

RESOLUCIÓN NÚM. [REDACTED]-2025, QUE ESTABLECE LA NORMATIVA TÉCNICA PARA EL DESARROLLO DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD REGLAMENTADOS POR EL DECRETO NÚM. 254-20 DEL 16 DE JULIO DE 2020.

CONSIDERANDO: Que, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 4 de Ley Núm. 63-17, corresponde al Estado orientar "...sus acciones para garantizar la seguridad vial de todas las personas que decidan desplazarse en los medios y modalidades de transporte terrestres disponibles, interviniendo sobre los factores de riesgo y atendiendo de forma especial a los grupos de riesgo y usuarios vulnerables".

CONSIDERANDO: Que, la Ley Núm. 63-17, crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como el organismo rector, nacional y sectorial, del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana, estableciendo en los numerales 1 y 16 del artículo 9, entre sus atribuciones, "Diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial..." y "Velar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y transporte terrestre".

CONSIDERANDO: Que, el **INTRANT** es una entidad nacional y sectorial, descentralizada del Estado Dominicano, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), creado mediante la Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, de fecha 21 de febrero de 2017, la cual se encuentra debidamente representada por su Director Ejecutivo, el señor **MILTON MORRISON**, en virtud del Decreto Núm. 391-2024, dictado en fecha 17 de julio de 2024.

CONSIDERANDO: Que, atendiendo el volumen de las movilizaciones que diariamente se realizan por motivos laborales, incluidos los desplazamientos in itinere, la seguridad vial y la movilidad sostenible no escapa a las responsabilidades que a las empresas corresponden para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo.

CONSIDERANDO: Que, de acuerdo con lo señalado en el numeral 28 del artículo 339 de la Ley Núm. 63-17, para el cumplimiento de estos propósitos al poder ejecutivo le correspondía, entre otros, emitir el "Reglamento de planes empresariales de seguridad vial, prevención de accidentes laborales de tránsito a desarrollar por las empresas".

CONSIDERANDO: Que, el artículo 11 de la Ley Núm. 63-17 crea el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT), con la atribución de aprobar las reglamentaciones, regulaciones, disposiciones y normas técnicas que el marco legal vigente aplicable atribuye al INTRANT, así como otras futuras que se determinen como necesarias, en su caso, en acuerdo con los órganos y autoridades competentes, en virtud del numeral 5 del artículo 11 del Decreto Núm. 177-18, que emite el Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) del 18 de mayo de 2018.

CONSIDERANDO: Que, el artículo 40 del referido Reglamento Orgánico del INTRANT establece que de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 63-17, el INTRANT ejercerá su autoridad

reglamentaria y normativa en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que la ley le confiere, y, en consecuencia, regulaciones, resoluciones, disposiciones administrativas o generales, así como las normas técnicas que el INTRANT emitirá serán las normas comunes del sector.

CONSIDERANDO: Que, mediante el Decreto Núm. 254-20 se emite el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas y se dispuso en el artículo 27 del mismo que para el desarrollo de las disposiciones de dicho Reglamento, al INTRANT le correspondería emitir la respectiva Normativa técnica.

CONSIDERANDO: Que, el artículo 185 de la Ley Núm. 87-01, que crea el Sistema Dominicano de Seguridad Social, clasifica los accidentes de tránsito en horas laborables y/o en la ruta hacia o desde el centro de trabajo, como accidentes de trabajo, para los fines de prevención de los riesgos laborales, entre otros fines.

CONSIDERANDO: Que, el artículo 186 de la Ley Núm. 87-01, del Sistema Dominicano de Seguridad Social, faculta a la Superintendencia de Salud y Riesgos Laborales para imponer las sanciones que establece la citada ley y sus normas complementarias por el incumplimiento de las políticas de prevención de los riesgos laborales, dentro de los términos para la caducidad y la prescripción señalados en el artículo 40 del Decreto Núm. 548-03, que promulga el Reglamento Sobre el Seguro de Riesgos Laborales.

CONSIDERANDO: Que, de acuerdo con el artículo 16 del Decreto Núm. 522-06, que emite el REGLAMENTO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, las violaciones a dicho Reglamento y a las Resoluciones que lo complementan serán sancionadas conforme a lo previsto en el Libro Octavo del Código de Trabajo. Así mismo se establece en el acápite "III. Infracciones y sanciones" de la Resolución Núm. 04-07.

CONSIDERANDO: Que, el párrafo I del artículo 281 de la Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, instituye que las infracciones a dicha Ley "...que no prevean una pena específica para su sanción, estarán sancionadas con multa equivalente a un (1) salario mínimo que impere en el sector público centralizado".

VISTA: La Constitución de la República Dominicana, proclamada en fecha 27 de octubre de 2024.

VISTA: La Ley Núm. 66-97, Ley Orgánica de Educación de la República Dominicana, promulgada en fecha 4 de febrero de 1997.

VISTA: La Ley Núm. 42-01, Ley General de Salud, promulgada en fecha 21 de febrero de 2001.

VISTA: La Ley Núm. 139-01, que crea el Sistema Nacional de Educación Superior, Ciencia y Tecnología, promulgada en fecha 13 de agosto de 2001.

VISTA: La Ley Núm. 41-08, de Función Pública y crea el Ministerio de Administración Pública, promulgada en fecha 4 de enero de 2008.

VISTA: La Ley Núm. 107-13, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, promulgada en fecha 6 de agosto de 2013.

VISTA: La Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, promulgada en fecha 21 de febrero de 2017.

VISTA: La Ley Núm. 167-21 de Mejora Regulatoria y Simplificación de Trámites, promulgada en fecha 12 de agosto de 2021.

VISTO: El Decreto Núm. 548-03, Reglamento Sobre el Seguro de Riesgos Laborales, dictado en fecha 6 de junio de 2003.

VISTO: El Decreto Núm. 522-06, Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo, dictado en fecha 17 de octubre de 2006.

VISTO: El Decreto Núm. 254-20 que establece el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas, dictado en fecha 16 de julio de 2020.

VISTO: El Decreto Núm. 486-22 sobre el Reglamento de aplicación de la Ley Núm. 167-21 de Mejora Regulatoria y Simplificación de Trámites, dictado en fecha 24 de agosto de 2022.

VISTA: La Resolución Núm. 04-007 relativa a la Seguridad y Salud en el lugar de Trabajo, dictada en fecha 30 de enero de 2007.

VISTA: La Resolución Núm. 113-2011, que crea el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SISTAP), dictada en fecha 19 de noviembre de 2011.

VISTA: La Resolución Núm. 09-2015 que aprueba la Guía Metodológica para la implementación y modifica la Resolución Núm. 113-2011, que crea el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SISTAP), dictada en fecha 18 de marzo de 2015.

VISTO: El Reglamento Núm. 177-18, que promulga el Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), dictado en fecha 14 de mayo de 2018.

En virtud de las atribuciones contenidas en la Ley Núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana y en el Decreto Núm. 177-18, que aprueba el Reglamento orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), emito la siguiente:

NORMATIVA TÉCNICA PARA EL DESARROLLO DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

CAPÍTULO I OBJETO, METODOLOGÍA Y SUJETOS OBLIGADOS

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente Normativa Técnica tiene por objeto adoptar la metodología para elaborar los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad contenida en la GUÍA METODOLÓGICA PARA ELABORAR PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD, anexa a la presente norma y que es parte integral de la misma, así como señalar las condiciones que configuran la obligación de su desarrollo y otras condiciones particulares que posibilitan su implementación.

PÁRRAFO I. La metodología adoptada establece los parámetros para la orientación en la elaboración, implementación y seguimiento de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, y será susceptible de complementación dentro de la libre configuración y redacción que a estos ejercicios para la administración de la seguridad vial y la movilidad corresponde, dentro del marco reglamentario definido por el Decreto Núm. 254-20, lo dispuesto en la presente normativa y las disposiciones del Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo que resulten aplicables.

PÁRRAFO II. La manifestación de interés a que hace referencia la guía adoptada solo será aplicable a los sujetos que no se encuentran normativamente obligados, pero que les asiste el interés de desarrollar los planes a que se refiere esta normativa.

ARTÍCULO 2. SUJETOS OBLIGADOS. El desarrollo de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto Núm. 254-20, será obligatorio y las disposiciones de la presente Normativa se aplicarán a las empresas cuya actividad sea el transporte profesional de carga o pasajeros y a las empresas, organizaciones, zonas francas u otras personas jurídicas del sector privado reconocidas por la legislación en territorio dominicano, incluyendo de igual manera a las empresas públicas, mixtas (públicas-privadas), instituciones públicas y organizaciones sin fines de lucro, que tengan trabajadores, ya sea por cuenta propia o por cuenta de un empleador, que reúnan al menos una de las características que se describen en la presente normativa en función de la dimensión de la operación, de su objeto, del impacto que generan en su entorno o de las particulares circunstancias que en sus operaciones se configuran.

