



Pensemos en la Reforma Vial

Autor: Álvaro Díaz Pérez, Estudiante de Economía, PUCMM

Director de investigación

Fundación Economía y Desarrollo

Cualquier persona que deba salir de casa en República Dominicana (Rep. Dom.), sepa conducir o no, habrá notado los elevados niveles de estrés que se experimentan en las vías públicas del país. En 2024, los accidentes de tránsito fueron la principal causa de muerte accidental o violenta con 3,116 fallecidos. Esto ha colocado a Rep. Dom., según la Organización Mundial de la Salud, como uno de los países con mayor tasas de mortalidad vial del mundo, 28.3 por cada 100 mil habitantes, solo superada por países que sufren de guerras civiles, pobreza extrema o crisis políticas. Se han identificado distintas causas que explican este fenómeno: deficiencias en la educación vial, falta de fiscalización, el mal estado de la infraestructura vial, entre otras. No obstante, es posible que la más notable causa de la caótica forma de transitar en Rep. Dom. sea nuestro anémico régimen de consecuencias.

A pesar de que en 2017 fue aprobada la ley 63-17 de movilidad y transporte terrestre, donde las penas por el incumplimiento de las normas de tránsito establecidas eran más severas y costosas, el tarifario de multas utilizado por los agentes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) no está expresado en salarios mínimos del sector público centralizado como lo dicta la ley, más bien, este último es el mismo de la anterior legislación, cuya última actualización fue en agosto de 2016.

El costo de las infracciones allí descritas oscila, dependiendo de la gravedad de la infracción, entre RD\$1,000 y RD\$1,667, obviando completamente el hecho de que el salario mínimo del sector público centralizado se ubica en RD\$10,000 mensuales. Podemos observar que el exceso de velocidad, siendo la principal causa de muerte por accidente de tránsito alrededor del mundo (OMS, 2021), está sometida en el país a una sanción de apenas RD\$1,667. Aquí se explica gran parte de la historia de fracaso de la seguridad vial, un costo ínfimo para las distintas infracciones. De hecho, es posible relacionar el costo promedio de una multa con la tasa de mortalidad vial. Solo se debe analizar la interacción de ambas variables en distintos países para notar que existe una relación negativa entre ellas. En efecto, al tomar una lista de 20 países con distintos regímenes viales, se observa que sanciones más costosas por exceso de velocidad derivan, en promedio, tasas de mortalidad menores ([Ver figura 1](#)).



Aquí entra en juego una característica de los individuos muy estudiada por los economistas: la racionalidad de los agentes económicos. Siempre que un agente sea racional responderá a incentivos. Diversos estudios empíricos han mostrado que las multas, y la capacidad para imponerlas, son un mecanismo eficaz para reducir los accidentes y las lesiones, influyendo sobre todo, en una disminución significativa en las muertes causadas por estos siniestros (Makowsky y Stratmann 2008). En pocas palabras, siempre que los conductores perciban que el costo de exceder el límite de velocidad, no usar el casco de protección u obstruir la vía sea demasiado alto, se inclinarán por la prudencia y la precaución al conducir.

Las consecuencias derivadas de la infracción también forman parte de la seguridad vial. Por ejemplo, en 15 de 20 de los países evaluados, el precio de la infracción varía según la zona y la velocidad a la que se conduce. Otra práctica común es el sistema de puntos de licencia, que resta puntos al conductor basado en la gravedad de la infracción y, en caso de que un conductor llegue a cero puntos de licencia (o acumule suficientes puntos de infracciones), el permiso quedaría inhabilitado por un período de tiempo establecido o revocado permanentemente.

En el caso de Rep. Dom., la ley 63-17 contemplaba un Sistema de Puntos de Licencias de Conducir, con medidas similares a las establecidas por otros modelos viales más exitosos, sin embargo, la disposición ha quedado en el olvido y actualmente no se ejerce ninguna penalización judicial posterior por algunas de las infracciones más comunes en el país, incluso cuando el conductor muestra una conducta reincidente. En consecuencia, las 1,948,238 infracciones impuestas en 2024 ([Ver figura 2](#)) por los agentes de la DIGESETT han sido incapaces de reducir las imprudencias y el manejo temerario que se observa anualmente. Estas 1,423,005 multas adicionales, si se comparan con las colocadas en 2017, lamentablemente, no evitaron que los lesionados aumentaran en 37,227 personas y los fallecidos en 312.

