Los accidentes de tránsito son epidemia en RD

Flujo de información

El presente documento está dividido en 4 secciones principales:

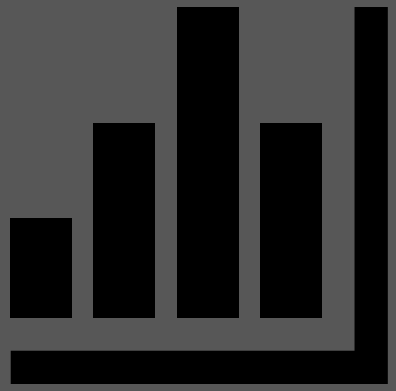
I. Estadísticas

II. Normativas actuales

III. Factores de riesgo

IV. Acciones y actores

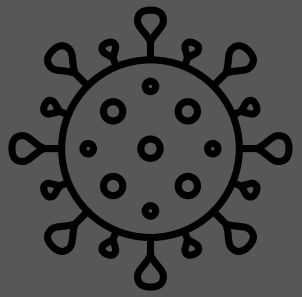
Estadísticas sobre los accidentes de tránsito en RD



Las muertes por accidentes de tránsito superan las muertes reportadas por COVID-19 en el año 2020

Muertes por COVID (según MSP)	Muertes por Accidentes de Tránsito
2,414	2,711

vs



Fuente: Ministerio de Salud Pública (MSP) 2020, OPSEVI-INTRANT 2020

En 2013, diversos medios resaltaron el reporte de la OMS que ubicó a RD en **segundo lugar** en muertes por accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes

acento.com.do

RD ocupó segundo lugar mundial en muertes por accidentes de tránsito en 2013

Diario Libre

República Dominicana, segundo país en tasa de muertes por accidentes de tránsito

El Día

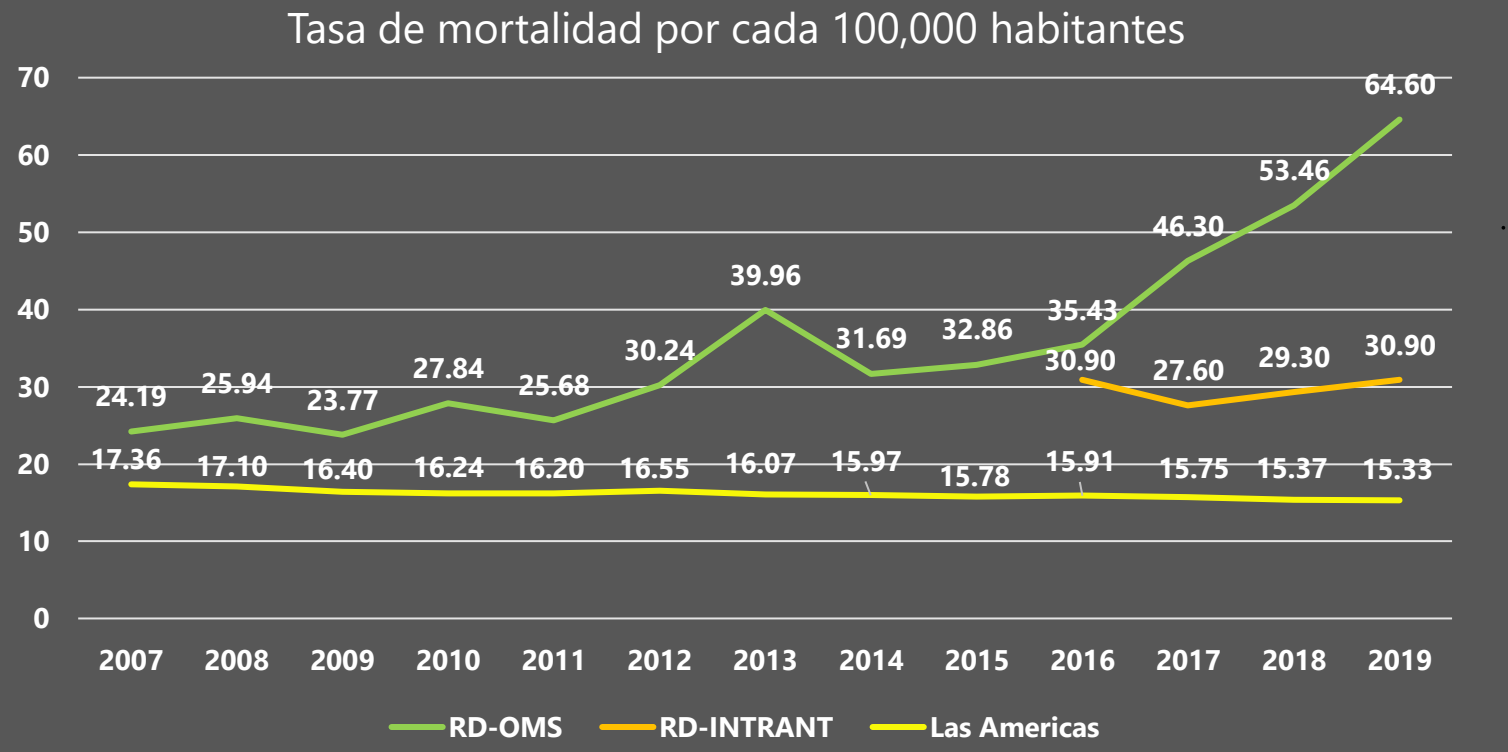
RD es segundo país con más muertes por accidentes de tránsito en el mundo

Fuente: Acento, Diario Libre, El Día 2013

Al 2019, la República Dominicana ocupaba el **primer lugar a nivel mundial** en muertes por accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes. **¡Una situación insostenible!**

Organización Mundial de la Salud (OMS)

La tasa de mortalidad en RD por cada 100,000 habitantes ha tenido una tendencia al alza



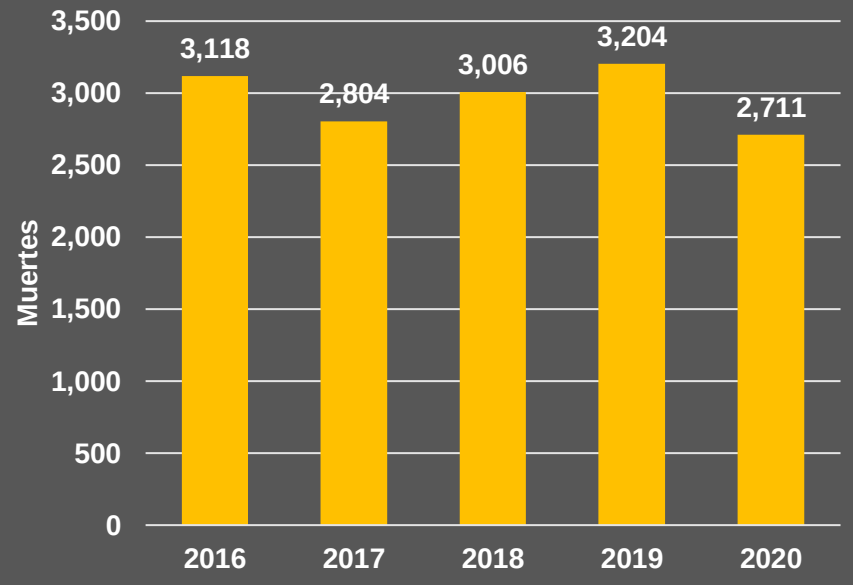
Por su parte, la tasa promedio de la región ha permanecido prácticamente invariable y es, a 2019, cuatro veces menor a la de RD si se toman como referencia los datos de la OMS

Nota: La diferencia entre el cálculo de la OMS y el del INTRANT se debe a que la OMS tiene su propia estimación haciendo ajustes que toma en cuenta los posibles subregistros.