PÁRRAFO I. Para los fines de esta normativa, todos los sujetos obligados, sean nacionales o extranjeras, relacionados en el presente artículo serán denominadas en los artículos siguientes como 'organización'.

PÁRRAFO II. Sin perjuicio de la redacción y configuración libre de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, en cada una de sus etapas se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto Núm. 254 -20, en especial a la adopción de las medidas específicas de que trata el artículo 11 del decreto señalado o la norma que le adicione, modifique o sustituya, al igual que a lo indicado en la presente normativa técnica y, en lo pertinente, a la Guía anexa a esta normativa.

Así mismo, se deberá siempre articular las estrategias que al interior de estos se planteen, con los objetivos y líneas de acción de las destrezas del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, el Plan Estratégico de Movilidad y Transporte y los respectivos Planes Locales de Seguridad Vial y orientar cada una de las actividades de las diferentes fases de los Planes laborales a la consecución de los beneficios que, de conformidad con lo indicado en el artículo 16 del Decreto Núm. 254 -20, se procuran obtener.

ARTÍCULO 3. SUJETOS OBLIGADOS POR LA DIMENSIÓN DE LA OPERACIÓN. Toda organización que opere en la República Dominicana, sin importar su objeto, actividad económica u objeto, que cuente con una flota de vehículos, automotores o no automotores destinados a la circulación en vías públicas, superior a quince (15) unidades vinculadas a su operación, deberá desarrollar un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, considerando en su elaboración el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial y el Plan Estratégico Nacional de Movilidad y Transporte, con especial atención a las medidas y contramedidas derivadas de los mismos.

PÁRRAFO I. Se entiende que la flota se encuentra vinculada a su operación cuando se requiere como componente inmediato al desarrollo del objeto o la materialización de la actividad económica o administrativa de la organización, o cuando lo exigen las características de sus bienes o servicios en la medida que estos demanden en forma permanente el transporte de bienes y personas dentro del sistema vial, bien sean realizados directamente por la organización o contratando a otras organizaciones diferentes a las empresas de transporte, sean los vehículos de su propiedad o de terceros y sin perjuicio de que su operación se realice directa o indirectamente por la organización, sus contratistas o proveedores.

PÁRRAFO II. Se encuentran igualmente obligadas en estos términos cualquier entidad, de los tipos indicados en el inciso primero del presente artículo, indistintamente del número de vehículos vinculados a su operación, que contrate, administre o se sirva de un personal de diez (10) o más conductores. Se entenderá como conductor todo aquel que por requerimiento de su cargo o en atención a sus funciones se le exija licencia de conducir o aquel que deba estar en la disposición o se encuentre sujeto a la disponibilidad para realizar labores de conducción de vehículos.

La organización administra o se sirve de un personal de conductores en los casos en que encontrándose estos contratados por terceros, la conducción se despliega por ellos como un servicio que se configura en un componente inmediato y necesario para el desarrollo del objeto o de la actividad económica del beneficiario del servicio.

PÁRRAFO III. Para los fines del presente artículo no se tendrá como flota de la organización, ni como personal de conductores, los vehículos y las personas que, prestando un servicio a la misma, se encuentran directamente vinculados y su actividad es dirigida y supervisada por una empresa de transporte de pasajeros o de carga debidamente autorizada, que obra como contratista o proveedor de servicios, siempre que la misma cuente con el respectivo Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad debidamente implementado.

Lo anterior, sin perjuicio de la necesaria coordinación y articulación entre ambos Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad cuando el contratista se encuentre igualmente obligado en función de alguno de los criterios establecidos en la presente normativa.

ARTÍCULO 4. SUJETOS OBLIGADOS EN FUNCIÓN DE SU OBJETO. Toda organización, que opere en la República Dominicana y que tenga por objeto o actividad económica la distribución de servicios y productos para el sistema vial, como servicios de gestión, planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras, vehículos y productos relacionados con ellos y respuesta médica de emergencia, estará en la obligación de desarrollar el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad cuando su planta de personal esté conformada por cien (100) o más empleados o contratistas, independientemente de su cargo o función al interior de la entidad.

Se encuentran igualmente obligadas en función de la misionalidad, las empresas de transporte de pasajeros y de carga cuya operación requiera de una flota de diez (10) o más vehículos.

ARTÍCULO 5. SUJETOS OBLIGADOS EN FUNCIÓN DEL IMPACTO. Toda organización, que opere en la República Dominicana, cuya actividad genera un tráfico en promedio igual o superior a cuatrocientos (400) viajes al día desde o hacia zonas de alta congestión o contaminación y desde o hacia las zonas de influencia o el entorno de grandes centros generadores y atractores de viaje, tales

como: centros comerciales, supermercados, establecimientos educativos, estará en la obligación de desarrollar el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.

El promedio diario de viajes de que trata el presente artículo será calculado en función de la movilización registrada en el trimestre inmediatamente anterior dentro del año calendario correspondiente.

A esta obligación estarán igualmente sujetos los establecimientos generadores y atractores de viaje cuando el volumen de tráfico directa o indirectamente generado corresponda con el indicado en el inciso anterior.

PÁRRAFO I. Para la determinación del número de viajes se podrán realizar tomas de información y aforos por el interesado o el INTRANS y la determinación de la existencia de la obligación o no de elaborar los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad se determinará de conformidad con sus resultados. En todo caso, los resultados de las tomas de información y aforo realizadas por el INTRANS prevalecerán sobre las realizadas por el particular interesado, pero a éste se deberá dar traslado previo y responder a las observaciones que plantee.

Para la formulación de observaciones se deberán conceder como mínimo los treinta (30) días siguientes al traslado que se le deberá correr para tal efecto.

PÁRRAFO II. En consideración del impacto potencial derivado del uso del sistema vial por parte de los empleados, sea in itinere o en misión, en vehículos públicos o privados, como pasajero o conductor, y como peatón o ciclista, toda organización que opere en la República Dominicana y cuente con una planta de personal conformada por doscientos (200) o más empleados o contratistas, estará igualmente en la obligación de desarrollar el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.

ARTÍCULO 6. SUJETOS OBLIGADOS EN FUNCIÓN DE SUS CONDICIONES PARTICULARES. En atención a la siniestralidad de la organización, valorada en frecuencia o en intensidad, o a partir de las especiales circunstancias de siniestralidad del entorno de su operación o del impacto específico que por ella se produce, valorado en este caso en función del riesgo de siniestralidad en dicho entorno, la congestión o la contaminación, mediante resolución debidamente motivada y susceptible de los recursos administrativos, el INTRANS podrá ordenar directamente el desarrollo de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a sujetos que en virtud de los criterios dispuestos en los artículos anteriores no se encontraban inicialmente obligados.

El alcance de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad que les corresponderá elaborar e implementar se determinará en la resolución particular que los exija, orientándose por los criterios que se señalan al respecto en los artículos siguientes y en términos que garanticen el suficiente margen de valoración de la organización para la definición de los programas, estrategias y proyectos a través de los cuales gestionará las condiciones particulares de seguridad vial y movilidad que motivaron la decisión de la autoridad.

ARTÍCULO 7. CLASIFICACIÓN DE LOS SUJETOS OBLIGADOS EN NIVELES. Los sujetos o entidades que se encuentren en la obligación de desarrollar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, se clasificarán en (3) tres niveles: básico, estándar y avanzado, en función del puntaje total que les

corresponda a partir de las características relevantes asociadas al entorno de la organización, la dimensión de su operación, su misionalidad y la tipología vehicular empleada.

