

DISCURSO CLAUDIA FRANCESCA DE LOS
SANTOS, PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL
DE SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLETAS,
NOVIEMBRE 2019

Discurso Directora Ejecutiva presentación

Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas

Buenos días a los presentes,

Los accidentes de tránsito son una problemática mundial tanto a nivel sanitario, social como económico. Son los causantes de miles de muertes y heridos cada año. Es especialmente preocupante el hecho de que muchas de estas víctimas sean niños y jóvenes, siendo una de las principales causas de fallecidos dentro de este grupo de edad en gran parte de los países de todo el mundo.

En este sentido, uno de los medios de transporte que es causante de más muertes por accidente de tránsito son las motocicletas y ciclomotores. Así, América Latina presenta unos niveles bastante elevados de siniestros de este tipo de vehículos. En República Dominicana, en el año 2017, 1,241 usuarios de motocicletas perdieron la vida en las vías, de los cuales, **más de la mitad eran jóvenes entre 15 y 29 años.**

Como pueden apreciar nuestro país es tremendamente castigado por este tipo de siniestros, situándose con uno de los índices de accidentalidad más elevados de todo el mundo. Esto viene dado por varias razones. En primer lugar, y en línea con países como Brasil, Uruguay o Colombia, la cantidad de ciclomotores y motocicletas que circulan actualmente en nuestro país es realmente elevada. De hecho, se ha detectado un aumento exponencial en los últimos años gracias a factores como su bajo coste, las condiciones climáticas y su facilidad de manejo. Un dato que refleja esto con contundencia es que un 54.4% del total de vehículos que hay en República Dominicana son ciclomotores y motocicletas. En segundo lugar, muchas de las normas que existen actualmente para regular el tránsito de estos vehículos no son cumplidas por un porcentaje considerable de su población. Por último, es evidente el deteriorado estado y antigüedad del parque vehicular de estos vehículos. Por todo ello, disponer de un plan que permita regular este tipo de vehículos, para así reducir los accidentes y las víctimas que de éstos derivan, es algo primordial.

Al hilo de esta última afirmación, el presente documento, denominado Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas para la República Dominicana, tiene por objetivo principal conseguir una reducción de los accidentes de tránsito producidos por motocicletas y ciclomotores en nuestro país. Algo que se va a llevar a cabo a través de estrategias que permitan identificar las causas de dichos accidentes; dar a conocer los comportamientos adecuados que hay que llevar a cabo sobre estos vehículos; proponer las medidas oportunas y la manera para controlar la realización de las medidas existentes (las cuales cuentan con carencias generalizadas a nivel de estructura y viabilidad) y formar adecuadamente a los conductores en este ámbito. En otras palabras, hablamos de diseñar e instaurar nuevas normativas con un amplio conocimiento del contexto específico del país y los usuarios viales (las cuales tengan en cuenta la viabilidad, conducencia y aplicabilidad que les haga efectivas en su cumplimiento y eficientes para reportar en el corto, mediano y largo plazo los resultados esperados).

Para poder cumplir con todas estas premisas, el Plan Estratégico se va a llevar a cabo en dos etapas. En primer lugar se realizará un **“Reconocimiento de necesidades asociadas al uso de la motocicleta”**. Esto permitirá ahondar en aquellos aspectos más importantes a la hora de realizar un plan de acción para la reducción de la accidentalidad. Así, se darán a conocer los elementos en los que más habrá que incidir posteriormente, dado que a día de hoy no se encuentran adecuadamente cubiertos. En segundo lugar, se establecerá un **“Marco normativo y de acciones”** que se recogerá específicamente en el **“Reglamento de uso y transporte en motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal”**. Para ello se elaborarán acciones que permitan cubrir las necesidades manifestadas en la etapa anterior, llevando así a crear un marco normativo más claro, específico, concreto, completo, contextualizado y aplicable a la realidad actual y los objetivos que se persiguen en cuanto a la seguridad vial del país (y en específico, de los motociclistas).

Ahora bien, entremos en materia y pasemos a explicar cómo hemos construido este instrumento de trabajo para atacar la problemática que representan la alta siniestralidad de los usuarios de motocicletas.