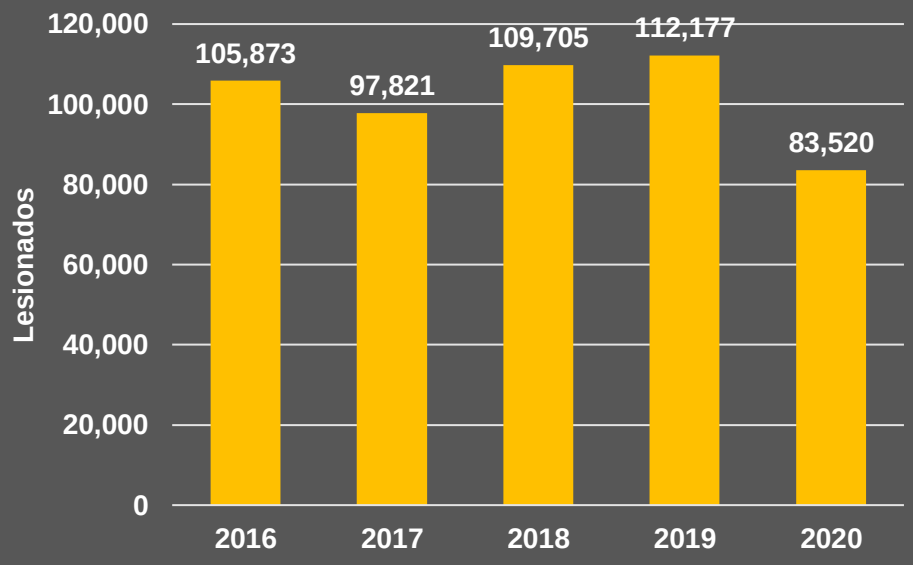
Fuente: OMS 2021, OPSEVI-INTRANT 2020

Muertes y Lesionados en RD 2016-2020

Muertes por accidentes de tránsito, 2016-2020



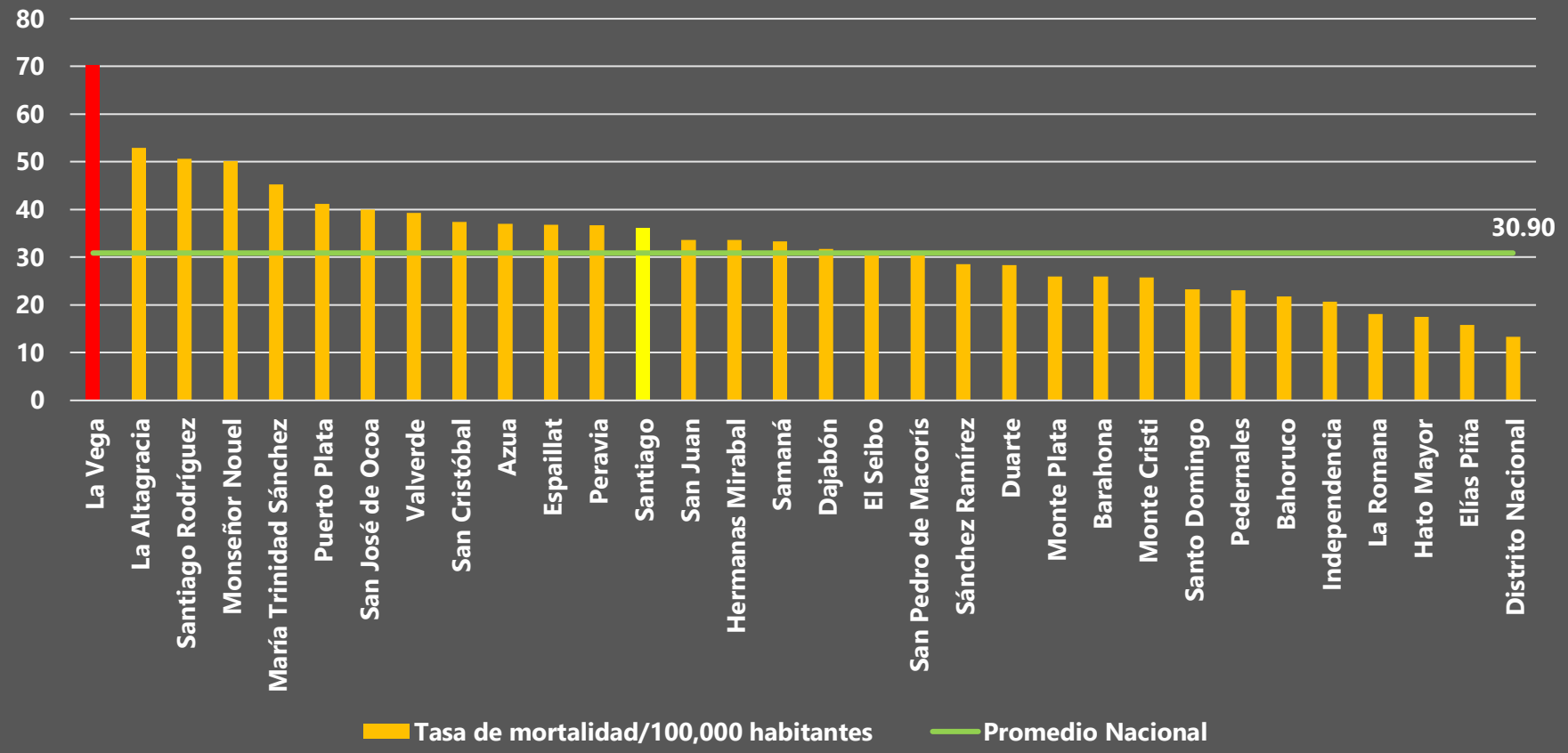
Lesionados por accidentes de tránsito, 2016-2020



Tanto las muertes como las lesiones causadas por accidentes de tránsito han aumentado en 2018 y 2019 respecto al 2017. Más aún, en los últimos 4 años con datos disponibles previo a la pandemia no se percibe una tendencia de mejora sino cifras muy parecidas cada año. Para 2019, la OMS estimó con un modelo que las muertes ascendieron a 6,937 (más del doble que lo que reporta el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI). Esto se debe a la posibilidad de un subregistro de la verdadera cantidad de muertes y lesiones en el reporte de las diversas instituciones que llevan las estadísticas sobre accidentes a nivel nacional.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020, OMS 2018

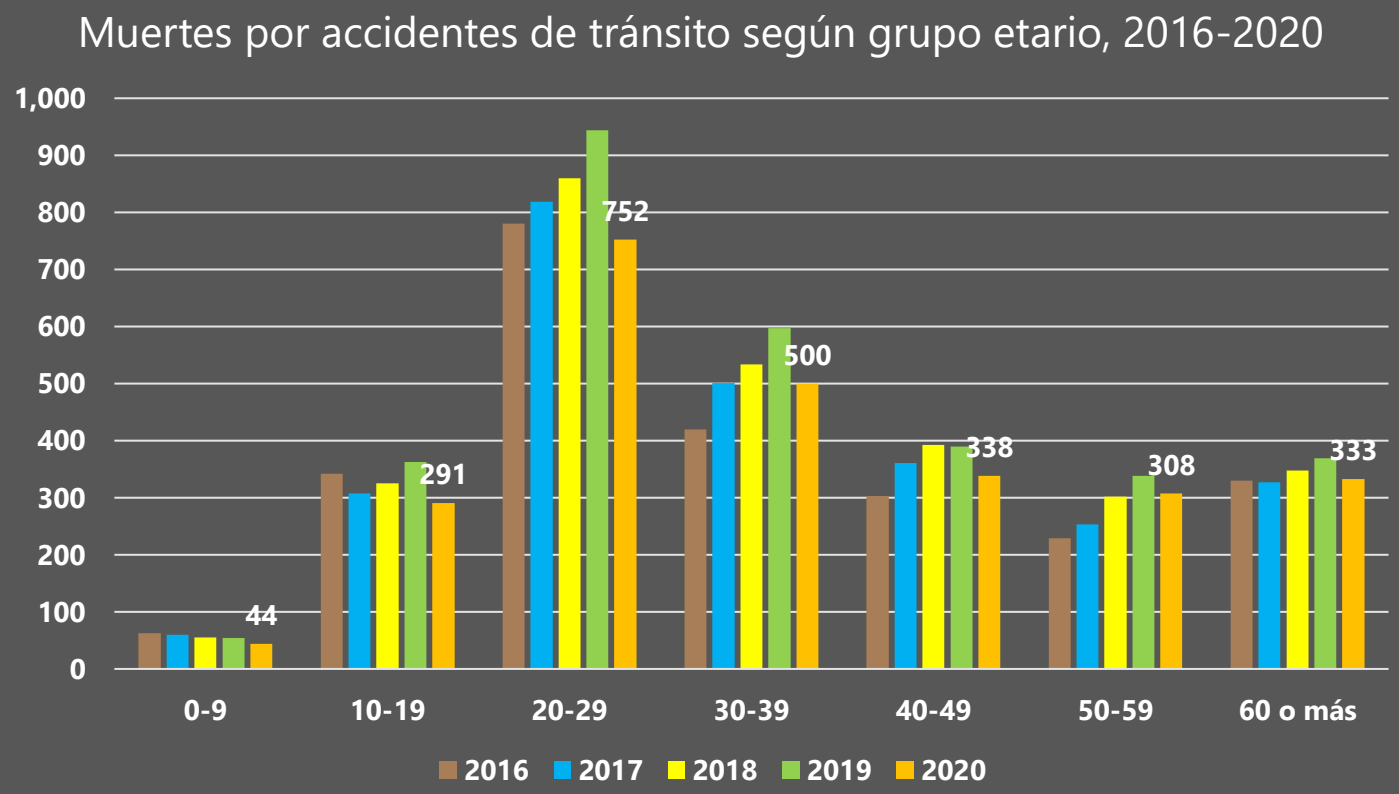
Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en 2019 (por cada 100 mil habitantes)