Al entorno de la organización le corresponderá un puntaje en función del nivel de riesgo o afectación; a la dimensión de la operación le corresponderá un puntaje por el número de conductores, otro en función del número de empleados o contratistas y otro en función del número de vehículos; a la misionalidad, por su parte, será asignado un puntaje en función de la modalidad de transporte; y por tipología vehicular se asignará un puntaje a razón de la vulnerabilidad del operario u ocupantes o del nivel de riesgo que implica para terceros la tipología empleada. La sumatoria total determinará el nivel en el que se clasifica la organización, de acuerdo con la siguiente tabla:

	ENTORNO DE LA ORGANIZACIÓN	DIMENSIÓN DE LA OPERACIÓN			OBJETO DE LA ORGANIZACIÓN	TIPOLOGÍA VEHICULAR	TOTAL
	Nivel de riesgo o afectación	Núm. conductores	Núm. Empleados y Contratistas	Núm. de vehículos	Transporte terrestre	Nivel de riesgo o vulnerabilidad	
PUNTOS	Características de valoración						
3	Zona de alta siniestralidad, escolares o residenciales	Más de 50 Conductores	200 o más	50 o más	Pasajeros, mixto o transporte de cargas especiales	Motocicletas, bicicleta, monopatín o similares. Vehículos de transporte de carga de doble cola, extralargo y de carga especializada	Σ
2	Zona de congestión o contaminación	20-49 Conductores	Entre 101-199	Entre 20-49	Carga	Vehículos de carga de más de 20 ton PBV	Σ
1	Otras	10-19 Conductores	Entre 10-100	Entre 10-19	Otros	Otros	Σ
					NIVELES	BÁSICO	hasta 8
						ESTÁNDAR	9 a 12
						AVANZADO	Más de 12

PÁRRAFO I. A los sujetos o entidades clasificadas en el nivel básico, a menos que se trate de organizaciones cuya actividad sea el transporte profesional de carga o pasajeros, no les será exigible la conformación del Comité de Participación, Control y Seguimiento de Seguridad Vial y Movilidad Laboral, ni contar con Gestor Empresarial de Seguridad Vial y Movilidad; sin embargo deberán contar como mínimo con un (1) prevencionista o técnico de riesgos laborales de tránsito y movilidad, quien deberá interactuar con el Comité Mixto de Seguridad y Salud en el Trabajo, cuando de conformidad con la reglamentación de Seguridad y Salud en el Trabajo éste deba conformarse.

Las clasificadas en el nivel estándar deberán contar con un (1) Gestor Empresarial de Seguridad Vial y Movilidad y, a menos que se traten de organizaciones cuya actividad sea el transporte profesional de carga o pasajeros, las funciones del Comité de Participación, Control y Seguimiento de Seguridad Vial y Movilidad Laboral serán desarrolladas a través del Comité Mixto de Seguridad y Salud en el Trabajo, para lo cual por lo menos uno de sus miembros deberá acreditar experiencia mínima de un (1) en gestión de la seguridad vial.

Los sujetos u organizaciones que pertenezcan al nivel avanzado y las organizaciones cuya actividad sea el transporte profesional de carga o pasajeros, por su parte, deberán contar con un Gestor Empresarial de Seguridad Vial y Movilidad y con un Comité de Participación, Control y Seguimiento de Seguridad Vial y Movilidad Laboral independiente, que actuará en forma coordinada con el Comité Mixto de Seguridad y Salud en el Trabajo.

PÁRRAFO II. La clasificación realizada en el presente artículo tiene exclusivamente el propósito de permitir distinguir los diferentes alcances de las exigencias en materia de configuración institucional y organizacional para la gestión y administración de la seguridad vial y la movilidad laboral.

En todo caso, la investigación directa de los siniestros viales en ningún caso será exigible a los sujetos o entidades del nivel básico, sin perjuicio de su obligación de realizar un seguimiento y registro de la información que resulte de los procesos que las entidades competentes adelanten en cada uno de los eventos, así como de toda aquella información que les corresponde directamente a los sujetos obligados siempre recaudar, almacenar y gestionar para el análisis de las condiciones de seguridad vial y movilidad en el marco de su actividad, con el propósito de realizar los diagnósticos que permitan la elaboración y seguimiento de su desempeño en estas materias; información que deberá estar siempre a disposición de la autoridad que la requiera para los fines de sus competencias.

PÁRRAFO III. En línea con lo dispuesto en el presente artículo, el contenido y alcance de las políticas, proyectos, estrategias, líneas de acción y medidas de administración y gestión de la seguridad vial y la movilidad laboral estará determinado o delimitado únicamente en función del diagnóstico y de lo que a partir del mismo exigen los deberes de prevención, la debida diligencia y la racionalidad.

PÁRRAFO IV. Todas las obligaciones que a las organizaciones corresponden de conformidad con la presente normativa en atención a la clasificación realizada en el presente artículo, se entenderán sin perjuicio de todas y cada una de las que les corresponden en materia de Seguridad y Salud en el trabajo y, en especial, sin perjuicio de las asociadas a la prevención y a la obligación de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales, las cuales deberán ser cumplidas oportuna y fielmente.

CAPÍTULO II

FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN

ARTÍCULO 8. DE LA FORMACIÓN DE AGENTES RESPONSABLES. Sin perjuicio de la instrucción y capacitación para la seguridad vial y de los ejercicios para la formación de una cultura vial y hábitos seguros y sostenibles de movilidad en todos los empleados de la organización, que se adelante como parte de las estrategias para la gestión de la seguridad vial, los agentes responsables del diseño, impulso y monitoreo de los planes laborales de seguridad vial y movilidad deberán encontrarse debidamente capacitados para el desarrollo de programas de Seguridad y Salud en el trabajo, así como para la gestión de la seguridad vial y la movilidad en el marco de programas de la salud, la higiene laboral, ambiental de la familia profesional seguridad y medio ambiente.

Los gestores laborales de Seguridad Vial y Movilidad Laboral, deberán acreditar formación del nivel técnico superior, tecnólogo o equivalente con competencias en materia de gestión de la seguridad vial y formación o experiencia en seguridad y salud en el trabajo. Los preventivistas o técnicos de riesgos laborales de tránsito y movilidad, inspectores y coordinadores, por su parte, deberán acreditar formación en bachillerato técnico en prevención de riesgos laborales, o en general, del

nivel técnico profesional o capacitación profesional en el subsistema de educación de adultos, en áreas y contenidos temáticos afines a la seguridad vial y/o a la salud y la higiene laboral y ambiental.

Podrán igualmente desempeñarse como prevencionistas o técnicos de riesgos laborales de tránsito y movilidad, inspectores y coordinadores quienes posean la formación del nivel técnico superior, tecnólogo o equivalente en áreas y contenidos temáticos afines a la seguridad vial y/o a la salud y la higiene laboral y ambiental.

PÁRRAFO. En los casos en que siendo obligatorio la elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, no resulte a su vez obligatorio disponer de un Gestor Laboral de Seguridad Vial y Movilidad Laboral, los prevencionistas o técnicos de riesgos laborales de tránsito y movilidad, inspectores y/o coordinadores que apoyen su diseño, impulso y monitoreo deberán acreditar, además de la formación de que trata el presente artículo, una experiencia no inferior a un (1) año en el acompañamiento de procesos de gestión de la seguridad vial o en el desarrollo e implementación de estrategias en esta misma área.

ARTÍCULO 9. CONTENIDOS CURRICULARES. La formación obtenida a través de los programas de los diferentes niveles de que trata el artículo anterior se considera incluida dentro de las áreas temáticas y da cuenta de los conocimientos allí exigidos, cuando de su contenido forme parte material que permita certificar competencias específicas del grado en las siguientes áreas:

1. Política de Seguridad y Salud en el Trabajo y Objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
2. Política de Seguridad Vial y estrategias de gestión de la seguridad vial.
3. Procesos de gestión de riesgos, acciones e instrumentos de prevención.
4. Marco normativo de la Seguridad y Salud en el Trabajo y de la Seguridad Vial.

PÁRRAFO TRANSITORIO. La experiencia y formación que, de conformidad con la presente normativa técnica, deben acreditar los agentes responsables del diseño, impulso y monitoreo de los planes laborales de seguridad vial y movilidad solo les será exigible transcurridos dos (2) años desde la certificación de la existencia, en la República Dominicana, de programas de formación con el contenido curricular descrito en el presente artículo.

La certificación de que trata el presente párrafo será expedida mediante Resolución de la Dirección Ejecutiva del INTRANT, en coordinación con la Escuela Nacional de la Educación Vial (ENEVIAL), una vez se constate la existencia de los programas de formación de que trata esta norma técnica en por lo menos dos instituciones educativas de la República Dominicana.

Antes de la verificación de la condición establecida en el presente artículo, para desempeñarse como agentes responsables del diseño, impulso y monitoreo de los planes laborales de seguridad vial y movilidad solo será exigible formación en Seguridad y Salud en el Trabajo, la cual deberá acreditarse en los niveles de educación señalados en la presente normativa técnica de acuerdo con la función a desempeñar.

ARTÍCULO 10. PROVEEDORES DE SERVICIOS DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. Los proveedores de servicios de seguridad y salud en el trabajo, que de conformidad con lo dispuesto

en el numeral 4 del artículo 21 del Decreto Núm. 254–20 pretendan apoyar el desarrollo de las actividades y actuaciones preventivas contenidas en los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, para su inscripción en el Registro Nacional de Proveedores de Servicios de Seguridad y Salud en el Trabajo, de que trata la Resolución Núm. 07/2007, deberán acreditar ante los técnicos o analistas de prevención de Riesgos Laborales del Ministerio de Trabajo vinculados a la Dirección General de Higiene y Seguridad Industrial, el cumplimiento de las condiciones de formación y experiencia exigidas en esta norma técnica a los agentes responsables del diseño, impulso y monitoreo de los planes laborales de seguridad vial y movilidad.