Claramente, el régimen fiscalizador ha sido ineficiente a la hora de desincentivar el caos que se vive al volante. Tan ineficaz que, según datos del Ministerio Público, entre mayo de 2018 y mayo de 2025, 7,767,072 multas estaban pendientes de pago, acumulando un monto total de RD\$8,704.4 millones. Estas representan 77% de las sanciones impuestas en ese período. Considerando que cada una de estas infracciones fue cotizada con el tarifario de 2016, en lugar de con su costo establecido por la ley de movilidad y transporte terrestre, el potencial de recaudación por concepto de infracciones de tránsito es notablemente significativo. Especialmente en un país con serias restricciones fiscales, donde cualquier oportunidad de



aumentar los ingresos fiscales sin necesidad de incrementar la base impositiva sería bien recibida por los contribuyentes.

Por último, es imposible abordar la crisis vial dominicana sin mencionar a su más característico protagonista: “el motorista”. Las motocicletas están involucradas en 65.3% de las muertes por accidente de tránsito y alrededor del 30% de las infracciones aplicadas. Además, el INTRANT debe prestar especial atención al hecho de que, a pesar de sus distintos programas y medidas de concientización, penalización y regulación, en 2024 solo se encontraban vigentes 28,090 licencias de categoría 1, las únicas habilitadas para la conducción de motocicletas, mientras, la DGII tenía registradas 3,531,967 motocicletas en todo el territorio nacional ([Ver figura 3](#)). Esto significa que por cada licencia existen 126 motocicletas registradas o que, mientras las motocicletas representan el 57% de todo el parque vehicular reportado en la DGII, solo el 1.7% de los conductores está certificado por el INTRANT para conducir un vehículo de este tipo. La explicación se hace por sí sola. Está claro que parte del descontrol motociclista se debe a la débil regulación aplicada sobre ellos. Por lo que el INTRANT debería realizar serias revisiones del alcance de su programa de registro de motociclistas, a la vez que la DIGESETT sirviendo como su brazo operativo, debería identificar y retener todas estas motocicletas fuera del marco legal.

Con solo con explotar este nicho y cumpliendo el mandato de la ley 63-17, las recaudaciones por concepto de multa de tránsito podrían aumentar excepcionalmente. Suponiendo, por ejemplo, que todos los motociclistas que recibieron una infracción por la falta del casco protector pagaron la misma durante el año pasado, las recaudaciones sumarían un total de RD\$573.1 millones. Pero, de haberse cumplido el dictamen de la ley 63-17 que establece el pago de uno a tres salarios mínimos por este tipo de infracción, el Ministerio Público y el INTRANT habrían logrado recaudar como mínimo (asumiendo nuevamente el pago de la totalidad de las multas) RD\$5,731 millones. Y, de mantenerse la misma tendencia observada en el primer semestre de 2025, las recaudaciones ascenderían a RD\$7,236 millones, asumiendo que los conductores de motocicletas tardarían unos meses en ajustar su comportamiento a la nueva tarifa, en otras palabras, que tengan una elasticidad nula al cambio del precio de las multas en los primeros meses luego del establecimiento de estas disposiciones. Entonces, a medida que el régimen de consecuencias sea repensado e implementado de manera más satisfactoria, las recaudaciones por concepto de multas serían 10 veces más altas y, como demuestra la evidencia empírica, los individuos responderían a los incentivos cumpliendo mejor las reglas.



