



DISCURSO CLAUDIA FRANCHESCA DE
LOS SANTOS, REVISTA
MERCADO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA
SUMMIT, MARZO 2020

Discuso

Revista Mercado: Transporte y Logística Summit 2020

Antes que nada, nos honra sobre manera participar por segunda ocasión en este Congreso de Transporte y Logística 2020 que organiza la Revista Mercado, pues estos espacios se constituyen en “tanques de pensamiento” que contribuyen a evaluar objetivamente lo que estamos haciendo y lo que debemos hacer en estos temas en la República Dominicana, y eso coincide con la forma de mi gestión que se basa en fomentar el pensamiento estratégico, porque los problemas asociados a los que nos enfrentamos son complejos y así que son las soluciones que requieren su tiempo. Mas si tenemos en cuenta que durante demasiado tiempo a esto no se le ha prestado la atención que merece, a pesar de la importancia que tiene para el desarrollo del país y por lo tanto para el bienestar de toda la población.

Debemos decir que nuestro país se encuentra en un franco proceso de desarrollo sostenido, solo en los últimos 7 años la economía creció un 6% en promedio, destacándose entre los sectores más dinámicos precisamente el Transporte y Almacenamiento. Es por lo anterior que nuestro país aparece en los primeros lugares el raking regional de crecimiento del PIB, tal y como lo resaltara el Presidente de la República, Lic. Danilo Medina, en su discurso de rendición de cuentas el pasado 27 de febrero.

Pero un país en crecimiento como el nuestro, tiene que hacer frente a la intensa dinámica envuelta que se deriva de ello, dinámica que se refleja en la manera en que se desplazan sobre su territorio los bienes y las personas, más aún, la correlación entre crecimiento y transporte es evidentemente clara, el crecimiento económico es directamente proporcional al incremento de nuestra necesidad por un transporte más eficiente, seguro y sostenible, pero asimismo, en la medida en que mejoramos nuestro sistema de movilidad, se produce también un impacto positivo en el desarrollo económico.

Por lo dicho anteriormente, el Gobierno ha hecho cuantiosas inversiones para mejorar la conectividad en nuestro país, al punto que actualmente la República Dominicana ocupa el primer lugar en materia de infraestructura de transporte en Centroamérica, según el Reporte Global de Competitividad 2018-2019.

Sin embargo, mejorar la movilidad terrestre no es solo un asunto de obras de infraestructura física, sino que se necesita además el desarrollo y el soporte de la tecnología, para ser más eficientes, y sobre todo ello previamente se debe construir un entramado institucional encargado de establecer un ordenamiento jurídico, operativo y evaluativo que dote de procedimientos y normas claras, cumpliendo estándares internacionales, que configuren las políticas públicas que se implementan en el sector, y eso es precisamente lo que hemos venido haciendo desde la aprobación de la Ley No. 63-17 de “Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” y la puesta en operación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

No en vano, dicha institución, que me honra dirigir, acompañada de un equipo comprometido con mejorar la calidad de vida de la gente, ha tenido entre sus objetivos fundamentales el propio desarrollo de la Ley con sus preceptivos Reglamentos y Normativas Técnicas derivadas de acuerdo a la técnica legislativa que se ha utilizado.

Los economistas Daron Acemoglu y James Robinson hicieron un análisis exhaustivo, en su obra “Por qué fracasan los países”, para determinar las razones que existen para que algunos países alcanzaran el desarrollo y otros no, algunos incluso gozando de condiciones geográficas y ambientales muy similares, y la conclusión fue que la construcción de una institucionalidad sólida e inclusiva determinó esos niveles de mayor avance de las naciones del mundo, y es en esto que acabo de decir es que radica el secreto sobre la importancia de lo que estamos haciendo en el INTRANT desde su

creación, la creación de una institucionalidad que soportará operaciones eficientes en el sector transporte con una filosofía de sostenibilidad e igualdad.

Precisamente la “Institucionalidad” constituye un Eje fundamental en nuestros planes estratégicos marco, tanto en el de Seguridad Vial, como en el Movilidad Sostenible, y en este aspecto es donde hemos mostrado un gran avance en los últimos 3 años, en tan poco tiempo que las autoridades del transporte de países como Panamá, Costa Rica, España, Colombia, entre otros, nos lo reconocen, como también hacen lo propio organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Organización Panamericana de Salud (OPS/OMS).

De tener un modelo ineficiente con varias instituciones dispersas en el sector transporte, cada una con sus propias políticas y planes independientes, con datos sesgados, un marco jurídico fundamentalmente del año 1967, cuando apenas éramos 4 millones de habitantes y no existían ni siquiera las principales vías que hoy tenemos, pasamos a dotarnos de una política integral de movilidad y seguridad vial, moderna, con un órgano rector de carácter nacional, el INTRANT.

Como mucho de ustedes saben, hemos estado trabajando dentro del marco de esta nueva institucionalidad en el sector transporte, en la elaboración de un sin número de reglamentos que están estableciendo orden donde antes no lo había, estas nuevas reglas están impactando en el sector al que ustedes pertenecen, operando sobre los procedimientos para la adquisición de las licencias de conducir, hasta la manera en como desde los gobiernos locales se planifica la movilidad y la seguridad vial, estamos estableciendo procesos tan importantes como la Inspección Técnico Vehicular (ITV), para garantizar un estado óptimo de los vehículos que circulan en las vías.

Pero eso no es todo, estamos estableciendo estándares de calidad respecto de los servicios de educación vial en instituciones públicas y privadas, estamos reglamentando también las escuelas de chóferes, el transporte escolar, el transporte laboral, taxis, motocicletas, vehículos de movilidad personal, en fin, ustedes mencionen un tema y yo les diré que estamos trabajando en su reglamentación.

