



DISCURSO CLAUDIA FRANCHESCA DE
LOS SANTOS, CIUDADES INCLUSIVAS,
OCTUBRE 2019

Discurso de la Directora Ejecutiva en el Congreso Ciudades Inclusivas: Una Mirada de Enfoque Inclusivo

Muy buenas tardes Ing. Francina Hungría, presidenta de la Fundación Francina, muy buenas tardes a los panelistas que nos acompañan en este foro, y muy buenas tardes a todos y todas los y las asistentes a este Congreso sobre Ciudades Inclusivas, así como mi reconocimiento a la Fundación Francina Hungría por esta sexta entrega de la tradicional campaña “Bastón Blanco”, en su edición correspondiente al año 2019.

Quiero manifestar mi agradecimiento a los organizadores de este Congreso sobre Ciudades Inclusivas por su invitación, y expresar mi deseo de que este Congreso aporte un enriquecimiento mutuo con el afán de construir una mejor sociedad para todos, en particular para aquellos que más sufren los inconvenientes ocasionados por las carencias que todavía hoy existen para lograr una accesibilidad universal.

Empecemos poniendo las cosas en contexto, para entender la magnitud y complejidad del problema que vamos a tratar hoy aquí con todos ustedes, y como desde el Estado lo estamos abordando, teniendo siempre como objetivo mejorar la movilidad, la seguridad y en definitiva la calidad de vida de los ciudadanos dominicanos.

Nuestro país se caracteriza por concentrar gran cantidad de su población mayoritariamente en sus núcleos urbanos. De hecho, según datos facilitados por la Oficina Nacional de Estadística, en la actualidad mas de tres cuartas partes de la población dominicana reside en zonas urbanas.

Como cabe pensar, el hecho de concentrar núcleos de población en torno a zonas urbanas implica numerosas ventajas para el ciudadano desde muchas perspectivas, y especialmente desde el punto de vista de la movilidad. En las ciudades, por norma general, existe un mejor acceso a los bienes y servicios, mayores posibilidades laborales, mayor accesibilidad al transporte público, distancias de viaje más reducidas, por citar algunas de estas ventajas. Sin embargo, no podemos obviar que esta mayor concentración de población en los aglomerados urbanos genera conflictos en el uso de

la vía pública, que pueden derivar en situaciones en las que los usuarios más vulnerables acaban siendo todavía más vulnerables, y de forma muy particular las personas con alguna discapacidad física, sensorial, intelectual o de otra índole.

Contar con un entorno accesible requiere realizar modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas, en las infraestructuras, en la vía pública, en los edificios y en el sistema de transporte, que no impongan una carga desproporcionada o indebida y que permitan garantizar el uso de servicios en igualdad de condiciones.

En este sentido, existen muchos elementos que son de vital importancia para la creación de una trama urbana accesible e inclusiva para todos sus ciudadanos, entre las que podemos citar:

- Una red de transporte accesible y un mobiliario urbano que permitan un desplazamiento seguro, autónomo y cómodo de los usuarios vulnerables o con movilidad reducida.
- Señalizaciones que permitan una lectura fácil y proporcionen indicaciones a las personas con algún tipo de discapacidad sensorial.
- Sistemas de información y comunicación accesibles para todos.
- Una mayor calidad en la atención al ciudadano, capacitada para prestar servicio y satisfacer las necesidades de las personas con discapacidad.

Sin embargo, y a pesar de los esfuerzos que desde el organismo que dirijo se realizan con el fin de mitigar las deficiencias que impiden una movilidad y accesibilidad para todos los ciudadanos, es frecuente encontrarse con situaciones que dificultan los desplazamientos que en demasiadas ocasiones suponen un riesgo para los usuarios de la vía pública, siendo este riesgo mayor cuando se trata de usuarios vulnerables entre los que se encuentran las personas con discapacidad.

Fruto de estas y otras situaciones de riesgo, en nuestro país nos enfrentamos cada día a un escenario complejo, donde los accidentes se traducen en fallecidos y víctimas de

gravedad. De hecho, los datos reflejan que el número total anual de lesionados reportados por esta causa asciende a cerca de 100,000, muchos de los cuales quedan discapacitados.

Dado este escenario de enorme gravedad, con unas consecuencias sociales y económicas inmensas, el Gobierno del Estado Dominicano tomó la iniciativa de mejorar el problema del tránsito y la seguridad vial mediante la adopción de una serie de iniciativas políticas, tanto a nivel de planificación estratégica como de regulación jurídica, cuyo objetivo fue y sigue siendo el de prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos de todo tipo.

