



DISCURSO CLAUDIA FRANCHESCA DE
LOS SANTOS, PARA EL DIÁLOGO INTEC,
SEPTIEMBRE 2019

Descripción de la realidad del transporte en República Dominicana

Empecemos por poner las cosas en contexto, para entender la magnitud y complejidad del problemas que vamos a tratar hoy aquí con todos ustedes, y como desde el Estado lo estamos abordando, teniendo siempre como objetivo salvar y mejorar la calidad de vida de la gente.

Nuestro parque vehicular, de acuerdo con las estadísticas 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 ese total, el 55% (alrededor de 2.4 millones) son motocicletas. En este aspecto es importante señalar que se reconoce un importante sub-registro de vehículos que es de mucha mayor dimensión para las motocicletas.

Así mismo, hay que tomar en cuenta que entre los años 2001 y 2018, la población del país aumentó en un 16%, mientras que el parque vehicular se incremento en 149%, verificándose un aumento de la motorización nueve veces mayor al crecimiento poblacional. Además, está antigüedad del parque vehicular, que al año 2018, el 46 % correspondía a vehículos fabricados en el año 2000 o antes.

Este es un problema serio en la República Dominicana, en el año 2017 2,804 personas perdieron la vida y 97, 821 las que se lesionaron en accidentes, según el Observatorio Permanente de Seguridad Vial (OPSEVI).

Si atendemos a otros indicadores podemos saber que el año 2010 los AVPP (años de vida perdidos por muertes prematuras en el tránsito) fueron de 110,036, situación mas grave aún, si consideramos que el 42% de las muertes por accidentes de tránsito en el año 2017 fueron jóvenes entre 15 y 29 años.

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

En términos económicos, 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 tienen un costo en términos humanos, se deteriora el estado emocional afectando a las personas, las familias, el entorno social y las comunidades, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) son precisamente los siniestros viales la forma mas rápida de producir pobreza.

A todo lo dicho, podríamos añadir algunos otros:

- El sistema de transporte público de pasajero no satisface las necesidades de los usuarios ni contribuye adecuadamente al crecimiento económico del país, y consecuentemente el uso del vehículo particular es desmedido.
- Es especialmente desmesurado, desajustado y peligroso el uso de las motocicletas como modelo de transporte de mercancías y personas.
- Hasta la creación del INTRANT, no contábamos con un modelo de movilidad, ni con planes de movilidad estables y locales.
- No contábamos tampoco, hasta la aprobación de la Ley 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con una planificación del transporte.
- Igualmente, no integrábamos el transporte con otras políticas más que necesarias como Seguridad Vial y el cuidado del medio ambiente, que además de estar relacionado con la Salud en República Dominicana es de mayor riqueza porque en parte al sector productivo de turismo.
- Tampoco contábamos con un enfoque de integración de modos de transporte adecuado, intermodal, y ya les hablaré de que estamos haciendo en este aspecto más adelante.
- No contábamos con un marco jurídico (leyes, reglamentos, normas, etc.) moderno, que pudiera regular los comportamientos del sector del transporte, pero les contaré sobre la reforma jurídica y normativa que estaos actualmente impulsando.
- Por otro lado, las prácticas de algunos agentes del sector transporte no son, por decirlo de una forma suave, correctas, hasta el punto de que más allá de la lícita obtención de

beneficios, el servicio que actualmente se ofrece a los usuarios no es de calidad ni fiable.

- Existe poca conciencia de los problemas relacionados con el transporte y consecuentemente se da una gran resistencia al cambio.
- El ámbito de transporte vive de espaldas a la tecnología extendida en todo el mundo que resuelve muchos de los problemas de su gestión.

Hasta la llegada del INTRANT son pocos los estudios profundos, por no decir ningunos, que había con relación al transporte, así como los oficiales que destacaban por su precariedad, falta de precisión y consecuentemente limitaciones.

Así las cosas, en referencia a esa falta de información podríamos decir que:

- No existía información y/o datos sobre la demanda de transporte.
- No existía información y/o datos sobre la oferta de servicio de transporte.
- No existía información y/o datos sobre la movilidad de las mercancías y las personas y de cómo este se resuelve en atención a distintas variables en distintas zonas geográficas del país.

Y ello aplicado a dos grandes modalidades de transporte, como son el transporte de carga y el transporte de pasajeros.

Es por todo ello, y aprovechando que estamos en este ámbito de la ACADEMIA, que imprimimos una filosofía basada en el método científico, lo cual requería de poseer datos pertinente y confiables, y por lo que consecuentemente comenzamos a desarrollar toda una serie de estudios, con diferentes metodologías y alcances, pero con el objetivo común último de suplir la citada deficiencia, y llevarnos a desarrollar políticas que fueran eficaces y eficientes.