La tasa de mortalidad en el país como se vio anteriormente es de 30.9. Sin embargo, llama la atención que la provincia de La Vega es la provincia con mayor tasa de mortalidad por accidentes (más del doble que el promedio nacional), resaltando que alberga uno de los tres hospitales traumatológicos del país.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

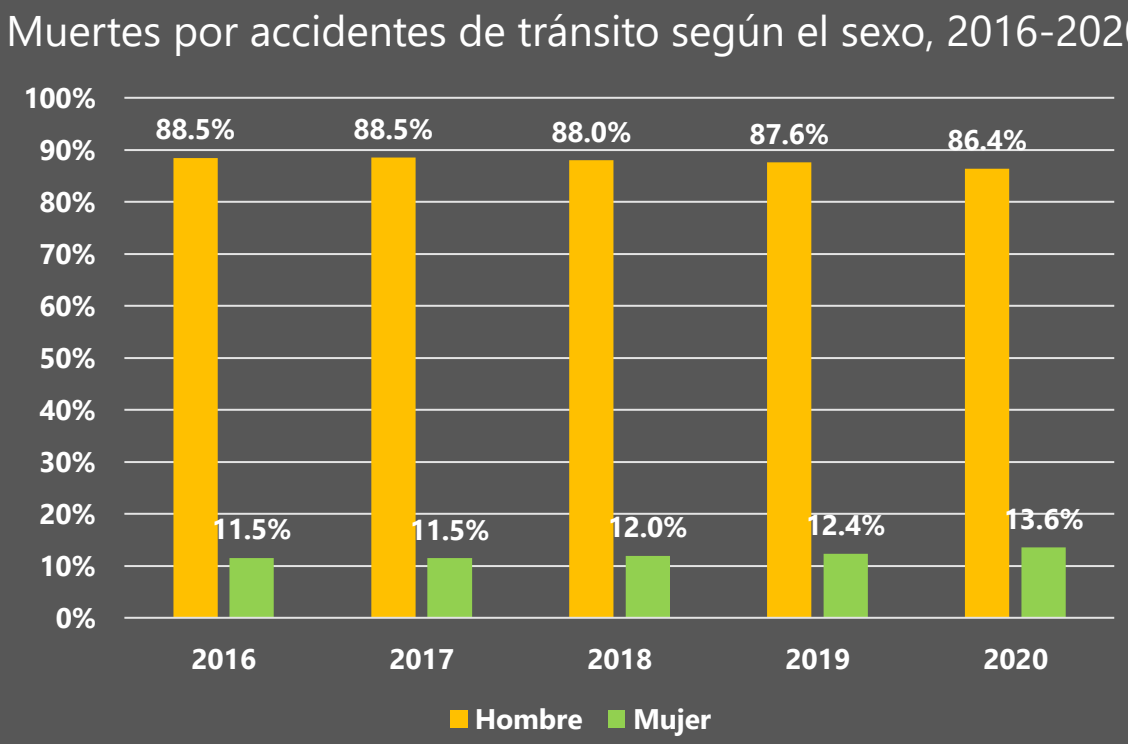
Muertes por accidentes de tránsito por edades



De 2016 a 2020, en las muertes por accidentes de tránsito han estado más involucrados **los jóvenes de entre 20-29 años**, seguidos de aquellas personas de 30-39 años. Además, en los últimos años se ha visto un aumento en las muertes por accidentes de estos grupos etarios (salvo en 2020 por la pandemia).

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

Muertes por accidentes de tránsito por sexo

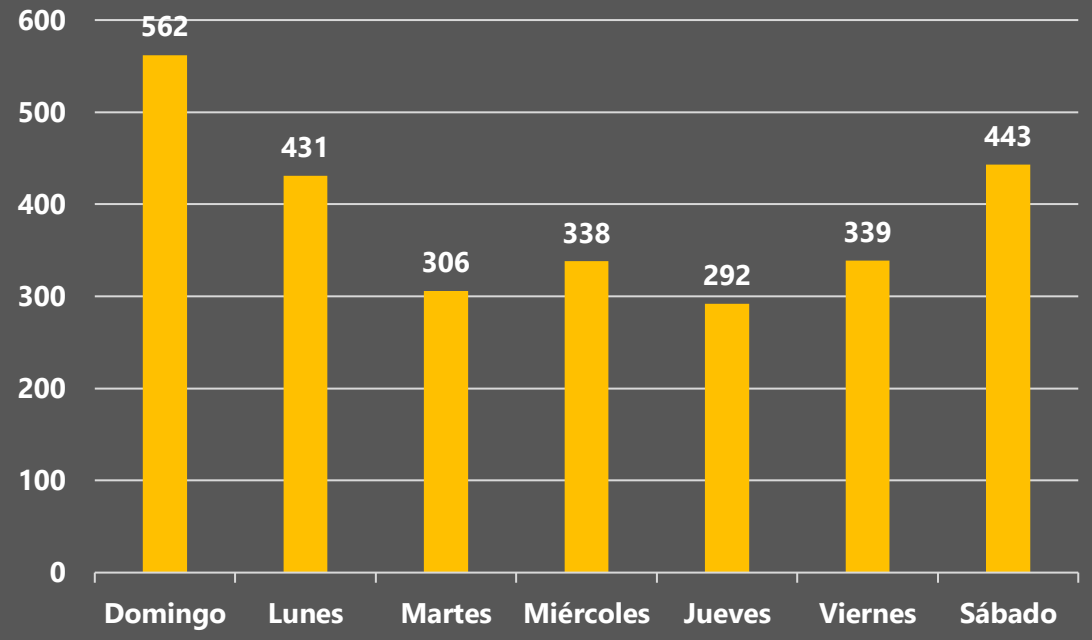


En el período comprendido por los años 2016 y 2020 inclusive, el porcentaje de muertos por accidentes de tránsito rondó la razón de 9 hombres por cada mujer. Sin embargo, se registra una ligera tendencia de aumento progresivo del porcentaje de mujeres fallecidas en accidentes respecto a los hombres.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

Muertes por accidentes de tránsito por día

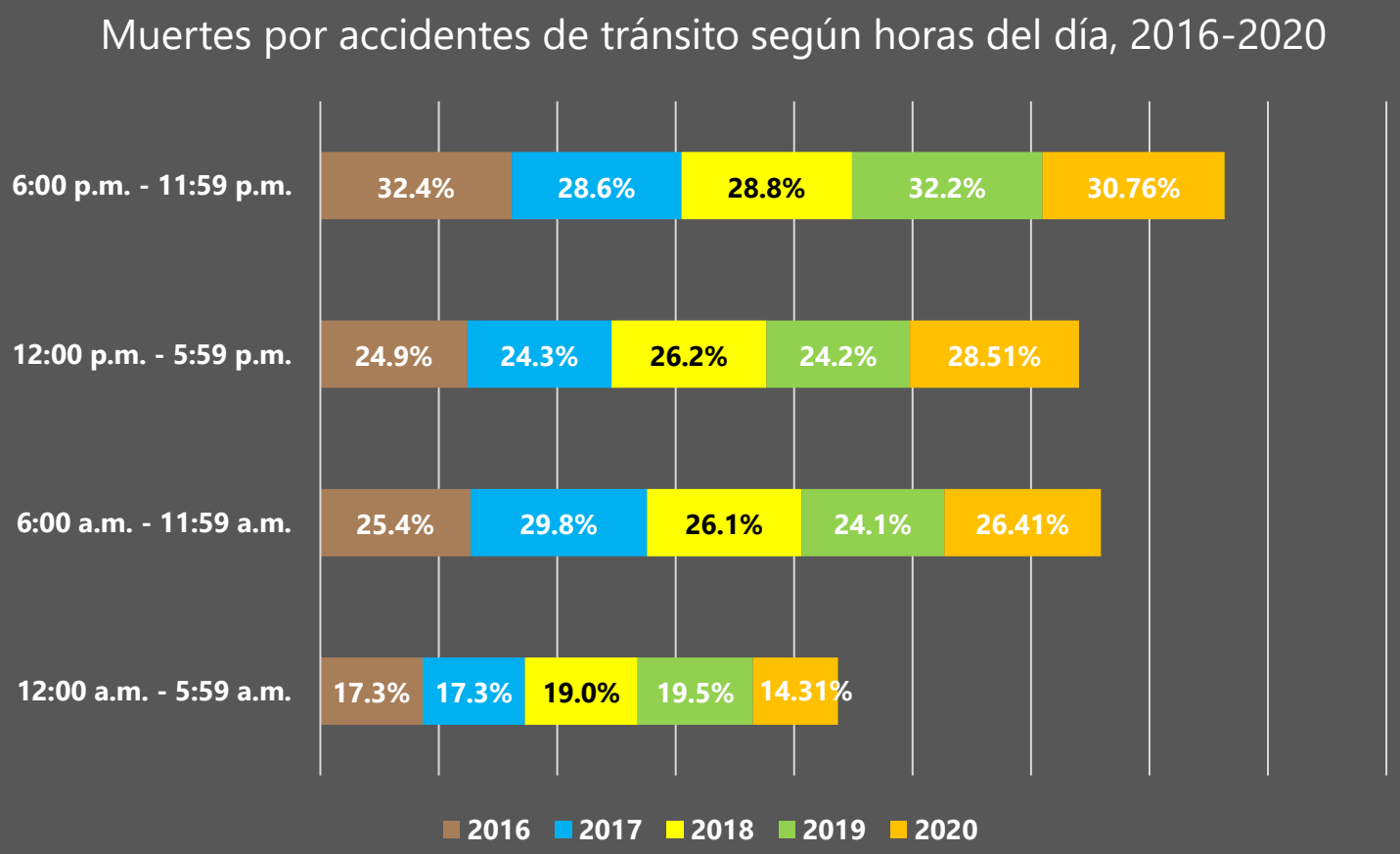
Muertes por accidentes de tránsito según el día de la semana, 2020