Producto de estas iniciativas surgió la elaboración del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana; la aprobación de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como organismo rector en estos ámbitos. Además, y fruto del compromiso institucional por mejorar la movilidad de los ciudadanos, recientemente hemos tenido la satisfacción de dar a conocer las acciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo, del que hablaremos con más detalle más adelante.

Permítanme comenzar por el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017 – 2020, pues éste se elaboró teniendo en cuenta, entre otras iniciativas internacionales, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible aprobada por los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas en el año 2015, entre cuyos objetivos se encuentra precisamente *“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean **inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**”*.

Para contribuir con este objetivo, el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad vial de la República Dominicana, establece unas líneas de acción encaminadas a la *“Creación de una infraestructura vial segura y **pensada para grupos vulnerables**”*. En este sentido, el deber y el empeño que desde el INTRANT y otros organismos del transporte terrestre tenemos con mejorar la movilidad de los grupos de personas vulnerables es claro, y se manifiesta en una serie de iniciativas, políticas y acciones que estamos llevando a cabo para lograr la consecución de esta meta. A modo de ejemplo, podríamos

citar los semáforos para invidentes que se están empezando a implementar en Santo Domingo, convirtiéndose en la primera ciudad del país en disponer de estos sistemas.

Es por ello que la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, , tiene, entre otras muchas características, la de estar orientada hacia la accesibilidad universal.

En este sentido, y antes de exponerles los aspectos más interesantes de la Ley de transporte en materia de integración del discapacitado, permítanme recordar la **Ley No. 5-13 sobre Discapacidad en la República Dominicana**, en su **segundo Considerando** establece de forma muy clara que *el concepto "discapacidad" evoluciona y resulta de la interacción entre una persona con una deficiencia física, psíquica y/o sensorial y las barreras medioambientales y de actitudes que le impone su entorno físico y social.*

Y es que es ahí, precisamente en las barreras medioambientales, donde el INTRANT, a través de las atribuciones que le asigna la Ley No. 63-17, puede jugar un papel clave, **facilitando** el desplazamiento de este colectivo mediante la reducción de barreras arquitectónicas y la adecuación de las infraestructuras del país a las necesidades particulares del colectivo.

Para ello, entre los *principios básicos de ejecución* de la citada Ley se establece que **la política nacional de transporte terrestre [...] atenderá las garantías de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.** Esto se ve reforzado con una serie de *principios rectores de la movilidad*, donde se establecen tres compromisos:

1. El primero con la **Protección de los derechos de los usuarios tendente al logro de mayores estándares de calidad de los servicios, prestaciones y actividades y a la progresiva inclusión de las personas con discapacidad o condiciones especiales.**
2. El segundo hacia la **Equidad en el acceso al transporte público terrestre de personas, procurando que las personas con discapacidad dispongan del servicio público de transporte terrestre, en todas las rutas existentes o por crearse en el país, con los debidos ajustes y adaptaciones.**

3. Y el tercer compromiso hacia la **Implementación de beneficios sociales para los trabajadores, personas con discapacidad, estudiantes y envejecientes, dirigidos a reducir la incidencia del gasto en transporte terrestre por motivos laborales mediante la adopción de esquemas de financiamiento por el sector empleador, público y privado, como contrapartida de deducciones o exenciones fiscales determinadas.**

Para conseguir estos objetivos, desde la institución que tengo el honor de dirigir estamos trabajando en el desarrollo de una serie de Reglamentos y Normas Técnicas adaptadas a las necesidades específicas de cada colectivo. Por citar algunos ejemplos, en la actualidad estamos cerca de someter a consulta pública un total de 4 Reglamentos del transporte que atenderán de forma genérica las necesidades de usuarios del servicio de transporte público urbano, y de forma particular a los usuarios de transporte escolar, transporte turístico y transporte de trabajadores, estableciendo las características técnicas de los vehículos usados en estos subsectores, así como también atendiendo a la adecuada formación de los conductores de estos, pero siempre tomando en cuenta las necesidades de las personas de movilidad reducida.

Pero no nos engañemos, **discapacidad no es sinónimo de incapacidad.** De hecho, gracias a los avances tecnológicos de la industria del automóvil, y en línea con lo establecido en el Artículo 206 de la Ley No. 63-17 donde se establece que *Las personas con discapacidad que estén en condiciones de conducir con las adaptaciones correspondientes, podrán obtener la licencia de conducir especial*, hemos incluido en el Reglamento de Licencias una categoría de Licencia Especial que permite a este colectivo obtener la licencia, siempre y cuando se haga uso de vehículos con adaptaciones mecánicas, o bien se cuente con los dispositivos aptos para su discapacidad. Sin lugar a dudas, esta iniciativa permitirá aumentar la movilidad de los discapacitados, y al mismo tiempo permitirá garantizar la seguridad del resto de usuarios.

