



DISCURSO CLAUDIA FRANCHESCA DE
LOS SANTOS, CONVENCION Y EXPO
ANADIVE: MOVILIDAD SEGURA, UN
NUEVO PARADIGMA EN REPÚBLICA
DOMINICANA SEPTIEMBRE 2019

MOVILIDAD SEGURA, UN NUEVO PARADIGMA EN REPÚBLICA DOMINICANA

Buenos días, Señor Marlon Bonnelly, presidente del Consejo Directivo Nacional, Señor Juan Alberto Ramos, presidente Filial Norte, Señor Manuel Herrera, presidente Filial Este, y junto a ellos, sean mis buenos días a todos los miembros del Consejo Directivo de la Asociación Nacional de Agencias Distribuidoras de Vehículos (ANADIVE), así como a todos y todas los presentes en esta II Convención & Expo 2019

Es un placer poder estar aquí con ustedes, y les agradezco la invitación que me han hecho, por razón de que toda oportunidad de conocimiento es poca, y todo empeño en alinearnos es invaluable, si somos capaces de coincidir en el objetivo superior al que todos, desde lo humilde de nuestras actividades, debemos perseguir para construir una mejor sociedad para todos.

Quisiera antes que nada poner encima de la mesa unos datos:

- El parque vehicular, de acuerdo con las estadísticas oficiales de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), al 31 de diciembre de 2018 contaba con 4,350,884 vehículos de motor, creció en el 2018 en un 20% respecto al 2015. De este total, el 55 % (alrededor de 2.4 millones) son motocicletas. En este aspecto es importante señalar que se reconoce un importante subregistro de vehículos y de mucha mayor dimensión para las motocicletas.

Hay que tomar en cuenta que entre los años 2004 y 2018, la población del país aumentó en un 16%, mientras que el parque vehicular se incrementó en un 149%, verificándose un aumento de la motorización nueve veces mayor al crecimiento poblacional.

Además, está la antigüedad del parque vehicular, que al año 2018, el 46% correspondía a vehículos fabricados en el año 2000 o antes.

- En relación a la accidentalidad de tránsito República Dominicana en 2017 fueron más de 2,800 personas las que perdieron la vida y 105,873 las que se lesionaron en accidentes según el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI).

- Si consideramos la población (en torno a 10 millones de personas) y el tamaño del parque automovilístico (en torno a 4 millones de vehículos) resulta en un dato que nos sitúa al frente como segundo país con más víctimas mortales por accidentes de tránsito en la Región de las Américas.

- Si atendemos a otros indicadores, en el año 2010 los AVPP (años de vida perdidos por muerte prematura en el tránsito) fueron de 110,036. Una barbaridad de años perdidos, de vivencias, de convivencias con aquellos que tanto queríamos. Además, para el 2017, los jóvenes de 15 a 35 años representaron el 54% de las víctimas mortales

- Los accidentes de tránsito se han convertido en la principal causa de muerte violenta en el país en los últimos años.

- Toda esta mortalidad tiene un enorme impacto sobre la sociedad, en términos económicos, que suponen un costo del 2.21% del PIB (Producto Interior Bruto) al que habría que añadir el costo de la morbilidad esos gastos por daños materiales, rehabilitación de los heridos, pensiones, etc.

- Pero también tiene un costo en términos humanos, ya que las pérdidas y daños personales deterioran el estado emocional afectando inevitablemente a las personas, las familias, el entorno social y las comunidades, en un camino que en ocasiones no tiene retorno, y más aún, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) son precisamente los siniestros viales la forma más rápida de producir pobreza.

Nuestro país, al igual que otros, pero con mayor intensidad en algunos casos por ser emergente, vive retos importantes por los que pasa por tiempos de cambios

trascendentales, y déjenme que me centre en dos: la sostenibilidad en el marco del cambio climático y la accidentalidad vial como uno de los grandes problemas de salud.

Los seres humanos enfrentamos la más grande amenaza que nos haya tocado enfrentar durante la existencia de nuestra especie en este planeta, el Cambio Climático, el cual es el resultado de la gran cantidad de gases de efecto invernadero producido por las actividades humanas.

Nuestras ciudades están cada vez más densamente pobladas, en República Dominicana, más del 80% de la población vive en zonas urbanas, y cada vez más comunidades rurales empiezan a desarrollarse y a presentar comportamientos propios de pequeñas ciudades, sin mencionar la constante migración a grandes centros urbanos de alta tasa de crecimiento poblacional, como son Santo Domingo, Santiago y el Distrito Nacional.