Acreditado su cumplimiento, la Dirección General de Higiene y Seguridad Industrial hará constar tal hecho mediante oficio que así lo declare.

En ningún caso se dará la constancia señalada, ni se permitirá la inscripción de proveedores de servicios de seguridad y salud en el trabajo en actividades y actuaciones preventivas contenidas en los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, sin que previamente se acredite la formación y experiencia exigida en la presente norma. Para el efecto, además de los títulos y certificaciones correspondientes, deberá anexarse a la solicitud ante la Dirección General de Higiene y Seguridad Industrial y en la posterior solicitud de inscripción en el registro de proveedores, el contenido curricular de la educación recibida y las funciones y responsabilidades de los cargos desempeñados o contratos ejecutados.

PÁRRAFO. El responsable del registro en ningún caso podrá realizar la inscripción de los proveedores de que trata la presente normativa si no se aportan, junto con la solicitud inscripción, el oficio de la Dirección General de Higiene y Seguridad Industrial del Ministerio de Trabajo, en el que haga constar el cumplimiento de las condiciones de formación y experiencia, y las copias de las certificaciones que han permitido acreditar dicho cumplimiento.

CAPÍTULO III

INDICADORES DE SEGUIMIENTO, ACTIVIDAD Y RESULTADO

ARTÍCULO 11. INDICADORES. Para la documentación del ejercicio diagnóstico, así como para el seguimiento a la ejecución y la evaluación de los resultados de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad se deberán desarrollar una serie de indicadores de exposición, actividad y resultado, de conformidad con lo descrito en la presente normativa, seleccionando de ellos aquellos que resulten necesarios y pertinentes de conformidad con las específicas políticas, programas, proyectos, metas y estrategias que se adopten para la administración de la seguridad vial y la movilidad, sin perjuicio de la introducción de otros indicadores por la organización cuando en su iniciativa le resulten de alguna utilidad.

ARTÍCULO 12. INDICADORES DE EXPOSICIÓN (IE). Para la elaboración y seguimiento de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad se formularán por la organización indicadores de exposición, mediante los cuales se cuantificarán, en períodos preestablecidos, los factores con incidencia directa en la seguridad vial y la movilidad sostenible. Con base en ellos, a través de la comparación de los resultados obtenidos en cada uno de los períodos u obrando ellos como línea base, se determinarán los resultados de las estrategias desplegadas de cara a la consecución de los objetivos de seguridad vial y movilidad laboral previamente formulados.

Sin perjuicio de la formulación de un indicador global de exposición que considere los índices de cada uno de los indicadores de este tipo para determinar su variación general, de los indicadores de exposición particulares podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- Volumen de Desplazamientos
- Eficiencia en la Movilidad
- Escenarios de conducción
- Demográficos
- Grado y Tipos de Conocimiento
- Factores Técnicos

1. **Indicador de Volumen de Desplazamientos.** Los indicadores de volúmenes de desplazamientos buscan identificar el nivel de exposición a los riesgos de tráfico con el fin de establecer la línea base para cuantificar los resultados de los esfuerzos por reducir los desplazamientos improductivos, no solo en dirección a disminuir la exposición al riesgo sino igualmente para contribuir en la movilidad sostenible reduciendo el uso ineficiente de la infraestructura de transporte.

El cálculo del Indicador de Volumen de Desplazamiento podrá consistir o incluir, entre otros, las siguientes métricas o indicadores:

- a) **Persona-Kilómetro por día (PKD):** Distancia que cada empleado recorre diariamente en sus desplazamientos según modo (a pie, bicicleta, motocicleta, automóvil, transporte público, transporte privado, transporte institucional, entre otros). Se aplicará la siguiente formulación;

$$PKD = \sum (DRI) \times (VRi)$$

i > Empleado que usa el modo respectivo

DRI> Distancia de la Ruta i

VRi> No. de viajes por ruta al día i

- b) **Promedio mensual Persona-Kilómetro por año (PPKa):** Distancia promedio mensual que cada empleado recorre en sus desplazamientos según modo a lo largo del año. Se aplicará la siguiente formulación;

$$PPKa = \frac{\sum KM i}{12}$$

i > Empleado que usa el modo respectivo

KMi> Kilómetros mensuales que recorre el empleado en el modo respectivo i

- c) **Recorrido Vehículo-Kilómetro por día (VKD):** Kilómetros diarios recorridos por vehículo en desplazamientos con objeto del trabajo. Se aplicará la siguiente formulación;

$$VKD = \sum (DRI \times VdRi)$$

i > Modo (vehículo)

DR > Distancia en kilómetros de la Ruta
 VdR > Número de veces al día que se cubre la ruta

- d) **Promedio mensual Vehículo-Kilómetro por año (PVKa):** Distancia promedio mensual que cada vehículo recorre en sus desplazamientos con objeto del trabajo a lo largo del año. Se aplicará la siguiente formulación;

$$PVKa = \frac{\sum VKM i}{12}$$

i > Modo (vehículo)

VKM_i > Kilómetros mensuales que recorre el Modo (vehículo) i : $\sum VKD$

- e) **PDVM: (Promedio anual de viajes al mes realizados por empleado):** Promedio de viajes realizados mensualmente por cada empleado durante el periodo de un año. Se aplicará la siguiente formulación;

$$PVDM = \frac{\sum VDM i}{12}$$

i > Empleado

- f) **Indicador de relación de empleados de acuerdo con su lugar de trabajo (IET):** Índice que muestra la relación entre el número de empleados que trabajan en la organización y el número de trabajadores que trabajan remotamente. Se aplicará la siguiente formulación;

$$IET = \frac{Ee}{Ec}$$

IET: Indicador de empleados de acuerdo con su lugar de trabajo
 Ee: Empleados que trabajan en la organización
 Ec : Empleados en trabajo remoto o desde casa.

Se entiende que un empleado trabaja remotamente cuando en promedio mensual no acude más de una vez a la semana a las instalaciones de la organización, ni se desplaza en función de sus labores.

- g) **DTM (Porcentaje de días de trabajo en casa por cada empleado al mes):** Índice que muestra el número de días de trabajo realizado en casa por cada empleado en el mes. Se aplicará la siguiente formulación:

$$DTM = \frac{DTCi}{DTTi} \times 100$$

i > Empleado

DTCi > No de días que trabajó en la casa durante el mes i
 DTTi > No total de días que trabajó durante el mes i

2. **Indicadores de eficiencia en la movilidad.** Los indicadores de eficiencia en la movilidad se desarrollan para medir los resultados de los esfuerzos desplegados para establecer mayores eficiencias en el uso de los recursos asociados a los desplazamientos y particularmente para configurar un reparto modal que contribuya a la sostenibilidad. De los indicadores de eficiencia en la movilidad podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- a) **Porcentaje de viajes in itinere en vehículo privado (PIVC):** busca medir el porcentaje de empleados o contratistas que utilizan el vehículo privado, sin importar su tipología, para realizar los viajes in itinere. Se aplicará la siguiente formulación;

$$PIVC = \frac{Evp}{Ee} \times 100$$

Ee> Empleados que trabajan en la organización

Evp> Empleados o contratistas que llegan en vehículos privados a la organización

- b) **Ocupación vehicular (OV):** Indica el porcentaje de ocupación de los vehículos privados usados para los viajes in itinere. Se aplicará la siguiente formulación;

$$OV = \frac{Evpn}{Tvpi} \times 100$$

n> Número de ocupantes por vehículo

Evpn> Empleados que llegan en vehículos privados a la organización con n ocupantes

Tvpi> Total de vehículos particulares que realiza transporte de empleados para viajes in itinere

- c) **Reparto Modal (RM):** Porcentaje de trabajadores que usan un determinado modo para los desplazamientos in itinere, se calculará para cada uno de los modos o tipo de transporte. Se aplicará la siguiente formulación;

$$RM = \frac{Emi}{Ee} \times 100$$

Ee> Empleados que trabajan en la organización

i > Modo (vehículo)

Emi> Empleados que usan el modo de transporte i

3. **Indicadores de escenarios de conducción.** Los indicadores de escenarios de conducción se desarrollan para hacer seguimiento a los resultados de las estrategias dirigidas al cumplimiento de los objetivos fijados por la organización en relación con la facilitación y el mejoramiento de las condiciones de los desplazamientos y con la disminución de los elementos que elevan la exposición al riesgo de siniestros viales.

