo un proyecto de Política Integral de Transporte, para su oportuna promulgación,

puesta en marcha y ejecución, deberá realizar los estudios técnicos, legales e institucionales necesarios para conformar una Autoridad Autónoma y Única del Tránsito y Transporte.

La Oficina del Transporte será responsable de conformar una Unidad Ejecutora capaz de planificar, diseñar, construir y poner en marcha varias de las líneas del futuro Sistema de Transporte Rápido Masivo (SITRAM).

**Resolución 03-06 del 27/12/2006.**

Dada a conocer por el Secretario de Interior y Policía, Dr. Franklin Almeida.

"Se prohíbe ingerir bebidas alcohólicas en vehículos de motor, aún sin estar en estado de embriaguez, siendo responsabilidad del conductor su propia falta y la falta de los pasajeros que le acompañen".

**El Decreto 584-07.**

Dispone la creación de una Comisión Especial para el estudio y elaboración de un Plan de Subsidio del Transporte a los estudiantes de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD)

**El Decreto 580-07.**

El Presidente de la República dispone la creación de una comisión especial para el estudio del parque vehicular.

**El Decreto 583-07.**

Modifica los literales b), c) y d) del artículo 3 del decreto número 250-07, de fecha 4 de mayo de 2007, que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre.

Apenas el pasado 17 de abril de 2008, el Senado de la República remitió al Presidente Dr. Leonel Fernández para su promulgación, un proyecto de ley que regula el tránsito en cuanto al uso exclusivo del carril derecho y construcciones en las isletas de las Autopistas, así como otras disposiciones.

Vale mencionar que la Secretaría de Industria y Comercio de la República también tiene su incidencia. Pues ella es responsable de la Dirección General de Control de Precios.

**Ley No. 13 del 27 de Abril de 1963.**

Establece que la Dirección General de Control de Precios, adscrita a la Secretaria de Industria y Comercio es la responsable de fijar la tarifa del transporte de carga.

Sin embargo, hoy observamos que por disposición presidencial ha intervenido los semáforos de la ciudad, bajo el dominio de la Secretaría de Estado de Obras Públicas, para instalarles relojes con sistema LED en las luces. Lo cual hace más vulnerable la operatividad y el mantenimiento.

La Secretaría de Medio Ambiente, La Secretaría de Salud Pública, La Policía Nacional, La Autoridad Metropolitana de Transporte y los Ayuntamientos de la Provincia Santo Domingo recién firmaron un Acuerdo de Colaboración

para disminuir la contaminación del medio ambiente por gases emanados de los vehículos. Ello implica o debiera implicar ir a las raíces del problema. Esto es, a la Inspección Técnica Vehicular, que es responsabilidad de Obras Públicas a través de la Dirección General de Tránsito Terrestre, la cual fue excluida en el esfuerzo multisectorial.

A mi entender, para lograr modificar los códigos de buena conducta en los usuarios de las vías terrestres en República Dominicana se requiere de un gran esfuerzo colectivo.

Con impulso de iniciativas trascendentales en la vida diaria de los ciudadanos; objetivas y sin complicaciones; que implique el involucramiento y compromiso de los sectores sociales más activos e influyentes.

Este concepto no es nuevo en muchos países, pero de lo que se trata es de que llegue a las naciones de alto índice de accidentalidad en las carreteras que de alguna manera se preocupan por mejorar la seguridad vial y ordenar el tránsito; nuestro país se enmarca dentro de ellos.

Cambiar la cultura del tráfico es propósito de los gobiernos hoy día, porque la pérdida de vidas incide en los presupuestos nacionales en materia de seguridad social. Pero, también afecta a los familiares de las víctimas que como consecuencia se convierten en una carga para la sociedad. Me refiero que ello conlleva a los afectados muchas veces a la práctica de alcoholismo, la depresión, la droga, uso abusivo de medicamentos, ausentismo en las labores productivas o baja productividad, impedimento en el desarrollo educativo o profesional; provocar enfermedades catastróficas y hasta desórdenes mentales. Y por qué no mencionar, llevaría especialmente a jóvenes a ser potenciales delincuentes.

Si bien lo anterior descrito constituye un eje temático importante, no menos cierto es que el trastorno en el tránsito produce desasosiego en los conductores por la pérdida de tiempo y de sus ahorros económicos; trae mayor consumo de combustible y de energía eléctrica al país, como lo evidencia el Presidente de la República Dominicana, Dr. Leonel Fernández, en sus últimos discursos dirigidos a la Nación, con grandes preocupaciones.

Ese cambio de cultura al que hemos hecho alusión, entre otros elementos de la sociedad, los medios de comunicación pudieran significar un vehículo catalizador de extrema importancia.

Pues, la participación de los medios en todas sus versiones disminuiría en gran medida los riesgos en las vías públicas. A través de ellos se influiría en las instituciones de las áreas de transporte y tránsito, en los legisladores, en la sociedad en general.

Una idea interesante que pudiera progresar es que la seguridad vial sea parte del programa de estudio en la Facultad de Periodismo, entre otras cosas, sobre el manejo de las informaciones y procesamiento de las estadísticas.

Más adelante nos referiremos a la necesidad de legislar entorno a que la Seguridad Vial también sea parte del sistema educativo nacional en todas sus etapas. Asimismo, de las Facultades de Ingeniería y Arquitectura, en lo que respecta al diseño y construcción de las infraestructuras viales seguras de República Dominicana.

Recientemente, recibí la información que en África del Sur, un grupo de periodistas conformaron una Asociación, cuyos objetivos fundamentales son: la elaboración de manuales para los medios de comunicación; orientar para la prevención; promover las buenas prácticas y debates de ideas y opiniones.

Conocí el Centro de Control y Gestión del Tráfico en Santiago de Chile, en donde había una representación permanente de los medios de comunicación reportando de todo cuanto acontecía en las calles de esa gran urbe; lo propio en Río de Janeiro.

Lo anterior luce interesante, al igual que el proceso al que está sometida España que obliga a que los profesionales de la medicina recomienden en sus recetarios, la conveniencia o no, de manejar bajo los efectos del medicamento indicado.

Grandes intereses se crean alrededor de los siguientes temas, por lo que sugerimos deben ser disposiciones de un más elevado nivel (Legislativa, o Presidencial en algunos casos) que las entidades correspondientes, que de hecho son débiles institucionalmente:

**1.-Falta integrar todas las etapas de Expedición de la Licencia de Conducir al sistema informático y de comunicación.**

**2.-Falta disponer de una infraestructura adecuada y suficiente para señalizaciones de las vías.**

**3.-Falta implementar un sistema de Inspección Técnica Vehicular para la emisión de la Revista o Certificado de Circulación.**

**4.-Falta en República Dominicana un Programa Nacional de Seguridad Vial.**

**5.-Falta la firma de un Pacto Social Nacional para la Seguridad Vial.**

**6.- Falta actualizar la Ley de Tránsito 241.**

**7.-Y lo prioritario, falta la creación mediante Poder Legislativo de la nueva Secretaría de Transporte con responsabilidades especiales para reordenar el tránsito y hacer viable la aplicación del Plan Nacional de Seguridad Vial para que dicha Secretaría no sea vulnerada en el tiempo con los cambios de gestión, experiencia vivida en varias instituciones del Estado.** 🇩🇲

Fuente: "Seguridad Vial en República Dominicana. Hacia un Plan de Nación Integral."

*El Ing. Mario Holguín es Presidente de la Fundación Red de la Dignidad - FundaReD- y Subsecretario de Estado de Tránsito Terrestre de Obras Públicas*