Con todo, son tantos los "problemas" a los que nos enfrentamos que yo prefiero llamarlos "retos", que indudablemente se requiere de una visión holística y de una priorización de los mismos.

Así las cosas, hemos estado haciendo estudios a nivel nacional para conocer todo lo que no se conocía: estudios de tránsito, de movilidad, de demanda, de oferta, puntos críticos, puntos negros, etc.

Uno de los estudios más interesantes, apoyados por la Universidad de Valencia, y que se deriva del propio PENSV, consiste en conocer las percepciones y comportamientos de las personas en torno a todos estos temas.

En este sentido, realizamos el año pasado las dos primeras Encuestas Nacionales, una de Seguridad Vial, y la otra de Movilidad, y obtuvimos algunos resultados más que interesantes.

Nos encontramos con que, a mediados del año 2017, la Ley 63-17 de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial era conocida por un 15.3% de los encuestados, pero más dramático aún, el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2020, el cual junto al marco jurídico anterior constituyen la política pública de Estado en materia de seguridad vial y movilidad, era solo conocido por un 4% de la población.

Otra situación importante de resaltar es que el 84% de la gente piensa que hay demasiados vehículos particulares, lo que concuerda con resultados sobre las preferencias de los dominicanos para desplazarse, ya que el 50% dijo desplazarse precisamente en vehículo privado, resultado no tan diferente al estudio que realizó el INTRANT con la Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD) por el caso específico del Gran Santo Domingo, donde la preferencia por este tipo de medio de transporte fue de un 42%.

Para el caso del transporte público, en esta encuesta realizada a nivel nacional, solo el 30% dice utilizarlo a diario, y se destacan como más utilizados el motoconcho (24,5%) y el carro público (20,7%).

Sobre los desplazamientos a pie, 62.35% dice hacerlo casi a diario, o al menos una o cuatro veces por semana (13.1%), o al menos una vez al mes (11.7%), únicamente un 12.7% nunca lo hace; sin embargo, debemos recordar que muchos de estos desplazamientos a pie son solo una pequeña parte del recorrido que hacen las personas

antes de acceder a otro medio de transporte. Solo un 4.9% dice utilizar la bicicleta a diario, situación entendible ya que entre el 74%-77% manifiesta insatisfacción con elementos claves en la vía como carriles-bici (ciclo-vías), iluminación o la seguridad.

Finalmente, para este caso de esta Encuesta Nacional de Movilidad Terrestre se refleja que los ciudadanos, entre todas las medidas para mejorar el tránsito y la movilidad, dicen que la más necesarios mejorar la educación y formación de los ciudadanos en cuanto a la movilidad, seguida por priorizar el transporte público, además 86% considera que los ciudadanos deberían tener más participación a la hora de tomarse decisiones sobre seguridad Vial y movilidad.

Si hablamos el caso particular del Gran Santo Domingo, muestra se realizan más de 3 millones viajes al día, donde el transporte privado representa 42% de los desplazamientos el uso del carro particular un 32%, el motor 5%, el motoconcho 3%, el taxi Uber 2%, y menos del 1% se realiza en bicicleta.

De esos mas de 3 millones de viajes diarios en el Gran Santo Domingo, el mismo estudio arrojó que el 36% se realicen el transporte público, y de los usuarios de este medio de transporte, un 12% utiliza el Metro y más del 1% lo hacen autobuses OMSA.

El estudio indica que la mayoría de los desplazamientos se realiza por motivos obligatorios (laboral o estudiantil) y estos representan un 71% del total general, lo que es bastante elevado en comparación con otras ciudades (60% en Casablanca, Marruecos, 55% en Tbilisi, Georgia y 31% en París, Francia).

Por otra parte, para el caso la Encuesta Nacional de Seguridad Vial, realizada en el año 2017, tenemos un 10% de los participantes admitió conducir sin estar en posesión de una licencia de conducir reglamentaria, y de este grupo más de la mitad conduce para dirigirse a sus hogares a sus lugares de trabajo.

También, los resultados muestran que la mayoría de dominicanos considera los accidentes de tránsito como una problemática importante o un inbox muy importante (80.3%).

Un 33.7% de los ciudadanos dice haber experimentado sufrir accidentes de tránsito siendo conductores, y de este grupo 16% dicen haber por lo menos un herido grave en el incidente. Por otro lado, más de la mitad de la gente (51.5%) reporta que al menos un familiar suyo ha estado involucrado en un accidente de tránsito.

Pero hablemos ahora de soluciones factibles a la problemática analizada, pues de eso se trata este Diálogo para la Acción,

Complementariamente a describir la realidad, se me ha pedido que en este por foro aborde las que desde nuestro punto de vista son las soluciones factibles para los problemas (retos) a los que nos enfrentamos. En nuestro caso, puesto que tengo el honor de dirigirme al órgano rector del sector transporte, estas soluciones coinciden ampliamente con las acciones que llevamos que hemos llevado a cabo en el INTRANT desde su creación.