Con el objetivo de abordar la problemática relacionada con la seguridad y movilidad de los motoristas y su interacción con los demás usuarios de la vía, **se ha diseñado una**

metodología participativa para la construcción del Plan, que incluye una caracterización del problema a partir de fuentes secundarias y un acotamiento cuantitativo a partir de un estudio observacional que supliera la carencia de datos disponibles detectada y que habrá de servir de línea base para la contrastación de resultados del Plan.

La elaboración del Plan tiene en cuenta tres etapas principales, que a su vez contienen una serie de fases o pasos realizados para alcanzar el documento final: Fase Diagnóstico, Fase de Elaboración y Fase de Implementación y Evaluación

En la **Fase de diagnóstico** se identificaron, resaltaron y establecieron las prioridades de estudio relacionadas con las motocicletas, tanto en su uso como en sus conductores.

Con el fin de analizar el estado de los motores se realizó un levantamiento de numerosas variables referentes al estado de algunos elementos de los motores.

- Los datos apuntan que **más del 50% de motores de motores transita con luces faltantes por las carreteras de la República Dominicana.**

- En cuanto a un elemento de seguridad fundamental como son los espejos retrovisores, en este estudio se observa que un altísimo porcentaje de los motores (66,6%) no tiene ninguno de los dos. **Tan solo un 19,9% de estos tiene ambos retrovisores.**

- En cuanto al estado de los neumáticos, pese a que un 43,6% de los motores observado presenta buen estado, tan solo un 12,3% se encuentran en excelentes condiciones. **Los motores con neumáticos en estado regular o malo sería de un preocupante 26,1%.**

- En cuanto a la antigüedad de los motores sobre los que se realizó el levantamiento, **cerca del 23% de las motocicletas es de una alta antigüedad al tener más de 10 años**, mientras que 22.693 (77,2%) motocicletas tienen menos de 10 años de antigüedad.

- En cuanto al uso del casco protector **un 58,6% de no lleva casco protector**, un 8,7% lo lleva sin abrochar, y un 6,5% lo lleva en la mano. Es decir, un 73,8% de porcentaje acumulado no recibe protección del uso de casco.

La Fase de elaboración, como segunda etapa, en base a los Ejes Estratégicos, se procede al establecimiento de un árbol de soluciones, medidas y acciones. En este momento del plan se busca integrar la información disponible y la priorización de necesidades de la primera etapa.

De tal manera que **el objetivo que hemos establecido con este plan es establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito que involucren a las motocicletas**, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana.

Por tanto, este objetivo lo hemos materializado en la misión establecida en este Plan, la cual consiste en prevenir y controlar la ocurrencia de accidentes de tránsito, ESPECIALMENTE AQUELLOS que involucren a las motocicletas, a través de una serie de estrategias materializadas en SOLUCIONES Y medidas que, tras su implementación sistemática y oportuno seguimiento, contribuyan a la mejora y la promoción de la Seguridad Vial.

Todo ello con el propósito de reducir un 20% de muertes ocasionadas por el tránsito de motocicletas a través de 20 Objetivos Específicos, de los cuales podemos resaltar:

- Identificar y controlar las causas actuales de accidentalidad vial que involucra a conductores de motocicletas, pasajeros de motocicletas y/u otros usuarios viales en interacción con las mismas
- Delimitar mecanismo de acción para incidir positivamente en la reducción de accidentes ocasionados por el factor humano
- Delimitar mecanismo de acción para incidir positivamente en la reducción de accidentes ocasionados por el factor infraestructural
- Delimitar mecanismo de acción para incidir positivamente en la reducción de accidentes ocasionados por el factor vehicular

- Revisar y mejorar los **aspectos normativos** que regulan la circulación de este tipo de vehículos, a través de la identificación y modificación de los puntos débiles y el fortalecimiento de los desarrollos precedentes a nivel de legislación y normatividad. Incidiendo en todo momento en el fortalecimiento de la supervisión y control policial y tecnológico.
- Fortalecer la adquisición, mantenimiento y promoción de los **comportamientos** viales seguros dentro de los motociclistas, erradicando los comportamientos riesgosos como medida preventiva para los accidentes de tránsito.
- Y todo ello a través de la **formación y la educación vial** de los usuarios como medida preventiva de la seguridad vial.