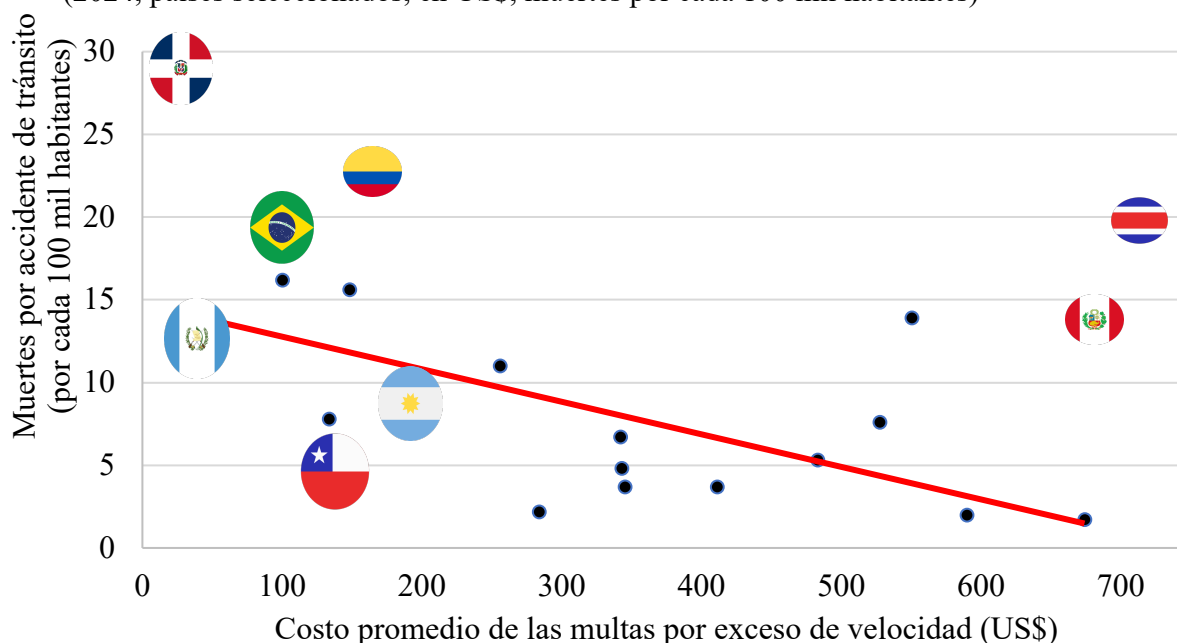
Lo expuesto anteriormente no exime al Estado de construir, señalizar y mantener en buen estado toda la infraestructura vial pública a nivel nacional. El deterioro de los callejones, calles, avenidas y autopistas de la República Dominicana es un mal que aqueja a todo circulante de las vías dominicanas. La presencia de baches, irregularidades del pavimento, hundimientos, cruces improvisados, entre muchas otras, convierten cualquier ruta, de cualquier duración o distancia, en algo parecido a un “deporte extremo”. Esto sin mencionar el potencial económico que la buena infraestructura vial ofrece al desarrollo de una nación. Mejores rutas de comunicación se traducen en menores costos de transporte y distribución para las empresas, y por tanto, en precios más atractivos para los consumidores. En conclusión, se estaría más cerca de la anhelada clasificación de nación desarrollada.

Es evidente que la conducta temeraria de los conductores dominicanos es la combinación de una serie de comportamientos que se han vuelto costumbre en la cultura vial dominicana. La impotencia de los agentes fiscalizadores y el resto de los ciudadanos ante las violaciones de la ley, la falta de infraestructura adecuada y la débil educación vial, refuerzan la percepción de un marco sancionador que perenniza la impunidad del infractor. A falta de incentivos lo suficientemente fuertes como para cambiar el comportamiento de los choferes, queda claro que, acompañada de la reforma fiscal, la eléctrica, la previsional, la sanitaria y la policial, la reforma vial se hace también fundamental en el modelo de desarrollo dominicano. Pues, solo cuando un recorrido por nuestras calles deje de parecer un safari por el Amazonas y se acerque más al concepto conocido de civilización, podremos enfrentar los embotellamientos, el deficiente transporte público, la desordenada infraestructura y el descontrolado crecimiento del parque vehicular.