Los accidentes presentan un patrón muy claro de que hay un sesgo hacia los fines de semana de las muertes por accidentes. Los días Domingo y Sábado son los días que registraron más muertes por accidentes con 562 y 443 respectivamente en el año 2020.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

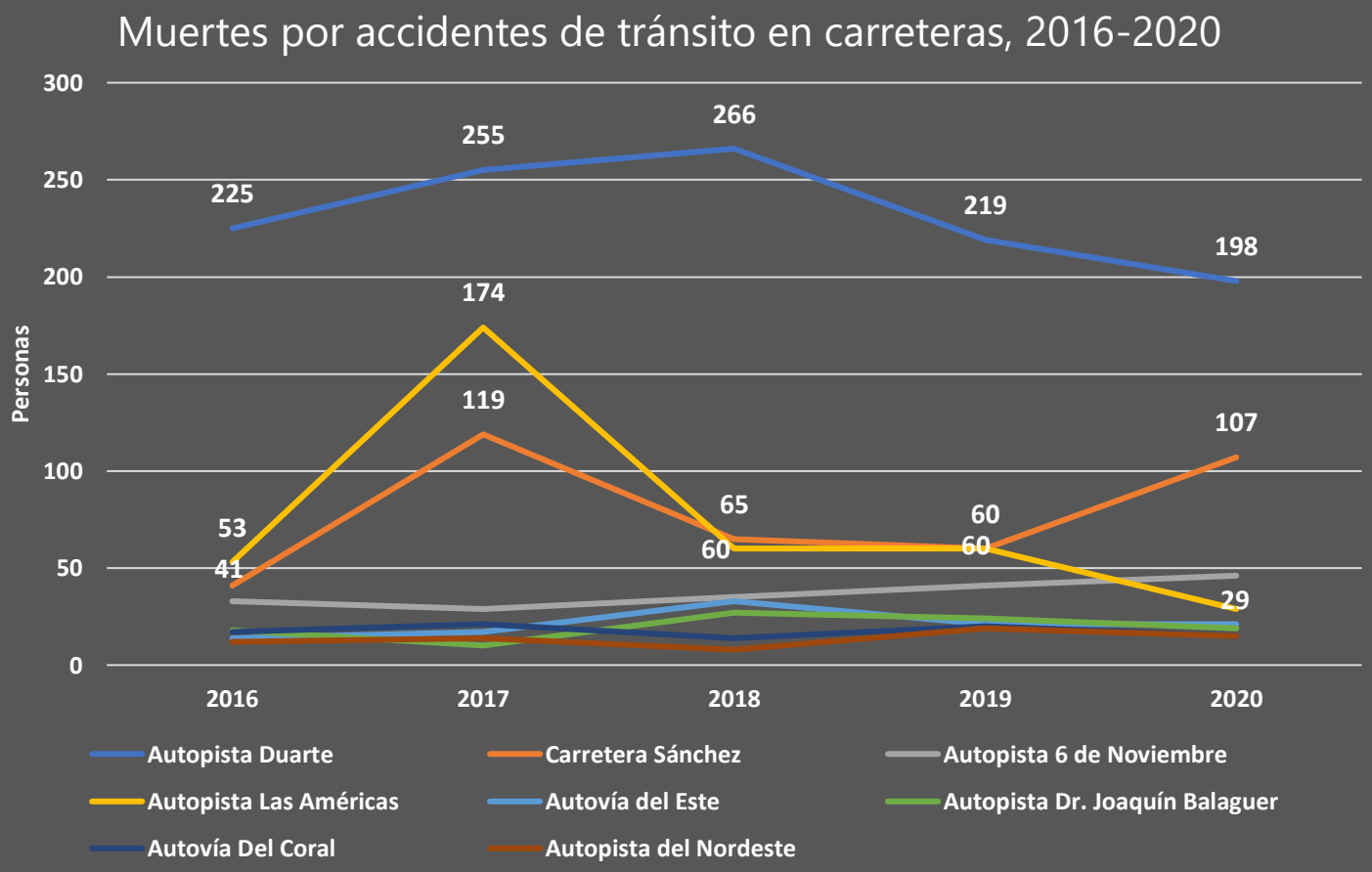
Muertes por accidentes de tránsito por horario



Los accidentes ocurren un poco más dentro de los rangos de tiempo que incluyen las horas no laborales que en aquellos que sí las incluyen. Causa especial interés que dentro de las horas donde las personas están en su mayoría durmiendo y en sus hogares, ocurren uno de cada 5 accidentes mortales (19.5% a 2019).