Pero veamos ahora la estructura de este Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial de Motocicetas que hemos construido.

En base a ello, el plan se ha estructurado en cinco ejes estratégicos: Factor humano, Vehículo, Vía, Enforcement (reglamentación y fiscalización) e Investigación.

Para cada eje se han establecido un conjunto de árbol de soluciones que se han materializado en una ramificación de medidas, desde un nivel más general a un nivel más concreto. A su vez, cada una de las medidas puede implicar submedidas, que se plasman en la presente versión del Plan o que se desarrollarán en futuras actualizaciones del mismo.

Por citarles algunas de las principales soluciones, medidas y submedidas, algunas de las cuales ya venimos ejecutando desde hace más de un año:

- Mejora y optimización de la formación vial
- Mejora de la capacitación de instructores y formadores y del atractivo de los cursos
- Modificación de las pruebas de acceso a la licencia de conducción
- Establecer estándares mínimos de seguridad activa que deben cumplir las motocicletas

- Eliminación de la circulación de las motocicletas que están compuestas por partes
- Aumentar la facilidad para obtener el casco
- Incentivar el uso de ropa protectora
- Mejora de la visibilidad e identificación de la motocicleta: uso de luces, retrorreflectividad y placas
- Auditorías periódicas de la red de carreteras para garantizar su ajuste a la seguridad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores.
- Intervenir la presencia de sustancias (polvo, aceite, gravilla, basura, escombros) en la carretera que puedan perjudicar a la seguridad del motociclista mediante una mejor limpieza de la calzada.
- Aumentar la iluminación en puntos de alta accidentalidad nocturna y baja visibilidad, especialmente en cruces e incorporaciones.
- Adaptación de las barreras metálicas (bionada) mediante la inclusión de sistemas de protección para los motociclistas.
- Reemplazar los postes de señales de tráfico y semáforos por elementos fusibles tipo "lattix".
- Señalización de puntos negros y TCA, de los motociclistas en el ámbito interurbano y hotspots en el urbano
- Regulación de las pruebas de acceso progresivo a la conducción de motocicletas
- Revisión y modificación de la normativa existente (con relación a establecer al menos dos progresiones y en cada una de ellas limitar velocidad máxima, alcoholemia 0, transporte de menores, limitación de zonas y franjas horarias) a los conductores noveles.
- Regular el acceso a la conducción de motocicletas por cilindradas y evaluación de otras actuaciones de acceso progresivo

- Retrasar la edad mínima para conducir motocicletas de más de 125cc. a los 18 años.
- Regulación del comercio de motocicletas, accesorios y complementos
- Controlar y sancionar la comercialización de motocicletas que no cumplan los estándares
- Regulación del transporte de carga y comercial de pasajeros en motocicleta
- Supervisión y control del comportamiento de los motociclistas
- Diagnóstico Nacional en seguridad vial de la seguridad vial para la población de motociclistas
- Caracterización de los accidentes que afectan a los motociclistas derivada del Diagnóstico Nacional de Seguridad Vial en motociclistas
- Estudios sociológicos de creencias, conocimientos, valores y comportamientos declarados

Finalmente, sin una efectiva y continua evaluación de los resultados no será posible llevar a cabo una adecuada valoración, planificación, diseño, prevención, corrección, mantenimiento e implementación de las medidas y acciones orientadas a la consecución de las soluciones planteadas a los problemas actuales y el logro de los objetivos definidos.

Para la evaluación del Plan descrito se tomaron los indicadores de relevancia adaptados del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (2017-2020):

- Tasa de mortalidad nacional por 100 mil habitantes a causa del tránsito de vehículos motorizados de dos ruedas.
- Número de lesionados a causa del tránsito de ciclomotores y motocicletas
- Cantidad de accidentes de ciclomotores y motocicletas
- Cantidad de contravenciones de ciclomotores y motocicletas

- % Cobro de contravenciones
- Actitudes de la población hacia la seguridad vial de los vehículos de dos ruedas
-