Para la determinación de las características de los escenarios de conducción, se podrá acudir a la información oficial o a la información recopilada con la organización a partir de los elementos de que disponga en función de las experiencias en cada uno de ellos. De los indicadores de escenarios de conducción podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- a) **Porcentaje de rutas o trayectos con tramos de alta accidentalidad (PRAA).** Determina el porcentaje de las rutas con trayecto de alta accidentalidad y riesgo sobre el total de los utilizados por la organización. Se aplicará la siguiente formulación identificando las rutas de alta accidentalidad así;

$$PRAA = \frac{Raa}{R} \times 100$$

Raa > Rutas de alta accidentalidad

R > Total de Rutas utilizadas por la organización

La clasificación de rutas o trayectos como de alta accidentalidad, podrá realizarse con fundamento en información oficial o como resultado del diagnóstico desarrollado por la organización a partir de su propio desempeño en seguridad vial.

- b) **Porcentaje de rutas o trayectos con tramos o en zonas de alta congestión o contaminación (PRAC).** Determina el porcentaje de tramos o rutas con alta congestión o contaminación entre el total de las rutas utilizadas por la organización. Se aplicará la siguiente formulación;

$$PRAC = \frac{Rac}{R} \times 100$$

Rac > Rutas de alta congestión / contaminación

R > Total de Rutas utilizadas por la organización

La clasificación de zonas como de alta congestión o contaminación, podrá realizarse con fundamento en información oficial o como resultado del diagnóstico desarrollado por la organización a partir de su propio diagnóstico. En todo caso, cuando una fuente oficial o la autoridad competente clasifique una zona como de alta congestión o contaminación, se tenderá como tal para todos los efectos por la organización responsable del Plan Laboral de Seguridad Vial.

4. **Indicadores Demográficos.** Los indicadores demográficos se desarrollan para identificar los sujetos que en atención a diferentes circunstancias se encuentran en mayor medida expuestos a siniestros viales o a condiciones adversas que dificultan o hacen especialmente engorrosos sus desplazamientos. Con base en ellos se adoptan medidas puntuales y focalizadas para atender sus especiales circunstancias y/o se intensifican las generales formuladas dentro del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.

De los indicadores demográficos podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- a) **Porcentaje de siniestros viales por misión de su trabajo, en relación con los viajes por misión (SVMTv).** Determina el porcentaje de los siniestros viales por tipo de misión de trabajo, tareas o actividades, en función del número de viajes que requiere la misión en un año calendario. Se aplicará la siguiente formulación;

$$SVMTv = \frac{smi}{vmi} \times 100$$

i > misión específica

smi > Siniestros viales por misión i

vmi > Total de viajes por misión i

- b) **Porcentaje de siniestros viales una misión de trabajo en relación con el total de los siniestros por trabajos en misión (SVMTs).** Índice que muestra los porcentajes de los siniestros viales o incidentes por misión de su trabajo, tareas o actividades, en función del número de siniestros ocurridos en la organización, con el fin de identificar las misiones que representan mayor riesgo. Se aplicará la siguiente formulación;

$$SVMTs = \frac{smi}{TSM} \times 100$$

i > misión específica

smi > Siniestros viales por misión i

Tsm > Total de siniestros por trabajos en misión : $\sum$ smi

- c) **Indicador de Siniestros viales o incidentes por grupo etario y por género (SVGEp).** Determina el porcentaje de siniestros viales o incidentes por grupo etario, en función del número de siniestros o incidentes. Se aplicará la siguiente formulación;

$$SVGEp = \frac{sgi}{TS} \times 100$$

i > grupo etario específico

sgi > Siniestros viales o incidentes por grupo etario y por género i

TS > Total de siniestros o incidentes

- d) **SVTV (siniestros viales por tipología vehicular).** Determina el porcentaje de siniestros viales o incidentes por tipología vehicular, en función del número total de siniestros o incidentes. Se aplicará la siguiente formulación;

$$SVTV = \frac{svi}{TS} \times 100$$

i > Tipo de vehículo específico

svi > Siniestros viales por tipo de vehiculo i

TS > Total de siniestros o incidentes

5. **Indicador de Grado y Tipo de Conocimiento.** Los indicadores de grado y tipos de conocimiento se desarrollan para establecer y hacer seguimiento al nivel de formación, información, cultura y hábitos de comportamiento con incidencia en la seguridad vial y la movilidad sostenible. A través de estos indicadores se busca caracterizar a los sujetos e identificar las medidas de información, instrucción, formación y educación necesarias para mejorar la conducta del personal y desescalar prácticas y corregir comportamientos que incrementan el riesgo de siniestro vial o impactan negativa e innecesariamente en la movilidad. De los indicadores de grado y tipos de conocimientos podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- a) **Indicador de Multas (ME).** Determina el porcentaje semestral de multas o infracciones por empleado que conduce un vehículo, en relación con el total de multas recibidas en el mismo periodo.

$$ME = \frac{Mmi}{TMs}$$

i> Conductor

Mmi > Total de Multas Aplicadas en el semestre al conductor i

TMS > Total de Multas Aplicadas en el semestre

- b) **Porcentaje y Grado de Formación en Prevención y Seguridad Vial (FPSV).** Índice de formación general en prevención y seguridad vial, mediante el cual se determina el porcentaje de trabajadores que cuenta con formación general en la materia, respecto del total de trabajadores y colaboradores de la organización, discriminando los primeros según los niveles de formación identificados.

$$FPSV = \frac{EFi}{Ee} \times 100$$

i> grado de instrucción: formal, no formal; capacitación general; técnico profesional; técnico superior; universitario.

EFi > No de empleados con formación grado i

Ee> Empleados que trabajan en la organización

- c) **Porcentaje y Grado de Formación en Prevención y Seguridad Vial de empleados en Misión (FPSVm).** Indicador de conocimientos prácticos para la obra, labor, misión o actividad desplegada con incidencia en la seguridad vial y la movilidad, mediante el cual se determine el porcentaje de trabajadores que cuenta con formación general en la materia, respecto del total de trabajadores y colaboradores de la organización dedicados la misma obra, labor, misión o actividad, discriminando los primeros según los niveles de formación identificados.

$$FPSV_m = \frac{Em}{EF_i} \times 100$$

i> grado de instrucción: formal, no formal; capacitación general; técnico profesional; técnico superior; universitario.

EFi > No total de empleados con formación grado i

EM> Empleados que trabajan en misión

6. **Indicadores de Factores Técnicos.** Los indicadores de factores técnicos se adoptan para medir los avances de la organización en la introducción de componentes o elementos de seguridad en sus equipos o como apoyo a las diferentes actividades de la organización en relación con la gestión de la seguridad vial.

La formulación del indicador requiere inicialmente la identificación de los componentes, equipos o actividades susceptibles de escalonamiento tecnológico o complementación con elementos de seguridad adicionales; a partir de ellos, el indicador se desarrollará estableciendo el número de unidades que posteriormente se vinculan a la operación o a las antiguas que se equipan con nuevos elementos, entre el total de unidades.

De los indicadores de factores técnicos, formarán parte, entre otros, los siguientes:

- a) **Porcentaje de vehículos con componentes de seguridad activa (PVSA).** Determina el porcentaje de vehículos que en la renovación o adquisición de flota se encuentren equipados con los componentes de seguridad activa adicionales a los que regularmente se encontraba equipada la flota vinculada a la operación, comparado con la totalidad de ella. Se aplicará la siguiente formulación:

$$PVSA = \frac{Vsa}{F} \times 100$$

Vsa> Número de Vehículos con Componente de seguridad Activa

F> Total de Vehículos (Flota)

Para los fines del presente indicador, dentro de los vehículos equipados con componentes adicionales de seguridad activa se tendrán igualmente los que ya hacían parte de la flota y le han sido instalado elementos de seguridad activa complementarios o adicionales.

- b) **PVSP (Número de vehículos con componentes de seguridad pasiva).** Determina el porcentaje de vehículos que en la renovación o adquisición de flota se encuentren

equipados con los componentes de seguridad pasiva adicionales a los que regularmente se encontraba equipada la flota vinculada a la operación, comparado con la totalidad de ella. Se aplicará la siguiente formulación:

$$PVSP = \frac{V_{sp}}{F} \times 100$$

Vsp> Número de Vehículos con Componente de seguridad pasiva

F> Total de Vehículos (Flota)

Para los fines del presente indicador, dentro de los vehículos equipados con componentes adicionales de seguridad pasiva se tendrán igualmente los que ya hacían parte de la flota y le han sido instalado elementos de seguridad pasiva complementarios o adicionales.