Tal y como les comentaba con anterioridad, **podemos tildar esta Ley 63-17 con la característica de ser inclusiva**, y en esa misma línea, en el desarrollo jurídico que

supone la creación de los Reglamentos de dicha Ley, las Normativas Técnicas derivadas, así como con otros instrumentos, estamos más que respetando este aspecto.

Ahora bien, cambiando al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Gran Santo Domingo, si analizamos con detalle este Plan, podemos observar que ya entre sus objetivos y visión estratégica se vislumbra esta necesidad de considerar a los colectivos más vulnerables.

Entre los objetivos más particulares cabe mencionar el compromiso de lograr un acceso extendido a la red de transporte metropolitana, dando cuerpo al Gran Santo Domingo, de forma que se logre incrementar a largo plazo la cobertura territorial de la red de transporte masivo, entre un 10 % y un 33 %.

Siguiendo con las argumentaciones que justifican la elaboración del Plan de Movilidad Urbana del Gran Santo Domingo, el trabajo realizado previamente a su desarrollo permitió detectar ciertas carencias y necesidades entre las que cabe destacar las desigualdades halladas en el acceso de la movilidad y el incumplimiento de las dimensiones de las aceras con los estándares internacionales, existiendo aceras no reguladas para el tránsito de personas de movilidad reducida, con fuertes pendientes y desniveles salvados con escaleras.

Centrándonos en la parte de este Plan que está orientada a las acciones contempladas en el mismo, se ha establecido una batería de acciones encaminadas a los objetivos anteriormente mencionados, cuyo contenido abarca de forma integral todos los aspectos relacionados con las necesidades que tienen las personas discapacitadas en relación a la movilidad. Estos aspectos van desde el acondicionamiento de las infraestructuras para acoger el público de movilidad reducida, la integración en las estrategias de información, señalización y boletería, de canales adecuados para alcanzar a personas discapacitadas, la producción de guías de diseño y buenas prácticas con requerimientos para personas de movilidad reducida en términos de información y acceso, hasta el diseño de una política tarifaria social.

Igualmente estamos siguiendo esta filosofía en el desarrollo de otros planes de movilidad y seguridad vial, realizados para otros municipios, para lo cual hemos creado una guía con el apoyo de la OMS/OPS, organismo que por cierto coincide en su forma

de afrontamiento totalmente con todos nosotros, con todos los que estamos preocupados por estas problemáticas y estamos dispuestos a dedicar la vida a ello.

Finalizando ya mi intervención, y a modo de resumen de todo lo que les he expresado, es cierto que la ciudadanía de la República Dominicana y sus organismos públicos y privados tenemos por delante la oportunidad de enfrentarnos a unos retos importantes en el ámbito de la movilidad y la seguridad vial, particularmente más exigentes si nos referimos a las personas con discapacidad de cualquier índole, pero no es menos cierto que entre todos estamos sentando las bases, en todos los ámbitos que se precisa, institucional, social, educacional, y normativo, que me atrevo a decir van a permitir, y de hecho ya están permitiendo, **dirigir la mirada hacia un enfoque más inclusivo** y lograr la consecución de un cambio de tendencia hacia una movilidad más segura, accesible, equitativa y sostenible.

Pero no es nada fácil, porque no nos engañemos, todos bien sabemos que el punto de partida está bastante alejado de al que queremos llegar. Refiriéndonos al sistema de transporte podemos calificar al mismo como deficitario, poco eficaz y eficiente, y además de tener que corregir todo eso, debemos añadirle características fundamentales como que sea inclusivo. Casi lo mismo podríamos decir si nos refiriéramos al diseño del entorno urbano, y de las vías para el desplazamiento, especialmente aquellas destinadas al peatón. Valga como ejemplo de ello el caso que hemos comentado de Santo Domingo, pero que podríamos extender al resto del país.

Pero déjenme cerrar mi intervención con una buena noticia, un mensaje esperanzador: Conocemos las deficiencias, somos más que conscientes de que debemos de cambiar las mismas, que lo tenemos no solo en nuestra mente sino en la agenda, y que contamos con instituciones como la de ustedes que de seguro nos van a alentar en el esfuerzo y apoyar en su desarrollo, porque como es costumbre nuestra decir,

JUNTOS, DOMINICANA SE MUEVE MEJOR.