En ese sentido, uno de los principales reglamentos que hemos estado trabajando en materia es el de transporte de carga, con el apoyo del BID y la Universidad de Valencia, mientras que emitimos la Resolución No. 0001-2019 para establecer medidas básicas de seguridad vial en este subsector hasta tanto se apruebe el reglamento correspondiente.

El Reglamento de Carga, que contempla aspectos sobre los estándares a cumplir por lo vehículos, por los operadores, del registro de los mismo y de todos los actores de la cadena logística, que regula los contratos para realizar el oportuno transporte de cargas, los seguros, de los tan importantes conductores, con los requerimientos de licencias (conocimientos y condiciones psicofísicas), de sus tiempos máximos de conducción, de los necesarios indicadores de desempeño, así como de las sanciones asociadas que fomenten el cumplimiento, y otras muchas cuestiones, que por falta de tiempo desgraciadamente no les expondré en el día de hoy, pero de lo que se hablará sin duda en el futuro y bien.

Hemos dicho y reiterado, parafraseando al especialista internacional Parag Khana cuando describe lo que él denomina como “conectografía”, en el sentido de que hoy importa más cómo se conectan las ciudades que sus propias fronteras geográficas. Por tal razón hemos dado toda la importancia a lo que hacemos desde el INTRANT por efficientizar la cadena logística, más cuando tenemos el reto de lograr, entre otras cosas, lo que establece la Ley 1-12 de Estrategia Nacional de Desarrollo en su Objetivo Específico 3.3.7 de “Convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica”.

Únicamente por compartirles dos datos del estudio realizado recientemente por el BID, el cual ya tendré el momento de presentarles en más detalles, que lleva por título "Desarrollo y Análisis del Esquema de Costos, Procesos y Tiempos de Transporte de Carga de República Dominicana, en base a los Resultados del Análisis de Cadenas Productivas en Corredores Logísticos Piloto. Informe de Diagnóstico y Propuesta", cuando se realiza la "Síntesis de características del sistema de transporte actual" se constata que:

- El negocio del transporte terrestre en RD es un mercado distorsionado, con un elevado nivel de informalidad (70%) que pone en riesgo la eficiencia del transporte y la calidad de los productos, y que presenta prácticas que afectan la libre competencia y la capacidad de elección de los cargadores

- El resultado económico que obtienen las empresas (y, particularmente, los transportistas informales sindicalizados) es reducido y, en algunos casos, no compensa el trayecto contratado. En gran medida, la pérdida de valor se debe a la sobre oferta existente, a la obsolescencia de la flota, y a un conjunto de negocios de intermediación poco transparentes y frecuentemente abusivos.

- Una ley que te indica garantizar la libre competencia y el no monopolio. Ya ustedes se pueden imaginarlo que es.

No puedo mentirles, tenemos retos importantes por delante respecto a la movilidad y la seguridad vial, para nadie es un secreto que tenemos una de las tasas de accidentes de tránsito más altas del mundo, 34.6 muertes por cada 100 mil habitantes, según el último informe de la Organización Mundial de la Salud que utiliza datos correspondientes al año 2016, sin embargo, las cosas empiezan a cambiar, pues empezamos a priorizar las intervenciones en base a información de inteligencia basada datos estadísticos objetivos,

más precisos, que nos dicen donde, cuando y como atacar la problemática; pero estamos también reorganizando el sistema integrado de transporte público de pasajeros, pues no hay solución definitiva a los problemas del congestionamiento que no sean movernos a la colectivización del transporte.

Con el propósito de cambiar la realidad de nuestro sistema de transporte público de pasajeros, avanzamos en pasos concretos respecto de la implementación del Plan de Reordenamiento del Sistema Público de Transporte de Pasajeros, para lo cual la licitación internacional fase 1 de los nuevos corredores de autobuses de Santo Domingo, Abraham Lincoln, el Nuevo Domingo Savio y el corredor Avenida Ecológica-Ciudad Juan Bosch. Por razones de tiempo no desarrollaré aquí todos los detalles de estos corredores, pero pueden descargar la más reciente edición del Boletín de nuestro Observatorio Permanente de Seguridad Vial, donde, entre otras cosas, encontrarán más detalles sobre este aspecto.

Sin embargo, la idea fundamental es sustituir el elevado número de unidades de carros públicos, micro buses y mini buses, que actualmente brindan un servicio deficiente, y ocupando demasiado espacio de la vía, por un nuevo sistema basado en corredores, donde menos unidades, compuestas por autobuses modernos de mucha mayor capacidad y eficiencia, brinden un servicio de acuerdo a estándares mínimos de calidad.

Señoras y señores, ha venido una nueva forma de gestionar la movilidad terrestre en República Dominicana, la misma que empezó como una revolución silenciosa de orden fundamentalmente jurídica e institucional, que ya está impactando no solo a las presentes generaciones, sino también a esas que están por venir, y por lo tanto ha venido para quedarse, y aunque algunos de los cambios que quisiéramos ver se tomarán tiempo, esfuerzos y recursos, todos sabemos que un largo viaje comienza siempre con los primeros pasos, y son esos primeros pasos firmes lo que estamos haciendo hoy, creando las bases para que permitan la consolidación, pero trabajando sobre los cimientos

indestructibles de lo que hemos construido hasta ahora siempre con el apoyo de todos ustedes, ya que sin su compromiso y el de todos, este anhelo no se podría conseguir.