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

Muertes por accidentes de tránsito por vía

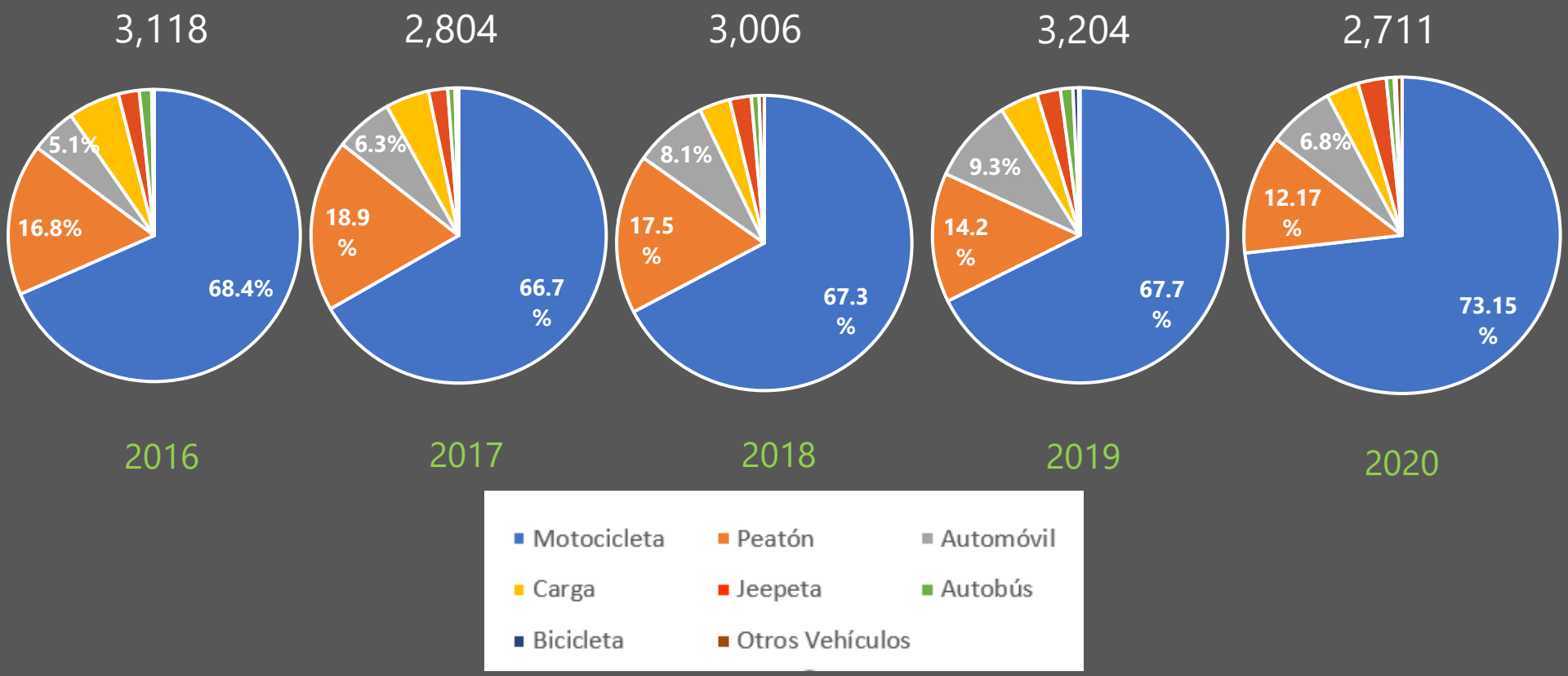


La carretera con mayor número de fallecimientos causados por accidentes es la Autopista Duarte. Aunque no está disponible la cantidad de vehículos que transitan diariamente por estas vías se puede afirmar que esto también se debe a que es la carretera con mayor afluencia. Esto plantea la necesidad de contar con más servicios hospitalarios traumatológicos cercanos a la autopista.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

Muertes por accidentes de tránsito

Muertes por accidentes por tipo de vehículo de la víctima, 2016-2019



Al pasar los años se mantiene el alto porcentaje de más de **2 de cada 3 muertes por accidentes ocurren en motores**. Asimismo, el porcentaje de muertes por accidentes en automóviles presenta una tendencia al alza.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

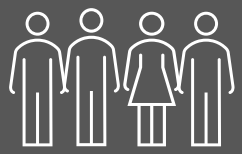
Principales hallazgos de la encuesta ENHOGAR 2017 (I)

7.9 % de los hogares tuvieron al menos un integrante involucrado en un accidente en los 12 meses previos a la encuesta.

Son más comunes en los hogares de estratos de nivel socioeconómico más bajo:

Muy bajo	8.0%
Bajo	9.4%
Medio y medio alto	7.2%
Alto	5.9%

El 71.% de los individuos accidentados reportados son hombres.



En grupos socioeconómicos más bajos es mayor la proporción de hombres respecto al total de accidentados.

Muy bajo	75.8%
Alto	58.9%

El 43.7% de los accidentados estaba en el grupo de edad de entre 15-29 años.

Principales hallazgos de la encuesta ENHOGAR 2017 (II)

El 65% de los accidentados estaban en un motor o motoconcho.

1 de cada 4 accidentes se produjo en días festivos (no laborables).

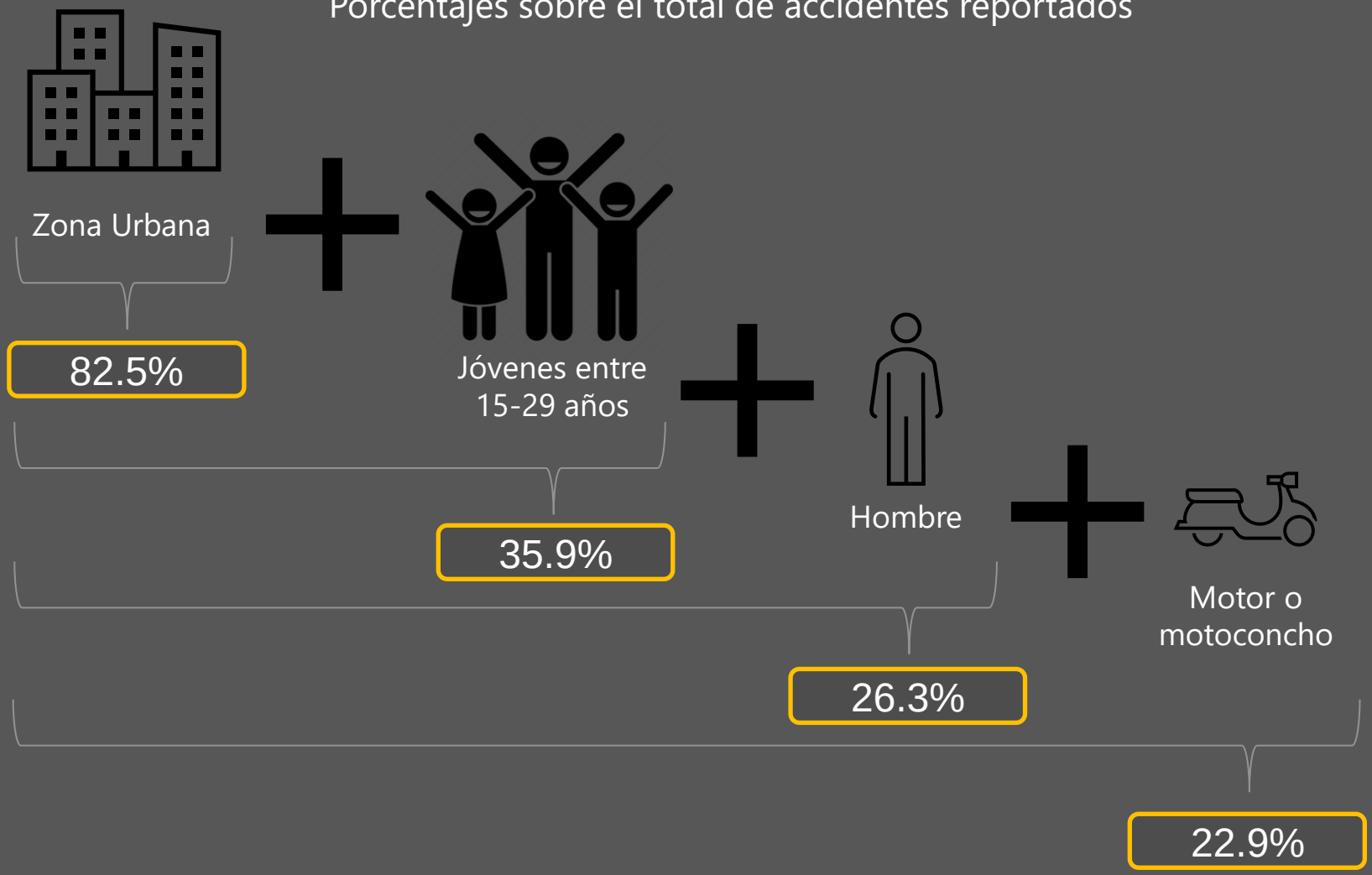
En el 83.2% de los accidentes en grupos socioeconómicos altos solo se presentaron lesiones leves y daños materiales, frente a 72.0% en el grupo socioeconómico más bajo.

Cerca del 1% de accidentes reportados por los encuestados terminaron en un fallecimiento

El 79.1% de los accidentes se debió a error humano, seguido del 10.1% por fallas del vehículo y 6.8% por fallas en el pavimento.

Perfil de los accidentes según ENHOGAR 2017

Porcentajes sobre el total de accidentes reportados



El **22.9%** de los accidentes reportados por los encuestados correspondió a sucesos en zonas urbanas, por hombres jóvenes de entre 15 y 29 años que transitaban en motores o motoconchos.

¿Cuánto le cuestan los accidentes a la República Dominicana anualmente?