Todo inicia, desde el Gobierno encabezado por el Presidente Danilo Medina Sánchez, con la elaboración del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSV) y la posterior aprobación de la ley movilidad terrestre, un logro por el que hemos sido felicitados como país por organismos como la Organización Mundial de la Salud (OMS), el Banco Interamericano de Desarrollo (BDI), la Agencia Francesa para el Desarrollo (AFD), así como han valorado muchos otros esfuerzos posteriores que hemos estado haciendo, como explicaré más adelante, para cambiar la realidad de cómo gestionamos los desplazamientos de personas y bienes, para que éstos sean cada vez más seguros, y eficientes y sostenibles

En este sentido se confeccionaron dos planes:

- El Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial.
- El Plan Nacional de Movilidad Sostenible.

En ambos tuve la oportunidad de jugar un papel esencial, en el primero como Viceministra de Obras Públicas, y en el segundo desde esa misma posición y más tarde desde la propia dirección ejecutiva del INTRANT.

Posteriormente desde el INTRANT también hemos desarrollado el Plan de Seguridad Vial de Motociclistas, y la Guía para la Elaboración de Planes Locales de Seguridad

Vial y Movilidad, que como he dicho tiene una importancia diferencial en el ámbito del transporte en nuestro país.

Actualmente como órgano rector del transporte terrestre, desarrollamos esa reforma institucional y jurídica, como mencionamos, a partir del año 2017, mediante la redacción de los preceptivos Reglamentos derivados de la Ley, y sus Normativas Técnicas. Además de forma provisional, para casos de urgencia, estamos actuando con Resoluciones que permiten actuar de una manera inmediata.

Hasta el momento hemos desarrollado o estamos en proceso (aprobado, en revisión o en consulta pública) los siguientes Reglamentos del Transporte.

- Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbanos.
- Reglamento del Transporte Escolar.
- Reglamento del Transporte de Trabajadores.
- Reglamento del Transporte Turístico.
- Reglamento del Transporte de Cargas.

Del mismo modo, hemos realizado otros sin ser específicos afectan el sector que van, desde nuevos procesos hasta la obtención de las licencias de conducir, hasta otros innovadores como los reglamentos para normar la formación, capacitación y educación vial, los planes laborales de seguridad vial y movilidad a desarrollar por las empresas, administraciones públicas y otras organizaciones, el que tiene que ver con inspección técnica vehicular, el de examen psicofísico, el reglamento que tiene que ver con el necesario procedimiento y régimen sancionador, etc.

En otro orden, además el acopio de datos del que les hablaba al principio que carecíamos, hemos comenzado a reestructurar el sector, registrándolos.

Un hito importante ha sido una reconversión de los Sindicatos en Compañías Privadas lo cual desde fuera no se tiene idea de lo que significa, ya que estamos hablando de que un chofer pasa convertirse en empresario.

Necesariamente hemos puesto en marcha dentro del INTRANT la Dirección de Supervisión y Control de Sanciones, con la que, de forma Autónoma según nuestras

atribuciones, y en conjunción con la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), se ha comenzado a sancionar a los transportistas que no cumplen con las regulaciones. En este momento tenemos todavía un largo recorrido, por qué son muchas las malas prácticas, y menos los recursos para controlar controlarlas, pero lo vamos a intensificar en la medida que no sea posible desde la convicción que hace falta un verdadero régimen de consecuencias para que se produzca el cumplimiento de un sector que desgraciadamente a durante demasiado tiempo se ha instaurado en la anarquía y acampado a sus anchas.

Consecuentemente podemos afirmar que 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 una serie de acciones que hemos emprendido, como es el caso de los pares viales, la inclusión de la educación vial en el sistema educativo dominicano, los nuevos procesos 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, en 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, Teleférico y los operadores privados. Esta integración permitirá la definición de una nueva política tarifaria, en condiciones específicas para personas de movilidad reducida, envejecientes estudiantes.

Cómo podrán apreciar, estamos en plena transición hacia un nuevo paradigma de cómo gestionar la movilidad y la seguridad vial en República Dominicana, uno donde el vehículo privado no será opción predilecta para los usuarios, estamos construyendo un sistema de transporte seguro y verdaderamente orientado a las personas.

Para nosotros es sumamente importante que la academia está interesada en estos procesos, por lo que les agradecemos el espacio en este importante foro para debatir estos temas, pero también para hacer un llamado a toda la sociedad para que se integre con nosotros y pasemos a hacer todos partes de la solución, porque recuerden,

JUNTOS, DOMINICANA SE MUEVE MEJOR,