Todos estos hechos y fenómenos sociales son razones por las que todos los países del mundo, agrupados en las Naciones Unidas, nos hemos propuesto alcanzar unas metas enmarcadas en unos objetivos ambiciosos que buscan, entre otras cosas, hacer las sociedades humanas sostenibles en el tiempo.

De estos objetivos, dos hacen referencia directa al trabajo que realizamos las instituciones que tenemos que ver con gestionar la movilidad terrestre y la seguridad vial, estos son el objetivo No. 3, Salud y Bienestar, y el Objetivo 11, Ciudades y Comunidades Sostenible, sin embargo, explicaré como lo que hacemos desde el INTRANT, repercute de manera transversal en varias de estas metas globales.

Pero vayamos a los detalles, en el Objetivo 3, denominado Salud y Bienestar, está la meta específica que reza *“Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”*; por tanto, si consideramos que solo las muertes por siniestros viales le cuestan a nuestra economía el 2.21% del PIB que antes mencioné, esto sin considerar lesiones y daños materiales, estamos hablando que de una situación insostenible para nosotros.

En República Dominicana, con el impulso del Gobierno y nuestro Presidente a la cabeza, el Lic. Danilo Medina Sánchez, hemos trabajado firmemente para producir un cambio basándonos en:

- Dotarnos de instrumentos de planificación como son el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, y el Plan Estratégico de Movilidad Urbana.
- El desarrollo de un marco normativo que permita regular los comportamientos de las organizaciones y los ciudadanos para conseguir que los mismos sean acordes a los fines.

Así desde hace dos años con un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial, donde a través de 136 líneas de acción concretas que estamos ejecutando, pretendemos reducir las muertes por siniestros viales en un 30% para el 2020, reflejándose ya una primera reducción de un 10% en el año 2017, en comparación con el año 2016. 2017 el año en que iniciamos a implementar este plan, así como también el año en que aprobamos la Ley 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, año en donde además, pusimos en marcha el órgano rector del sector, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

La primera pregunta que nos formulamos para iniciar, que es la misma que se hace el PENSIV, que desarrollamos en el Ministerio de Obras Públicas (MOPC) cuando no teníamos la ley, a través de un mandato del Presidente Danilo Medina de comenzar a implementar medidas contra esta epidemia, fue ¿Por qué se producen estos accidentes?, y simplificando la respuesta, puesto que esto es más complejo de lo que algunos piensan podríamos decir que es producto de, en primer lugar:

- Factor humano

Los comportamientos inadecuados y riesgosos de los conductores y otros usuarios de las vías, que presentan una falta absoluta de conciencia y responsabilidad.

- Vehículos

Concretamente la tipología –motocicletas, carga, etc- y la antigüedad del parque vehicular con unos vehículos con un mal mantenimiento que acaban no cumpliendo los mínimos requisitos de seguridad.

Respecto al vehículo sería de interés que la gente supiera lo que los investigadores nos dicen:

- Conforme se incrementa la edad de un vehículo y especialmente a partir de los 8-10 años se acelera la probabilidad de que se produzca un accidente por fallo mecánico.

- Dada la evolución constante de los sistemas de Seguridad Activa de los vehículos un vehículo antiguo no tiene la misma capacidad de respuesta que un vehículo nuevo y por lo tanto de evitar un accidente.

- Un vehículo nuevo dispone de mejores sistemas de Seguridad Pasiva que minimizan las consecuencias del accidente. Así por ejemplo, en caso de accidente, el riesgo de fallecer o sufrir una lesión con hospitalización aumenta en función de la antigüedad del vehículo. En comparación con los automóviles de hasta cuatro años, el riesgo es dos veces superior en los de 10 a 14 años y 3,4 veces superior en los de 15 a 19 años.

Todos esos datos objetivos son producto del esfuerzo que en I+D+i (Investigación, Desarrollo e Innovación) realiza la industria automotriz con el objetivo de mejorar la Seguridad de la gente.

Del mantenimiento del vehículo, que quieren que les diga, que ustedes no sepan, demasiado nos hemos acostumbrado, cuando nos es indiferente ver vehículos circulando que no cumplen con los mínimos elementos de seguridad, como pueden ser una carrocería en buen estado, las luces o los neumáticos.

Es por todo ello que las principales medidas y contramedidas que se derivan del PENSV son:

- Potenciar la renovación del parque vehicular mediante los oportunos incentivos
- La puesta en marcha de la Inspección Técnica Vehicular que pronto va a llegar, ya que el Reglamento que hemos desarrollado en el INTRANT está aprobado, y en breve se iniciará el proceso de licitación.