Anexos

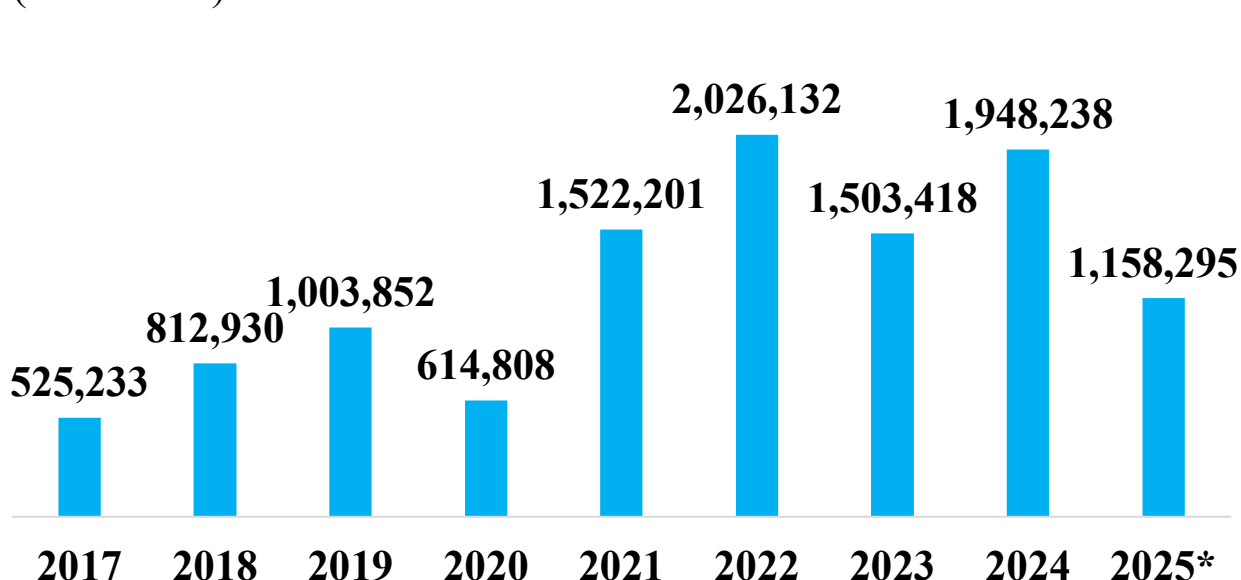
Figura 1. Relación del costo promedio de una multa por exceso de velocidad y la mortalidad vial

(2024, países seleccionados, en US\$, muertes por cada 100 mil habitantes)



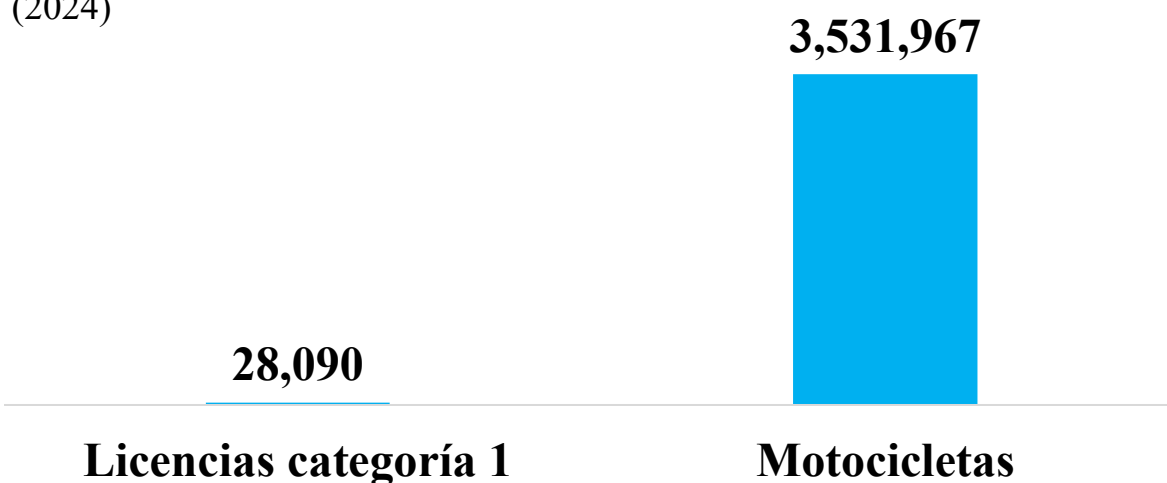
Fuente: Institutos de tránsito de cada país. Organización Mundial de la Salud

Figura 2. Número de multas registradas
(2017-2025)