"**Los 60,000 millones (anuales) estimados en atención médica** por accidentes de tránsito, superan con creces la asignación presupuestaria a los centros públicos de salud, y al gasto de bolsillo anual en atención médica de los dominicanos" - Vicepresidente ejecutivo de Seguros Reservas

Según los datos del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana (PENSV) 2017-2020, el costo social de las muertes anuales por accidentes de tránsito se estima que tiene **un impacto equivalente al 2.21% del PIB anual** sin considerar aquellos que quedan en discapacidad

El Banco Mundial estima que solo las 3,118 muertes por accidentes de tránsito ocurridas en la República Dominicana en 2016, y aproximadamente 55,260 lesiones serias a causa de este tipo de eventos, **representaron un costo de US$8.32 mil millones, lo que calcula equivaldría al 11.5 % del PIB de ese año**

Solo entre 2014 y marzo de 2020 **se gastaron más de RD$7,947.2 millones en atención en salud a causa de accidentes de tránsito** que afectaron a afiliados de los regímenes contributivo y subsidiado del Seguro Familiar de Salud – (de acuerdo a un reporte dado a *Diario Libre* por la Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales)

Normativas actuales que tratan los accidentes de tránsito

Legislación relacionada a los accidentes de tránsito (1)

Ley 87-01 que crea el Sistema de Seguridad Social

- El Seguro Familiar de Salud no cubre accidentes de tráfico ni de trabajo. Estos son cargados al Seguro Obligatorio de Vehículo de Motor y al Seguro de Riesgos Laborales

- El Seguro Obligatorio de Vehículo de Motor es necesario para la circulación y requiere una póliza que garantice la responsabilidad ante terceros en accidentes de tránsito (Ley de Seguros y Fianzas 146-02)

- El Seguro de Riesgos Laborales incluye a los accidentes de tránsito en horario laboral y/o en desplazamientos al o desde el lugar de trabajo y es 100% cubierto por el empleador

- El Consejo Nacional de Seguridad Social (CNSS) estudiará y reglamentará la creación y funcionamiento de un Fondo Nacional de Accidente

La gran problemática aquí es que una gran cantidad de vehículos no cuentan con su seguro al día porque dejan de pagarlo o porque no renuevan. En 2021 (hasta noviembre) se emitieron 101,398 infracciones por transitar sin seguro o con este vencido dejando descubiertos a terceros en caso de un accidente.

Legislación relacionada a los accidentes de tránsito (2)

Resolución 165-04 del CNSS en 2007 que aprueba la Normativa del FONAMAT

- Se crea el Fondo Nacional de Atención Médica por Accidentes de Tránsito (FONAMAT) para cubrir a los afiliados del Régimen Contributivo que obliga a las ARS y Prestadores de Servicios de Salud a prestar los servicios a los afiliados.

- Cubre a conductores, pasajeros y transeúntes en: atención médica en sala de emergencia, hospitalización, medicamentos en internamiento y ambulatorios y medios diagnósticos, procedimientos quirúrgicos requeridos por lesiones, tratamiento y rehabilitación, y gastos fúnebres, incluso el traslado de los pacientes.

- Se establece un monto per cápita (RD$12.50) a ser pagado por la TSS a las ARS para el FONAMAT y un límite máximo de 40 salarios mínimos nacionales para los gastos de una persona accidentada

A pesar de que este fondo es un complemento a la cobertura por seguros de motor cumple con lo establecido en la ley 87-01 pero solo de manera transitoria y solo es sostenible a partir de las transferencias por afiliado que realiza la Tesorería de la Seguridad Social a las aseguradoras.

Legislación relacionada a los accidentes de tránsito (3)

Resolución 332-03 del CNSS en 2013 que aprueba la Normativa del FONAMAT

- Se deroga la resolución 165-04 del CNSS, para añadir a los afiliados del régimen subsidiario mediante SENASA.
- Se establece un per cápita de RD$4.00 por transferir desde la TSS a SENASA.
- La cobertura se ha incrementado hasta un máximo de 60 salarios mínimos nacionales
- Se instruye a una comisión elaborar una propuesta definitiva mediante estudios de factibilidad para solucionar la disposición transitoria de la Ley 87-01 sobre el Fondo Nacional de Accidentes

La adición de los afiliados del régimen subsidiario sin dudas es una buena medida para garantizar la equidad, sin embargo, no subsanaba la necesidad de encontrar una solución sostenible para el Fondo de Accidentes

Legislación relacionada a los accidentes de tránsito (4)

Luego de numerosas resoluciones que prorrogaron el FONAMAT Transitorio (última: Resolución 537-02) la situación es la siguiente:

- Se extiende el FONAMAT Transitorio hasta el 1 de junio del 2022
- El per cápita presente en el régimen contributivo es de RD$23.00 y en el régimen subsidiado de RD$6.00
- Cambia el nombre a FONAMAT Transitorio
- Se han ponderado opciones como pasar la cobertura al Seguro Familiar de Salud o crear un Fondo en el Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales si está en su capacidad

La ley 87-01 dispone que para la cobertura de los accidentes, adicional al Seguro Obligatorio de Motor y los Seguros de Riesgos Laborales, se crearía un Fondo de Accidentes que, al momento, no cuenta con una solución definitiva.

En el 2019, el primer gerente del CNSS, Arismendi Díaz, declaró que en 8 años el CNSS había dispuesto RD$4,546.1 millones del SFS Contributivo para cubrir atenciones médicas de los afiliados. Esto evidencia la necesidad de este Fondo pero también la necesidad de una solución de largo plazo justa luego de casi diez años de prórrogas.

Legislación relacionada a los accidentes de tránsito (5)

Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Social

- En su primer considerando se deja claro que los accidentes de tránsito fueron determinantes en la creación de la ley
- Crea el INTRANT como órgano rector del Tránsito Terrestre y a la DIGESETT como órgano fiscalizador
- Crea el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (que entre otras funciones, "realizará una estimación anual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado")
- Disponía un plazo de 6 meses para emitir 34 reglamentos de aplicación

A pesar de que ha aumentado la oferta de estadísticas por parte del Observatorio, existen debilidades claras en el registro de datos evidenciado por la diferencia con la estimación de la OMS. Además, el Observatorio tiene pendiente todavía el cálculo de los costos de los accidentes. Por su parte, a pesar de que se han emitido los reglamentos a 5 años de aprobación de la ley 63-17 no se han aplicado algunos relevantes como el de la licencia por puntos, el certificado médico psico-físico o el de la inspección técnico-vehicular.

Factores de riesgo relacionados a los accidentes de tránsito

Factores de riesgo de accidentes (1)

Factor	Justificación	Mejores prácticas y aplicación RD	Países de la región que cumplen mejores prácticas
Velocidad	Un aumento de 1% en la velocidad media aumenta en 4% el riesgo de colisión mortal y en 3% el riesgo de colisión grave	Ley nacional sobre límites de velocidad	Bolivia, Canadá, México, Paraguay y Uruguay
	Una disminución de 5% en la velocidad media reduce en 30% las muertes causadas por el tránsito	Límite máximo de velocidad de 50 km/h en las vías urbanas*	
	Los ocupantes de un automóvil tienen un riesgo de 85% adicional de morir cuando la colisión es entre automóviles que circulan a 65 km/h o más	Capacidad de las autoridades locales de modificar los límites nacionales para adaptarlos a los diferentes contextos**	

*El límite en avenidas es de 60 km/h, mientras en las zonas residenciales es 30 km/h
**Las leyes no permiten modificaciones para el ámbito local

Solo en 2021 se emitieron más de 89,000 multas por exceso de velocidad. Se necesita hacer un mejor trabajo preventivo en este sentido.

Logrado
Parcialmente Logrado
Por lograr

Fuente: OPS 2019 y DIGESETT 2021

Factores de riesgo de accidentes (2)

Factor	Justificación	Mejores prácticas y aplicación RD	Países de la región que cumplen mejores prácticas
Uso del casco de motociclista	La principal causa de muerte y traumatismo grave en los usuarios de craneoencefálicos	La existencia de una ley nacional relativa al uso del casco de motociclista	Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Ecuador, Jamaica y Paraguay
		La ley se aplica a todos los ocupantes (conductores y pasajeros)	
	El uso apropiado del casco ha demostrado que reduce en 42% el riesgo de padecer traumatismos mortales y en 69% el riesgo de padecer traumatismos craneoencefálicos	La ley se aplica a todos los tipos de vías y de vehículos motorizados	
		La ley establece que los cascos siempre deben sujetarse adecuadamente	
		La ley hace referencia a una norma nacional o internacional*	

*En el Decreto 256-20 del INTRANT se establece que habrá una Normativa Técnica para el Uso y Transporte de Motocicletas, Bicicletas y Otros Vehículos de Movilidad Personal, pero no se pudo encontrar dicha normativa al realizar nuestra investigación

En 2021 se registró un exorbitante total de 387,794 multas por no uso del casco protector. Más aún, la OPS afirma que solo el 27% de conductores y el 2% de pasajeros en este tipo de vehículos utiliza el caso protector en RD.