Esta ITV de la que en el futuro hablaremos más, responde a los estándares internacionales, pero además, tiene aspectos novedosos y de particularización para la aplicación en nuestro país, entre las que se incluye la ITV en puertos para evitar la importación de vehículos en mal estado, descartados en los países de origen o con modificaciones que atentan contra la seguridad de los conductores y peatones. Que dejemos de esta forma de ser el basurero de la región en cuanto a vehículos se refiere.

Mencionar el hecho de que de acuerdo con la técnica legislativa que hemos utilizado, en la que los Reglamentos constituyen un marco, y las Normativas irán cambiando a lo largo del tiempo, incrementando su nivel de demanda y exigencia, permitiendo de este modo adaptarse a la población, haciéndolo realista y factible. Como ejemplo estaría la Normativa Técnica sobre las condiciones vehiculares requeridas para la circulación

Es por todo ello que les digo que aunque desde el INTRANT, el Gobierno Dominicano estamos haciendo todo lo que esté a nuestro alcance para lograr cambiar el estado de situación de la seguridad vial, esta no es una tarea privativa, sino que por el contrario debe ser comunal porque responde a un reto compartido, en el que desde la sociedad civil también todos deben hacer su parte.

En su caso desde la Asociación Nacional de Agencias Distribuidoras de Vehículos (ANADIVE) pueden hacer mucho para propugnar por que tengamos vehículos más seguros, pueden apoyar en ese sentido el establecimiento de procesos tan importantes como la Inspección Técnico Vehicular que pretendemos instaurar próximamente, pero también pueden auto exigirse mayores estándares respecto de los elementos de

seguridad pasiva y activa de los automóviles que comercializan. Conocer la Ley 63-17, ya que los toca de manera directa.

La responsabilidad social corporativa de las empresas que comercializan automóviles en República Dominicana puede estar perfectamente orientada a acciones que contribuyan a mejorar la seguridad vial, en armonía con su propio core-business, para lo cual encontrarán siempre como aliado al INTRANT.

Al fin y al cabo, beneficio social y beneficio empresarial, no tienen porque estar reñidos. Muy por el contrario en el mundo podemos encontrar ejemplos de un más que loable y adecuado casamiento entre ellos que produce la mayor de las rentabilidades, puesto que maximiza la utilidad.

Pero no quisiera dejar de hablar de la movilidad, de una movilidad sostenible, ecológica, y me atrevería a decir en el propio Santo Domingo, que sea posible, porque al paso que vamos, acabaremos por no poder movernos.

Ello enlaza con el Objetivo 11, Ciudades y Comunidades Sostenibles, entre cuyas metas específicas está “De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, los niños, los envejecientes y las personas con movilidad reducida. ***“El país desarrollado no es aquel donde el pobre tiene auto. Es aquel donde el rico usa el transporte público”.***

Es evidente, al estudiar esta meta del objetivo, que proporcionando sistemas de transporte más eficientes, económicos y sostenibles, también aportamos a la reducción de la pobreza y la desigualdad, pero también aportamos al crecimiento económico, así como colaboramos con mitigar el cambio climático.

En la medida que nuestros medios de transporte sean más eficientes, seguros y menos contaminantes, estaremos contribuyendo no solo con el desarrollo económico, sino también con la calidad de vida de la gente, en razón del impacto que esto tiene en la prevención de enfermedades producidas por la contaminación del aire, o con reducir los costos relacionados a desplazarnos.

La industria automotriz no puede estar, como de hecho no lo está, ajeno a ello, y en el futuro estará todavía menos ajena a esta realidad.

Así, al igual que antes les hablaba del esfuerzo de la industria automotriz, por mejorar la seguridad, ahora les quiero llamar la atención sobre el esfuerzo que en otro sentido complementario está haciendo la misma desarrollando nuevos modelos de negocio.

Toyota adquirió la mayoría de Taxi, una plataforma de traslado compartido ride-sharing, como un esfuerzo para crear su propia plataforma.

Igual Volvo, reconociendo que los consumidores urbanos están repensando la propiedad del automóvil tradicional, ha creado M, iniciaron en USA y Suecia, Volvo proporcionará acceso bajo demanda de los automóviles a los usuarios a través de una nueva modalidad.

Al fin y al cabo, no soy yo, sino esa propia industria motriz la que está cambiando el foco del negocio, buscando nuevas oportunidades que ayuden a mejorar la sostenibilidad del negocio y de la sociedad en general.

Del mismo modo podría hablarles del esfuerzo de la industria por el desarrollo de vehículos menos contaminantes, en el que se enmarca el vehículo eléctrico, o el vehículo autónomo que contribuirán sin duda a mitigar algunos de los problemas que les cite anteriormente.