- c) **Edad promedio del parque automotor (EPAm).** Determina la edad promedio del Parque automotor en misión. Se calcula este indicador mediante la siguiente fórmula:

$$EPAm = \frac{\sum EV}{F}$$

EV> Edad de cada vehículo: es la antigüedad individual de cada vehículo que forma parte de la flota, estimada a partir de su año modelo.

F>Número total de vehículos: es la cantidad total de vehículos en la flota, bien sean propios, de contratistas, terceros o colaboradores.

- d) **EPAd. (Edad promedio del parque automotor discriminado).** Determina la edad promedio del parque automotor discriminada en función de su tipología o misionalidad. Se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$EPAd = \frac{\sum EV_i}{F_i}$$

i> Tipo de vehículo

EV_i > Edad de cada vehículo tipo i: es la antigüedad individual de cada vehículo que forma parte de la flota, estimada a partir de su año modelo.

F_i > Número total de vehículos tipo i+*: es la cantidad total de vehículos en la flota, bien sean propios, de contratistas, terceros o colaboradores.

PÁRRAFO I. Los indicadores de exposición inicialmente deberán definirse, formularse y la medición de ellos realizarse en la fase II de elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, como parte de la caracterización que en la misma corresponde realizar, con fundamento en los resultados de los análisis de la información recopilada y de la evaluación de riesgos efectuada en la Fase I de diagnóstico y en atención a las políticas, objetivos, estrategias, programas, proyectos y normas que particularmente adopta la organización para administrar la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral.

La medición inicial conformará la línea base para efectos del seguimiento y medición de los resultados obtenidos, a través de la identificación de su variación con las mediciones posteriores que de los mismos indicadores definidos deberá realizarse de conformidad con la vigencia y temporalidad de los planes, considerando el plazo de ejecución y el cronograma de las respectivas estrategias, programas y proyectos formulados para la consecución de los objetivos proyectados.

PÁRRAFO II. En la medición que se realice mediante cada uno de los indicadores de exposición adoptados por la organización en función del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad elaborado, se deberá incluir al personal y equipos que directa o indirectamente vinculados a la misma, incluido el personal y equipos de contratistas, siempre que el servicio de ellos recibido constituya directamente el despliegue de su actividad económica principal o sea indispensable para su desarrollo.

PÁRRAFO III. En la medida que resulte pertinente en función del indicador y la utilidad de la información el indicador y su seguimiento deberá desarrollarse distinguiendo entre los desplazamientos en misión y los viajes in itinere.

ARTÍCULO 13. INDICADORES DE ACTIVIDAD (IA). Los indicadores de actividad son todos aquellos desarrollados para realizar seguimiento a la ejecución de las obligaciones derivadas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y de los programas, proyectos o medidas formuladas dentro de las estrategias elaboradas por la organización para la administración de la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral.

Los indicadores de actividad serán exclusivamente cuantitativos y se desarrollarán a partir de la medición del número de actividades programadas y el número que de ellas efectivamente se hayan ejecutado en el respectivo período, de conformidad con la programación y el cronograma del correspondiente proyecto, programa o estrategia que se plantea para el despliegue de dichas medidas.

El cumplimiento de las metas y la eficacia de las actividades, por su parte, serán evaluadas a partir de los indicadores de resultado. De los indicadores de actividad podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- Indicador de encuestas y/o evaluaciones de conocimiento realizadas.
- Indicador de personal efectivamente capacitado.
- Indicador de mantenimientos preventivos efectivamente realizados.
- Indicador de inspección de vehículos y equipos
- Indicador de auditorías
- Indicador de tamizajes o exámenes de salud física y psicológica del personal.

Para el desarrollo del indicador se podrá acudir a la siguiente fórmula:

$$IA(i) = \frac{\sum AEi}{APi} \times 100$$

i > Actividad específica

AEi > Número de actividades tipo i ejecutadas

APi > Número de actividades i programadas

ARTÍCULO 14. INDICADORES DE RESULTADO (IR). Los indicadores de resultado son todos aquellos desarrollados para realizar el seguimiento al cumplimiento de las metas asociadas a las actividades programadas y a la eficacia de las medidas de cara a la consecución de los objetivos planteados, así como a los avances en la materialización de estos últimos y la consecución de las finalidades establecidas.

Los indicadores de resultado son a su vez parte de las herramientas para la identificación de las necesidades y la formulación de las acciones de mejora de los procesos de gestión de la seguridad vial. A través de ellos, entre otros instrumentos, se deberá lograr identificar las no conformidades e identificar la oportunidad de acciones correctivas, así como posibilitar la mejora continua de las estrategias mediante la evaluación de la idoneidad, adecuación y eficacia de las implementadas y la oportunidad y conveniencia de su reformulación, adecuación, complementación o sustitución.

Los indicadores de resultado son principalmente de dos tipos, de cumplimiento de metas o actividades de gestión y de eficacia en la gestión de la seguridad vial y la movilidad.

1. **Indicadores de resultado de cumplimiento de metas o actividades de gestión (IRC).** Los indicadores de cumplimiento de metas o actividades de gestión se adoptan y se formulan con la finalidad de determinar el porcentaje de ejecución logrado en la materialización de las medidas proyectadas o de realización de las actividades programadas en relación con las metas que para cada una de ellas se propuso alcanzar.

En general, estos indicadores se dirigen a determinar el efectivo despliegue de las medidas adoptadas dentro de las estrategias elaboradas en el ejercicio de planeación, así como el desarrollo de las actividades que corresponden al proceso de gestión de la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral, en términos que permitan establecer posteriormente entre cada una de ellas correlaciones con eventos ocurridos durante el periodo respectivo y, a través de estas correlaciones, evaluar la eficacia de cada una de ellas en función de cumplimiento de los objetivos de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.

De los indicadores de cumplimiento de metas o actividades de gestión podrán formar parte, entre otros, los siguientes:

- Indicadores de cumplimiento de las metas del programa de instrucción y formación del personal
- Indicadores de cumplimiento de metas de introducción de elementos técnicos.
- Indicadores de cumplimiento de metas de modificación de las condiciones de desplazamiento. (Incremento de Kilómetros recorridos en transporte público / Número de trabajadores que han cambiado el vehículo privado por el transporte público/ Número de trabajadores acogidos a programas de flexibilización de horarios, incremento en el factor de ocupación de los vehículos. disminución de los kilómetros globales recorridos en la operación)
- Indicadores de cumplimiento de metas en modificación de trayectos a rutas más seguras
- Indicadores de cumplimiento del programa de mantenimiento preventivo
- Indicadores de cumplimiento de las actividades de gestión y administrativas programadas (reuniones del comité, auditorías, etc)
- Indicadores de cumplimiento de aspectos organizacionales, tales como: el desarrollo e implementación de la estructura organizacional proyectada, la introducción de procesos de selección y evaluación de personal y el desarrollo de contextos normativos de gestión que se hayan evidenciado necesarios para la mejor administración de la seguridad vial y la movilidad.

Para el desarrollo del indicador se podrá acudir a la siguiente fórmula:

$$IRC(i) = \frac{\sum \frac{AEi}{AMi}}{AMi} \times 100$$

i > Actividad específica

AEi > Número de actividades tipo i ejecutadas

AMi > Meta de cumplimiento esperada de las actividades i programadas

2. **Indicadores de eficacia en la gestión de la seguridad vial y la movilidad (IREG).** Los indicadores de eficacia en la gestión de la seguridad vial y la movilidad se enfocan inicialmente en medir en términos absolutos los efectos de la gestión desarrollada de conformidad con el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad en la reducción de incidentes, de siniestros viales, en la percepción de las condiciones de desplazamiento y en los cambios comportamentales del personal.

Para estos efectos deberá realizarse una medición inicial de cada uno de los indicadores de eficacia en la gestión de la seguridad vial y la movilidad en los términos del párrafo I del artículo 12 de la presente normativa, con la finalidad de establecer la línea base que constituya el parámetro referencia para la identificación de los resultados absolutos de la gestión.

A su vez, en el contexto del proceso de mejora continua se adelantará una evaluación ponderada de la eficacia de gestión, en la que se individualizarán cada uno de los eventos y se analizarán con base en la identificación de sus causas o con relación a las medidas que potencialmente habrían prevenido su ocurrencia, cada uno de los indicadores del presente numeral y su variación entre los diferentes periodos estableciendo las correlaciones señaladas y cualquier otra a la que haya lugar, incluidos los indicadores de exposición.