Logrado

Parcialmente Logrado

Por lograr

Fuente: OPS 2019 y DIGESETT 2021

Factores de riesgo de accidentes (3)

Factor	Justificación	Mejores prácticas y aplicación RD	Países de la región que cumplen mejores prácticas
Conducción bajo efectos del alcohol	Ante incluso consumo de pequeñas cantidades de alcohol las facultades de conducción disminuyen	La existencia de una ley nacional sobre conducción bajo los efectos del alcohol	Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Paraguay, **República Dominicana** y Uruguay
	El riesgo de accidente aumenta exponencialmente para niveles de consumo mayores a los 0.05 g/dl	Un límite de Concentración de Alcohol en la Sangre (CAS) de 0.05 g/dl o menos para la población general	
	La reducción de 0.1 g/dl a 0.05 g/dl puede contribuir a una reducción de 6%-18% de las muertes causadas por accidentes	Un límite de CAS de 0.02 g/dl o menos para conductores jóvenes/inexpertos	

En 2021 no se registraron en la DIGESETT contravenciones por conducir bajo efectos del alcohol y entre 2019 y 2020 solo 991 multas por incumplir con lo establecido. Las pruebas de alcoholimetría son poco comunes en las vías e incluso la OPS sostiene que solo algunos conductores son testeados por alcoholemia en caso de muerte.

Logrado

Parcialmente Logrado

Por lograr

Fuente: OPS 2019 y DIGESETT 2021

Factores de riesgo de accidentes (4)

Factor	Justificación	Mejores prácticas y aplicación RD	Países de la región que cumplen mejores prácticas
Uso del cinturón de seguridad	El uso del cinturón de seguridad reduce en 45% a 50% el riesgo de muerte en conductores y ocupantes del asiento delantero y en 25% el riesgo de traumatismos graves en los ocupantes del asiento trasero	Existencia de una ley nacional relativa al uso de cinturones de seguridad	Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, Honduras, Jamaica, Panamá, Paraguay, Perú, **República Dominicana,** Surinam, Uruguay y Venezuela
	Las leyes sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad es un medio costo-eficaz para reducir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito	La ley se aplica a todos los ocupantes (pasajeros delanteros y traseros)	

A pesar de contar con la legislación adecuada, esto no evita que exista una cultura común de no utilizar los cinturones de seguridad. La OPS estima que los conductores lo utilizan en el 45% de los casos, los ocupantes del asiento delantero en un 18%, mientras que los ocupantes del asiento trasero solo en 5% de los casos. La DIGESETT, por su parte, propinó unas 97,867 multas por el no uso del cinturón de seguridad en 2021.

Logrado

Parcialmente Logrado

Por lograr

Fuente: OPS 2019 y DIGESETT 2021

Factores de riesgo de accidentes (5)

Factor	Justificación	Mejores prácticas y aplicación RD	Países de la región que cumplen mejores prácticas
Uso del dispositivo de retención para niños	El uso de un dispositivo de retención para niños ha demostrado reducir en por lo menos 60% las muertes causadas por el tránsito	Existencia de una ley nacional relativa al uso del dispositivo de retención para niños	Chile y Uruguay
		La obligación de usar un dispositivo de retención para niños hasta los 10 años de edad o una talla de 135 cm*	
	Para niños de 8 a 12 años el uso de un asiento elevado auxiliar se ha asociado con una reducción de 19% de las probabilidades de traumatismo comparado con el uso del cinturón de seguridad	La restricción de que los menores de una cierta edad o talla se sienten en el asiento delantero	
		La restricción o alusión a una norma para los dispositivos de retención infantil**	

*La restricción impuesta en RD es hasta los 6 años de edad

**La ley establece que el INTRANT haría un reglamento con las especificaciones de estos asientos según la edad, el peso y el tamaño del niño, conforme a normas de salud internacionalmente aceptadas, pero no pudimos encontrar que se haya emitido en el curso de la investigación

En 2021, apenas se registraron 1,719 multas entre niños sin cinturón, sentados delante o sin asiento especial.

Logrado

Parcialmente Logrado

Por lograr

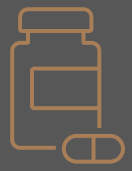
Fuente: OPS 2019 y DIGESETT 2021

Factores de riesgo de accidentes (6)

Otros factores de riesgo:

Distracciones cuando se conduce (ejemplo: celulares)

50,763
Infracciones por distracción durante la conducción en 2021



Conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas

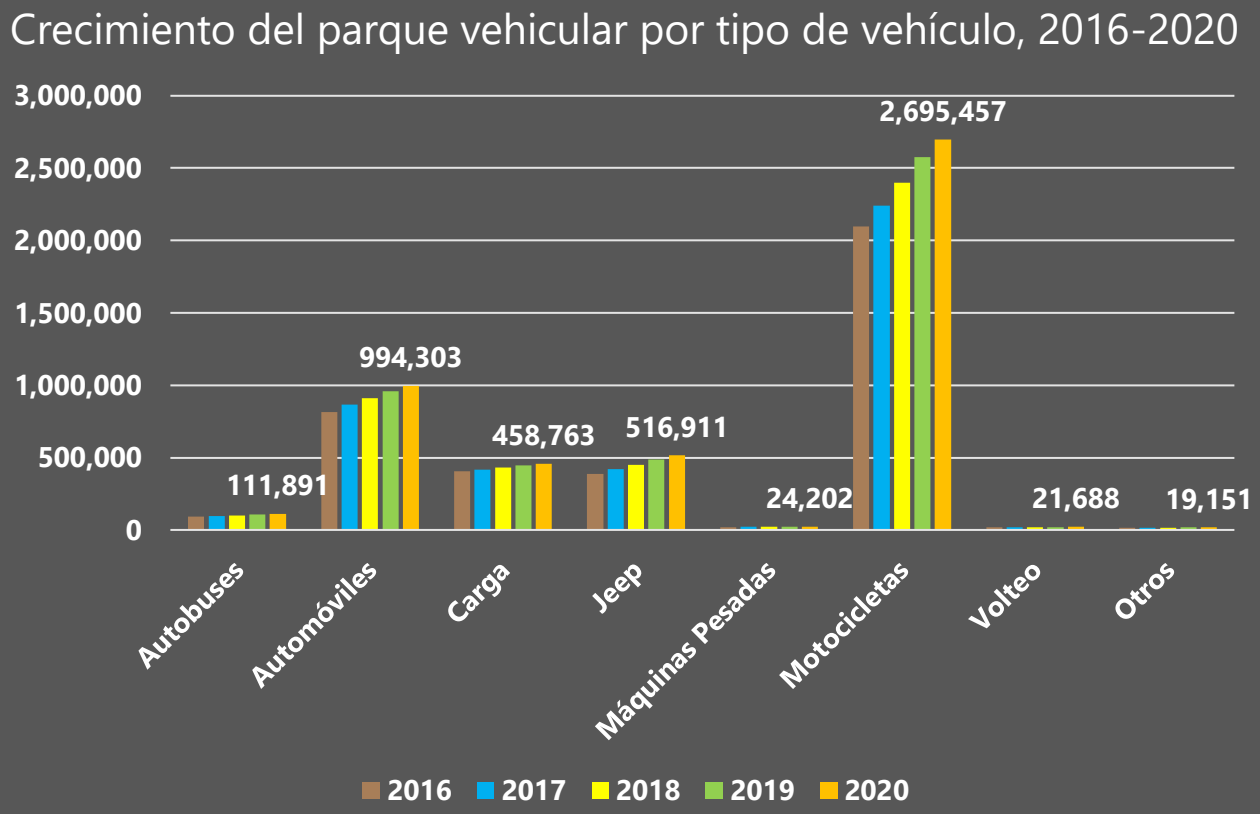
490
Infracciones por conducción bajo efectos de drogas o sustancias controladas en 2021

Un parque vehicular en aumento y dominado por el vehículo que presenta más muertes