En ese mismo sentido, me place informarles que en junio pasado iniciamos una mesa de trabajo interinstitucional en materia de energía alternativa de transporte, liderada por el INTRANT el Ministerio de Energía y Minas, con la colaboración de organismos internacionales como el BID y la Agencia Francesa para el Desarrollo, cuyo propósito es precisamente incentivar el uso de energía no contaminante, o baja en emisiones, así como la formulación de las políticas públicas que sean necesarias. Este espacio conformado por diferentes actores públicos, tiene como siguientes pasos inmediatos, la elaboración de una Estrategia Nacional de Electromovilidad, así como de un Reglamento de Electromovilidad.

Por último, en lo que se refiere a este bloque, no quisiera dejar de decirles, que ustedes también pueden atender al factor humano, ayudarnos a intervenir sobre el mismo.

Bien es cierto que nosotros desde el INTRANT hemos realizado un esfuerzo muy importante para mejorar el sistema de acceso al permiso de conducción, que ha incluido el desarrollo de un nuevo marco normativo, con el oportuno Reglamento y Normativas, y en el plano práctico, con el desarrollo de unos nuevos manuales de conducción y correspondientes exámenes y aula virtual, lo cual significa una mejora más que sustancial.

Pero ustedes pueden, como les apuntaba, ayudar más mediante la realización de cursos específicos de conducción de modelos, como lo hacen las grandes marcas en otros países, o mediante el patrocinio de otra tipología de cursos o apoyando programas de todo tipo para escuelas como nuestra Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL).

Como órgano rector del transporte terrestre, comenzamos a impulsar toda una reforma institucional y jurídica a partir del año 2017, estamos regulando con un enfoque integral y moderno absolutamente todo, mencionen un tema del sector, y desde el INTRANT lo estamos regulando, desde nuevos procesos para la obtención de las licencias de conducir, hasta el transporte de carga y el de pasajeros, estamos elaborando innovadores

reglamentos para normar la formación, capacitación y educación vial; la inspección técnica vehicular, entre otros.

Hemos creado espacios interinstitucionales, donde apoyados en tecnologías de la información y comunicación, hemos enlazado bases de datos con instituciones como la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), la Junta Central Electoral (JCE), la Procuraduría General de la República, la unidad de vehículos robados de la Policía Nacional, las empresas aseguradoras, entre otras. Así mismo, hemos dotado a la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) de una aplicación para poder consultar todos los datos de cualquier vehículo con solo ingresar su placa, incluyendo si su seguro está vigente, o si el propietario tiene multas pendientes.

Por primera vez en la República Dominicana, estamos formulando políticas públicas integrales en materia de gestión de la seguridad vial y la movilidad basadas en el método científico, y esto se evidencia en un serie de acciones que hemos emprendido, como es el caso del reordenamiento vial (pares viales, no estacione), la inclusión de la educación vial en el sistema educativo dominicano, los nuevos proceso de formación y evaluación a conductores para obtener la licencia de conducir, la intervención de puntos de alta concentración de accidentes (puntos negros en carreteras y puntos críticos en ciudades), la implementación controles de revisión de alcoholemia, la publicación de mejores estadísticas nacionales sobre los siniestros viales, estudios de movilidad y seguridad vial para la toma de decisiones, la ampliación de nuestro sistema de control de tráfico, entre otros.

Así mismo, como parte del proceso de reforma y modernización del transporte público de pasajeros, el INTRANT trabaja en la implementación del sistema central de recaudo, que establecerá las condiciones para la interoperabilidad entre los distintos modos de transporte como OMSA, Metro y Teleférico. Esta integración representa un hito importante en la movilidad dominicana, al permitir la definición de una nueva política

tarifaria, con condiciones especiales para personas de movilidad reducida, envejecientes y estudiantes.

Todo lo que he dicho aquí es fruto del trabajo de un equipo comprometido con cambiar las cosas en la República Dominicana, un equipo que me honra dirigir, pero contamos también con el apoyo de un conjunto de otras instituciones aliadas, tanto locales como internacionales, de naturaleza pública y privada, a las que cada día se suman otras más, por lo que nos parece propicio el espacio que nos otorgan en esta II Convención & Expo 2019 para expresarles mi compromiso para con ustedes, al igual que con el resto de la sociedad dominicana para la que trabajamos y a la que nos debemos. Apelo a su responsabilidad y desde ya les dejo claro que en todas las actividades e iniciativas que realicen, que tengan como principios y fines los establecidos hoy en mis palabras, me encontrarán y contarán con mi apoyo y el de mi equipo, por lo que no quiero dejar de aprovechar este momento público para invitar a ANADIVE a sumarse a estos esfuerzos, los invitamos a sumarse al coro de aliados que gritamos a viva voz:

JUNTOS, DOMINICANA SE MUEVE MEJOR.