Entre los indicadores de eficacia en la gestión de la seguridad vial y la movilidad, absolutos y ponderados, podrá desarrollarse, entre otras, los siguientes:

- 2.1. **Indicador de variación en el número de accidentes o incidentes (IVAI)** Determina la reducción global del número de accidentes. La fórmula general para este indicador es:

$$IVAI = \frac{NAi}{NAia} \times 100$$

i > Periodo de tiempo

NAi > Número Total de Incidentes o Accidentes en un periodo

NAia > Número Total de Incidentes o Accidentes en el periodo anterior

- 2.2. **Indicador de frecuencia en el número de accidentes o incidentes (IFI).** El indicador de variación en el número de incidentes mide el cambio en la frecuencia de incidentes en un periodo de tiempo específico. La fórmula para calcular este indicador es:

$$IFI = \frac{NAi}{HTi} \times 100$$

i > Periodo de tiempo

NAi > Número Total de Incidentes o Accidentes en un periodo

HTi > Número de horas trabajadas.

Esta fórmula proporciona una medida estandarizada de la frecuencia de incidentes por cada 1000 horas trabajadas. Cuanto menor sea el valor del IFA, menor será la frecuencia de accidentes en relación con las horas de trabajo.

Se puede personalizar esta fórmula según tus necesidades específicas, ajustando las unidades de medida según lo que sea más relevante para el contexto, por ejemplo, podrá estimarse en función de días de trabajo en lugar de horas de acuerdo con las necesidades o circunstancias del contexto.

- 2.3. **Indicador de la correlación (ICI)** Presente información para la evaluación de la posible correlación entre la acciones y medidas desplegadas para desactivar directamente las causas de incidentes y elementos de exposición a incidentes y la variación en el número de incidentes atribuible a dichas las causas o factores de exposición, en un periodo determinado posterior a la implementación de las medidas.

Para desarrollar el indicador de incidentes y correlacionarlo con las medidas desplegadas se podrá, entre otras, recurrir a la siguiente fórmula:

$$ICI = 1 - \frac{NAAMi - NADMi}{NAAMi}$$

i> Medida de prevención específica

NAAMi> Número de Incidentes Antes de la Implementación de Medidas es la cantidad de incidentes que ocurrieron antes de implementar las medidas preventivas o correctivas en un periodo de tiempo X.

NADMi> Número de Incidentes Después de la Implementación de Medidas es la cantidad de incidentes que ocurrieron después de la implementación de las medidas en un periodo de tiempo X.

La fórmula evalúa el cambio porcentual en el número de incidentes después de la implementación de medidas. Si es menor a la unidad, indica que ha habido una reducción en el número de incidentes, sugiriendo que las medidas han sido efectivas. Si es igual o mayor a la unidad, indica un aumento en el número de incidentes, lo que podría sugerir que las medidas no han sido tan efectivas como se esperaba.

A través de los indicadores de correlación se deberá realizar un seguimiento periódico a la evolución de la situación y el impacto de las medidas, en periodos sucesivos no superiores al veinticinco por ciento (25%) del que corresponde a la vigencia y temporalidad establecida para la medida de conformidad con el párrafo del artículo 7 del Decreto Núm. 254-20.

- 2.4. **Indicadores de la percepción en las condiciones de desplazamiento y comportamentales (IPDC).** La formulación de este indicador puede depender de los factores específicos que se estén evaluando y de la recopilación de la información sobre la percepción. La fórmula general que se podrá adoptar será:

$$IPDC = \frac{PPP}{MPP} \times 100$$

PPP> Puntuación Promedio de Percepción

MPP> Máxima Puntuación Posible

"Puntuación Promedio de Percepción" sería la calificación promedio asignada por los individuos en relación con cada una de las condiciones de desplazamiento y comportamentales, bien sea a través de escalas de valoración, escalas numéricas o similares. Entre otros, son condiciones de desplazamiento y comportamentales: el tiempo de espera, el tiempo de viaje, las condiciones de la ruta o recorrido, entre otros. Esta información se puede obtener mediante encuestas, entrevistas u otros métodos de recolección de datos.

"Máxima Puntuación Posible" representa la puntuación más alta que podría ser asignada, lo que suele ser la puntuación ideal o la mejor percepción posible en las condiciones de desplazamiento y comportamentales. La estimación que de conformidad con este indicador corresponde realizar es principalmente cualitativa y proviene principalmente de encuestas a los directamente involucrados.

- **Indicadores percepción de la calidad y seguridad de los desplazamientos (IPCSD).** Muestra la percepción de la calidad y seguridad de los desplazamientos:

$$IPCSD = \frac{PPP}{MPP} \times 100$$

PPP> Puntuación Promedio de Percepción
MPP> Máxima Puntuación Posible

"Puntuación Promedio de Percepción" sería la calificación promedio asignada por los individuos en relación con cada una de las condiciones de calidad y seguridad de los desplazamientos, bien sea a través de escalas de valoración, escalas numéricas o similares. Son condiciones de calidad y seguridad de los desplazamientos Entre otros: la velocidad, la tipología vehicular, el comportamiento del conductor, el factor de ocupación vehicular.

Esta información se puede obtener mediante encuestas, entrevistas u otros métodos de recolección de datos.

- **Indicadores de la tasa de hábitos y comportamientos inseguros por viaje (THCIV).** Para formular la tasa de hábitos y comportamientos inseguros por viaje, se puede utilizar la siguiente fórmula:

$$THCIV = \frac{NHI}{TV} \times 100$$

NHI> Número de eventos de hábitos y comportamientos inseguros
TV> Total de Viajes Realizados

"Número de Hábitos y Comportamientos Inseguros" representa la cantidad total de incidentes o de conductas que responden a hábitos y comportamientos inseguros que se han registrado durante los viajes.

"Número Total de Viajes Realizados" es la cantidad total de viajes que se han llevado a cabo en el período de tiempo que estás evaluando (Mes).

ARTÍCULO 15. INDICADORES SISMAP. Las estrategias, programas y líneas de acción de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad de las entidades, instituciones u organizaciones de la Administración Pública, así como la formulación, adopción e implementación de dicho Plan, formarán parte de las actividades monitoreadas por el Sistema de Monitoreo de la Administración

Pública (SISMAP) en todos aquellos asuntos que se encuentren correlacionados con la Gestión Pública y, especialmente, en los relativos a: i) la gestión de competencias, ii) el plan de capacitaciones y iii) el nivel de implementación del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo en la Administración Pública.

CAPÍTULO IV RÉGIMEN SANCIONATORIO

ARTÍCULO 16. INFRACCIONES A LA PLANIFICACIÓN LABORAL DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD. De conformidad con los principios generales y los objetivos de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad contenidos en los artículos 4 y 8 del Decreto Núm. 254-20, que establece el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas, el incumplimiento de las obligaciones asociadas puede dar lugar a infracciones al régimen legal de la Movilidad, el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial, a infracciones al régimen legal y reglamentario de los Riesgos laborales y la Higiene y Seguridad Industrial y a la infracción de los deberes que corresponden a los funcionarios públicos de conformidad con la Ley de la Función Pública.

ARTÍCULO 17. INCUMPLIMIENTO EN MATERIA DE MOVILIDAD A LA ELABORACIÓN DEL PLAN LABORAL DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD A DESARROLLAR POR LAS EMPRESAS. Las empresas que estando obligadas a desarrollar su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad de acuerdo al Reglamento de “Elaboración de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas” y la presente Normativa Técnica, no lo realicen en el tiempo y forma establecidos u omitan el reporte de información requerido, serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Núm. 63-17 y de conformidad con lo indicado en el Reglamento del Régimen y Procedimiento Sancionatorio.

Cuando las omisiones al presente reglamento configuren una violación de la Ley Núm. 63-17 para la cual no se prevé una sanción específica en la misma, la conducta descrita en el presente artículo será sancionada de acuerdo con lo indicado en el párrafo I del artículo 281 de dicha Ley.

PÁRRAFO. El acompañamiento y seguimiento a la elaboración, desarrollo y evaluación de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad será adelantado por la Dirección de Seguridad Vial del INTRAN. No obstante, en los casos de conductas que puedan constituir una infracción a la regulación de estos Planes, la fase instructora en el procedimiento sancionador será adelantada por la Dirección de Inspectoría General a través de su personal y con apoyo en el personal Fiscalizador y en los informes proporcionados por la Dirección de Seguridad Vial del INTRAN, mientras que la fase decisoria estará a cargo de la Dirección de Supervisión y Control de Sanciones.