2,695,457
Motores registrados al 2020

Fuente: OPS 2019, INTRANT 2021 y DIGESETT 2021

Otros riesgos: crecimiento del parque vehicular

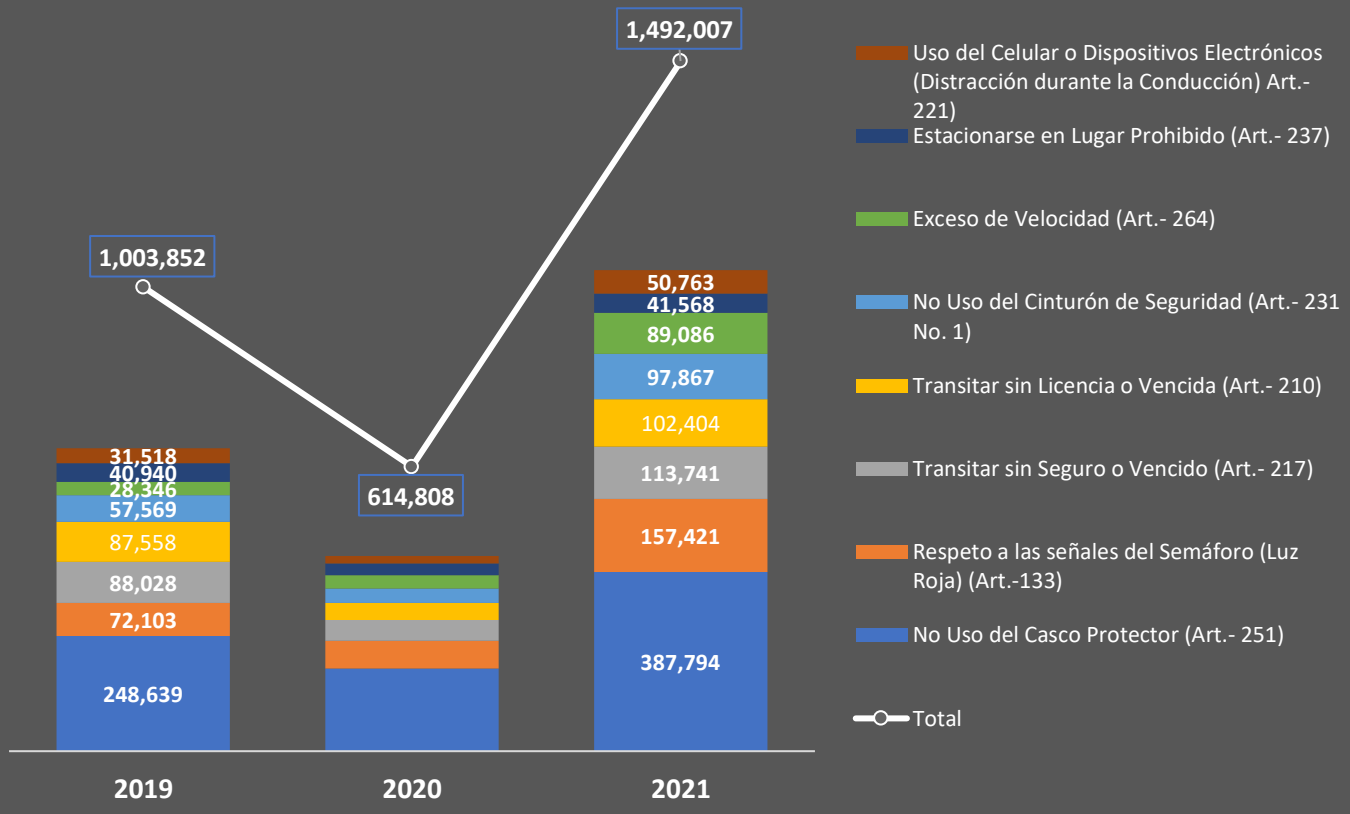


De 2016 a 2020 el parque vehicular aumentó desde 3,854,038 vehículos a 4,842,366 para un crecimiento de un 25.6%. Destacan el aumento en un 33.7% en los jeeps, de un 21.4% en los autobuses, de un 21.8% en los automóviles y un 28.6% en motocicletas en ese período. El ritmo de crecimiento del parque vehicular es preocupante y debe ser revisado.

Fuente: OPSEVI-INTRANT 2020

Contravenciones por la DIGESETT

Cantidad de las principales contravenciones por concepto y total, 2019-2021



Las principales multas otorgadas por agentes de la DIGESETT corresponden al no uso del casco protector (26% en 2021), seguido de conductores que se van en rojo, y el tránsito sin licencia o seguro al día, que en conjunto representan otro 25% del total en 2021. Casi en la totalidad de rubros la cantidad de multas ha aumentado entre 2019 y 2021 llevando a un crecimiento de 48.6% en el total de contravenciones en estos períodos.

Fuente: DIGESETT 2021

¿Qué hacer y quiénes?

Instituciones con incidencia en los accidentes de tránsito, además de las aseguradoras y hospitales privados (1)

Institución	Función
INTRANT	-Ser el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana
OPSEVI	-Recolectar y gestionar información que contribuya a la determinación de las causas y efectos de los accidentes de tránsito -Evaluar las medidas existentes, plantear nuevas medidas primordialmente preventivas y políticas estratégicas -Realizar una estimación anual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado.
DIGESETT	-Viabilizar, fiscalizar, supervisar, ejercer el control y vigilancia en las vías públicas, y velar por el fiel cumplimiento de la ley 63-17 y sus reglamentos
COMIPOL	-Vigilar, proteger y brindar seguridad vial en las carreteras de dominio público
Defensa Civil	-Proveer el orden, salud y bienestar económico, seguridad pública, preservación de la vida y de la propiedad en situaciones de emergencias
911	-Proveer a los ciudadanos, residentes, visitantes y todo aquel que se encuentre en el territorio dominicano, las atenciones que requieran en materia de seguridad y servicio público integrados en el mismo

Instituciones con incidencia en los accidentes de tránsito, además de las aseguradoras y hospitales privados (2)

Institución	Función
Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social	-Ser la institución rectora del Sistema Nacional de Salud para formular las políticas y un plan nacional de salud, tiene como objetivo garantizar el acceso equitativo a servicios integrales de salud con calidad
SNS	-Asegurar la efectividad, técnica, administrativa y financiera de los Servicios Regionales de Salud.
DIGEPI	-Ofrecer cobertura a nivel nacional en los centros que entran al sistema de notificadores de lesiones causadas por el tránsito -Recopilar datos sobre todas las mortalidades y clasifica cada caso sobre la base de los códigos de mortalidad
PREMAT	-Crear políticas, programas y acciones para mitigar el impacto de los siniestros viales
CNSS	-Establecer políticas de seguridad social orientadas a la protección integral y al bienestar general de la población -Conocer y/o revisar los reglamentos dispuestos por la Ley 87-01 y someterlos a la aprobación del Poder Ejecutivo
SILSALRIL	-Velar por el estricto cumplimiento de la ley 87-01 y sus normas complementarias y proteger los intereses de los afiliados
IDOPPRIL	-La administración y pago de las prestaciones del Seguro de Riesgos Laborales del Sistema Dominicano de Seguridad Social (SDSS). -La contratación de servicios de salud para la atención de afiliados por enfermedades producto del trabajo y accidentes laborales.

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
SALUD PÚBLICA

DIGEPI Dirección General de Epidemiología

CNSS
CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL

SISALRIL
Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales

IDOPPRIL
Instituto Dominicano de Prevención y Protección de Riesgos Laborales

Recomendaciones

- Crear un sistema nacional interinstitucional de reportería de accidentes
- Priorizar el diseño de la evaluación de los costos para el país de los accidentes
- Mejorar la disponibilidad de servicios hospitalarios traumatológicos
- Mejorar gestión del cobro de multas
- Solucionar definitivamente el esquema del Fondo Nacional de Accidentes
- Gestionar la presencia de agentes en todo el país priorizando zonas de muchos accidentes
- Implementación de los reglamentos diseñados y las disposiciones de la Ley 63-17
- Emplear tecnología para fiscalización de multas y monitorear accionar de agentes de tránsito

Recomendaciones

Crear un sistema nacional interinstitucional de reportería de accidentes	Se debe realizar una alianza entre diversas instituciones con el objetivo de capturar los datos con homogeneidad y calidad, para cruzar la información de accidentes y lesionados. Con estos datos se pueden hallar patrones de ocurrencia de accidentes cruciales para diseñar mejores políticas públicas.
Mejorar la disponibilidad de servicios hospitalarios traumatológicos	Se recomienda ponderar la habilitación de otro centro traumatológico, el cual sugerimos sea contiguo a la Autopista Duarte (foco de accidentes) o entre las provincias de Santiago y Puerto Plata donde hay recientes (Carretera Turística) y próximas (Carretera del Ámbar) inversiones en vías.
Solucionar definitivamente el esquema del Fondo Nacional de Accidentes	En vista de La ejecución actual de las disposiciones transitorias del FONAMAT ha mostrado su necesidad, recomendamos que se añada la atención a los accidentes a la cobertura del Seguro Familiar de Salud tanto en el régimen Contributivo como en el Subsidiado como un adicional a la cobertura prevista en los seguros de vehículo motor.
Implementación de los reglamentos diseñados y las disposiciones de la Ley 63-17	La Ley 63-17 es un instrumento de alta valía pero casi 5 años después no se han aplicado una gran parte de sus disposiciones. Se recomienda dar prioridad a la implementación de los nuevos reglamentos. Las licencias por puntos han mostrado un alto afecto significativo en la reducción de accidentes como incentivo negativo.