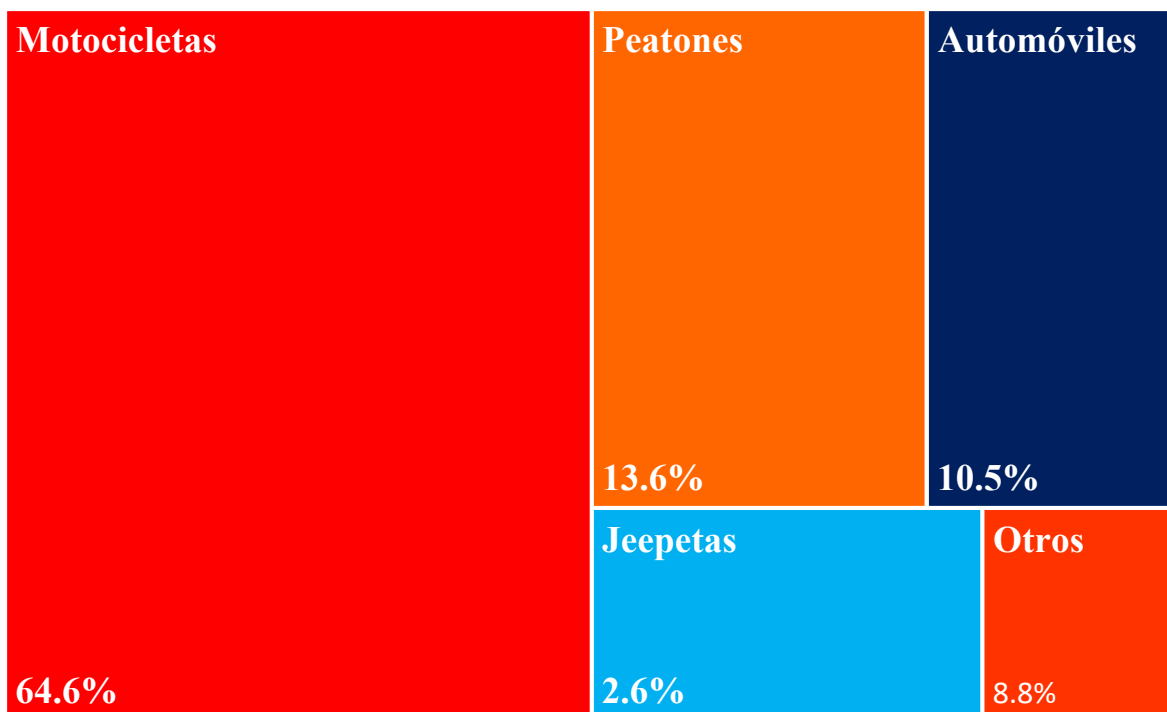
Nota: Enero-Junio
Fuente: DIGESETT

Figura 3. Comparación número de motocicletas registradas versus número de licencias vigentes (2024)



Fuente: INTRANT y DGII

Figura 4. Fallecidos por tipo de vehículo involucrado (2025)



Fuente: INTRANT



Bibliografía:

Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT). (s.f.). Transparencia. <https://digesett.gob.do/transparencia/index.php>

World Population Review. (2025). Road deaths by country 2025. <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/road-deaths-by-country>

Makowsky, M. D., & Stratmann, T. (2011). More tickets, fewer accidents: How cash-strapped towns make for safer roads. *Journal of Law and Economics*, 54(4), 863–888. <https://doi.org/10.1086/659260>

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). (s.f.). Licencias de conducir. Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI). <https://opsevi.intrant.gob.do/licenses>

Oficina Nacional de Estadística [ONE]. (2025). Anuario de estadísticas de muertes accidentales y violentas 2024. <https://www.one.gob.do/media/3dwdilfx/anuario-muertes-accidentales-y-violentas-2024.pdf>

Mathiasen, P. (2025, mayo 20). Solo 10,827 personas tienen licencias para conducir motocicletas y en RD hay 3.5 millones de motos registradas. *Listín Diario*. https://listindiario.com/la-republica/ciudad/20250520/10-827-personas-licencias-conducir-motocicletas_858413.html

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre [INTRANT]. (2025, mayo 20). Pacto Nacional por la Seguridad Vial en República Dominicana. <https://www.intrant.gob.do/categoria/noticias/pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-en-republica-dominicana>

República Dominicana. Congreso Nacional. (2017). Ley No. 63-17, de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. <https://drlawyer.com/espanol/wp-content/uploads/2020/12/Ley-63-17-de-Movilidad-Transporte-Terrestre-Tr%C3%A1nsito-y-Seguridad-Vial-Rep%C3%BAblicaDominicana.pdf>

Dirección General de Impuestos Internos [DGII]. (s.f.). Parque vehicular. <https://dgii.gov.do/estadisticas/parquevehicular/Paginas/default.aspx>

Ledesma, E. (2025, julio 6). Hombres lideran las infracciones: Multas de tránsito sin pagar superan los RD\$8,000 millones. *Listín Diario*. https://listindiario.com/la-republica/20250706/multas-transito-pagar-superan-rd-8-000-millones-hombres-lideran-infracciones_864827.html