ARTÍCULO 18. INCUMPLIMIENTO A LAS OBLIGACIONES DE PREVENCIÓN. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, las empresas que estando obligadas a desarrollar su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad de acuerdo al Reglamento de “Elaboración de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas” y la presente Normativa Técnica, no lo elaboren o ejecuten en el tiempo y forma establecidos podrán ser sancionadas de conformidad con

lo dispuesto en el artículo 186 de la Ley Núm 87-01 y de acuerdo con lo señalado en el Libro Octavo del Código del Trabajo, cuando su conducta omisiva configure un incumplimiento de sus obligaciones de prevención de los riesgos laborales y de las obligaciones asociadas a la Higiene y Seguridad Industrial.

PÁRRAFO. El INTRANT deberá comunicar a las autoridades competentes para la imposición de las sanciones de que trata el presente artículo, cada uno de los presuntos incumplimientos asociados a las obligaciones en materia de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad de que tenga conocimiento, para los fines de sus competencias.

ARTÍCULO 19. INCUMPLIMIENTO DE LOS DEBERES ASOCIADOS A LA FUNCIÓN PÚBLICA. En el caso de las organizaciones a que se refiere la Ley Núm. 41-08, de Función Pública y que crea el Ministerio de Administración Pública, que estando obligadas a desarrollar su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad de acuerdo al Reglamento de “Elaboración de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas” y la presente Normativa Técnica, no lo realicen en el tiempo y forma establecidos u omitan el reporte de información requerido, la conducta de sus funcionarios se tendrá como un incumplimiento del deber que, de conformidad con lo ordenado en el numeral 1 del artículo 79 de la disposición legal citada, les corresponden y que de ellos demanda el cumplimiento de la Constitución de la República, las leyes, los reglamentos, manuales, instructivos, y otras disposiciones emanadas de autoridades competentes, y será sancionado de conformidad con lo dispuesto en la misma Ley.

ARTÍCULO 20. OBLIGACIONES CONCURRENTES. Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, así como las obligaciones legales y reglamentarias que se derivan o que con los mismos se imponen, no sustituyen, remplazan, modifican, ni abrogan ninguna de las obligaciones legales y reglamentarias que en las mismas materias o para los mismos fines se imponen en otras regulaciones.

PÁRRAFO I. No obstante lo anterior, cuando sea el caso de que subsistan dos regulaciones que imponen una misma o similar obligación, no se exigirá un doble despliegue de la conducta o acción y bastará un solo acto o gestión para acreditar lo exigido en ambas regulaciones, especialmente en los aspectos relativos a la prevención y con excepción de los reportes de información que deberán realizarse a cada una de las autoridades en la materia.

PÁRRAFO II. Encontrándose contradicción entre lo exigido por los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad y lo dispuesto en el Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo o las normativas de uno y otro derivadas, entendiéndose por contradicción exclusivamente la que implica la imposibilidad de realizar lo exigido por ambas regulaciones en la medida que la realización de una implica el no despliegue de la otra, prevalecerán las normas de Seguridad y Salud en el Trabajo o del Sistema de Seguridad y Salud en la Administración Pública (SISTAP), según sea el caso.

No existiendo contradicción, las diferencias se entenderán como requerimientos de complementación y la acción más integral y específica, se tendrá como válida para la acreditación del cumplimiento de aquellas que dentro de la misma queden comprendidas.

CAPÍTULO V DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 21. FORTALECIMIENTO TECNOLÓGICO. Sin perjuicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Administración Pública por disposición del numeral 9 del artículo 85 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Núm. 247-12 y en armonía con lo señalado en el artículo 11 de la misma Ley, el INTRANS procurará utilizar nuevas tecnologías, tales como los medios electrónicos, informáticos y telemáticos para el desarrollo de las funciones que de conformidad con el literal j del artículo 20 y el artículo 25 del Decreto Núm. 254-20 le corresponden.

La solución tecnológica deberá garantizar la interoperabilidad con las instituciones del sector público y posibilitar de manera eficiente y segura el registro y reporte de información de forma digital y en línea, garantizando, al menos, las siguientes funcionalidades:

1. **Registro y Actualización de Información:** La solución tecnológica deberá facilitar el ingreso, registro y la actualización de datos de la entidad o del individuo potencialmente obligado o interesado en la creación e implementación de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.
2. **Caracterización Conforme a Normativa:** La solución tecnológica deberá permitir la clasificación adecuada de los sujetos según los criterios establecidos en la normativa vigente.
3. **Generación de Notificaciones Digitales:** Automatizar el proceso de notificación y comunicación, asegurando que refleje la clasificación realizada a partir de la información proporcionada.
4. **Desglose y Presentación de Actividades:** La solución tecnológica deberá permitir la presentación de manera detallada de las actividades que, de acuerdo con su clasificación, deben ser obligatorias y aquellas que pueden ser asumidas de manera voluntaria.
5. **Registro y Actualización de Declaraciones y Estrategias:** La solución tecnológica deberá permitir el registro y la actualización de la información relacionada con las declaraciones de medidas y estrategias propuestas, incluyendo metas, objetivos e índices iniciales y de seguimiento asociados.
6. **Gestión de Evidencias:** La solución tecnológica deberá permitir el registro y mantener actualizadas las evidencias de las actividades y los documentos o soportes que acreditan las acciones desplegadas.
7. **Informe de Estado y Constancia de Radicación:** La solución tecnológica deberá permitir el registro de la información de manera clara sobre el estado de carga de la información y generar constancias de radicación.
8. **Aprobación y Comunicación de Estados:** La solución tecnológica deberá permitir y facilitar la aprobación de actualizaciones de estados de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, o generar y comunicar observaciones de manera eficiente.

9. **Seguimiento Automatizado:** La solución tecnológica deberá permitir el seguimiento automático del progreso de la empresa en la elaboración e implementación de los Planes Laborales, así como de sus resultados.
10. **Soporte Técnico y Funcional:** Brindar soporte técnico y funcional en la implementación y seguimiento de la solución tecnológica, así como asistencia para resolver dificultades o inconsistencias que puedan surgir.

PÁRRAFO. Las tecnologías digitales que se adopten deben posibilitar la aplicación de análisis avanzados de datos, reforzando la estrategia de interoperabilidad entre los sistemas de información de la entidad y diversas fuentes externas, tanto privadas como públicas. Este enfoque tiene como objetivo consolidar un proceso eficaz y seguro, con el fin de optimizar las operaciones y generar datos confiables.

PÁRRAFO TRANSITORIO. Una vez que la solución tecnológica a que se refiere el presente artículo se encuentre en estado operativo, los informes que deben presentar los diversos sujetos conforme a lo establecido en el Decreto Núm. 254-20 deberán realizarse exclusivamente a través de dicha solución tecnológica. En el periodo previo a su estado operativo, la presentación se llevará a cabo mediante la correspondencia física o electrónica designada por la entidad, pero en ambos casos, la información deberá ser aportada de manera digital.

ARTÍCULO 22. ENTRADA EN VIGOR. La presente Normativa Técnica entrará en vigor a los sesenta (60) días de su publicación, por lo cual, a partir de dicha fecha, serán exigibles los requisitos aquí previstos. Lo mismo será aplicable cada vez que se realicen actualizaciones y/o modificaciones de la misma.

PÁRRAFO I. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 25 del Decreto Núm. 254-20 los sujetos que, de conformidad con esta normativa técnica, se encuentren obligados a elaborar un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, deberán haber consolidado su redacción en los términos del numeral 2.3.4. de la Guía adjunta a la presente normativa, dentro del año siguiente a su entrada en vigor.

En el caso de las empresas o entidades que se constituyan con posterioridad a los plazos señalados en el presente artículo, tendrán igualmente un plazo de un (1) año, desde la fecha de su registro mercantil, para consolidar la redacción de su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad. Dispondrán con este mismo plazo las empresas o entidades que, no estando inicialmente obligadas, pasen a estarlo en función de las modificaciones sobrevinientes en relación con las características que dan lugar a entenderle obligada o a modificar su clasificación; en este último caso el plazo se contará desde el momento en que ocurre el hecho que da lugar a la modificación y dentro del mismo se deberá cumplir con la totalidad de las nuevas obligaciones que le corresponden de conformidad con el Reglamento y la presente normativa.

PÁRRAFO II. Todos los sujetos obligados deberán remitir los informes anuales de evaluación, control y valoración de resultados del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad al INTRANT antes de la finalización del primer trimestre del año siguiente al año calendario que es objeto de evaluación

ARTÍCULO 23. PUBLICIDAD Y DIVULGACIÓN. Instruye que la presente Normativa Técnica sea remitida a la Dirección de Comunicaciones del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) para su publicación y divulgación.

HECHO Y FIRMADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los [REDACTED] ([REDACTED]) días del mes de [REDACTED] del año dos mil veinticinco (2025).

Milton Morrison
Director Ejecutivo
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)

BORRADOR