

# Los Usuarios Frágiles de las Vías

Ing. Mario Holguín

Septiembre 29, 2008, Santo Domingo.

El parque de motocicletas de República Dominicana ha experimentado un crecimiento inusitado desde el 1999 si tomamos en cuenta que para ese año solo se registraban, según la Dirección General de Impuestos Internos, 375,023 unidades en todo el territorio nacional.

Según el último reporte de este organismo gubernamental, el 2007 mostró la cifra de 942,180 motocicletas mediante el mecanismo de expedición de placas, mientras se afirma por otro lado que sobrepasan realmente el millón doscientas mil, ya que existe una gran cantidad de motocicletas de introducción al país o/y de ensamblajes ilegales; sin certificación técnica de circulación y sus conductores; sus conductores sin licencia de conducir, pese a que se ha iniciado en los últimos meses este proceso de emisión, sin mayores repercusión.

Con relación al total de vehículos de todo tipo, las motocicletas representan un porcentaje que oscila desde 38.39% en el 1999 a 44.42% en el 2007. En el año anterior se experimentó una leve distorsión de decrecimiento respecto al volumen del parque, aunque continuara ascendentes los vehículos de dos ruedas en número absoluto.

El crecimiento en nueve años ha sido de aproximadamente un 60.19%, obviando lo afirmado en cuanto a la cantidad de unidades de circulación irregular.

El hecho de constituirse en una población atractiva con respecto al número total de votantes en la República Dominicana, los motoristas pudieran alcanzar eventualmente un 25%; el mayor segmento representado por los motoconchistas (moto taxistas) es utilizado en las campañas políticas para diversos fines, desde

portar banderas partidarias en las marchas y caravanas por paga en efectivo y en combustible; entregarles unidades por iniciativa de candidatos; prometerles fuertes inversiones con recursos del Estado y hasta organizarlos en sindicatos y confederaciones.

Si bien la motocicleta se convierte en el vehículo ideal para cometer actos delincuenciales, la realidad es que el motorista es en sí mismo, su carrocería.

Por lo general, un joven conductor temerario y sin ninguna educación vial ni respeto a las normas y las leyes, se constituye en conclusión, en un factor de alto riesgo para la sociedad.



A raíz de un estudio de análisis e interpretación de las estadísticas de los accidentes de tránsito del 2007 en nuestro país, que hicieramos a principio de este año 2008, y que tituláramos "Situación Actual de la Seguridad Vial en República Dominicana", reafirmamos el compromiso ineludible de crear conciencia ciudadana en

unos casos, para disminuir el índice de siniestralidad en nuestras calles, y de motivar en otros casos, a las instancias de poder para la aplicación de buenas prácticas de políticas de Estado, que para el 2007 alcanzó la cifra de 1492 fatalidades y 1478 lesionados, aumentando las muertes con relación al año anterior en 108. Obviamente, sin contar con los fallecimientos post hospitalarios.

Casi todas las iniciativas que tratamos de impulsar desde nuestra posición de Subsecretario de Tránsito, quedaron en el marco teórico debido a que el país estuvo inmerso en una activa campaña política por alcanzar la presidencia de la República. Empero, los análisis de las estadísticas definieron claramente nuevos puntos críticos en la red viaria de nuestro territorio.

De los resultados obtenidos, una atención particular merece el sector de usuarios vulnerables de las carreteras: el motorista y su motocicleta, que para mí constituye un tema consustancial al de siniestralidad en la vía pública.

El conductor de motocicleta conjuntamente con los peatones son los usuarios de las vías más sensitivos y propensos a sufrir daños, esto es, lesiones o muertes en grandes proporciones a causa de accidentes de tráfico.

Sesenta y tres víctimas mortales en motores fue el promedio mensual en República Dominicana en el 2007, haciendo un total de 748 muertes registradas, sin contar los fallecidos después que los heridos fueran hospitalizados. Esto quiere decir, que la familia dominicana pierde dos o más de sus hijos en motocicletas diariamente.

Finalizado el proceso electoral, las autoridades fortalecieron las medidas de fiscalización de las infracciones, las cuales habían flexibilizados por razones políticas. En forma especial, la vigilancia se ha acentuado en avenidas, túneles y elevados.

Del total de accidentes ocurridos en todo el territorio nacional, alrededor de 23,000 accidentes de tránsito, en un 68% la motocicleta tuvo participación.

La vulnerabilidad de los peatones también es evidente con 385 víctimas, mientras que los motoristas fallecidos por diferentes causas de accidentes, se elevó a 451 en el 2007, siendo la principal, la colisión con otro vehículo de cuatro ruedas,

Los traumatismos causados por accidentes de tránsito son devastadores de la economía, no solo familiar sino también del país.

Pues, el presupuesto de la Nación se toma para los servicios inesperados de salud, impidiendo el avance de planes y proyectos de desarrollo.

De los grupos vulnerables, peatones y motoristas, de los últimos el 77% son afectados por lesiones, mientras que el 23% lo constituyen los peatones.

Sin embargo, de los que quedan lesionados por accidentes de tráfico, desde el punto de vista global, el 31% son motoristas, siendo la mayor carga en este sentido; los automovilistas afectados en un 35%, y en menor grado los conductores de

autobuses y los "No Identificados", que se reportan en un 5% y un 1%, respectivamente.

La proliferación de las motocicletas para uso de taxis denominado moto-taxis t r a j o también como consecuencia el crecimiento de la delincuencia en la población. Es por eso el gran desafío que tiene el Estado dominicana que se suma los altos índices de siniestralidad.

En la actualidad, se desarrolla el Programa de Seguridad Democrática o Seguridad Ciudadana dirigido por el Ministerio de Interior y Policía, cuyo objetivo fundamental es disminuir los sucesos y las víctimas por violencia delincencional.

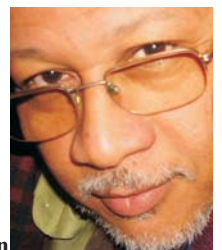
Para lo cual, se ha iniciado un trabajo de dotación de licencia de conducir a estos conductores, exigencia que se agrega a la de portar casco protector, y a los que prestan servicio de transporte, llevar además, su chaleco reflectivo correspondiente, si que obedezca a un plan estratégico nacional.

La real desigualdad social que impera en nuestros países iberoamericanos, obliga a que los jóvenes especialmente, desarrollen diversas modalidades de empleo tomando como medio fundamental las motocicletas. No solo como taxis en los centros rurales y de transporte a sus predios agrícolas, sino también, en las zonas urbanas de clase alta, media y baja.

Habiendo una gama de usos que van desde servicios de distribución de mercancías en locales de expendios de alimentos y productos farmacéuticos hasta mensajerías, distribución de periódicos y traslado a sitios laborales.

A estas actividades habría que adicionar la alta tasa de delitos diversos que se registran cada día por la facilidad y manejabilidad para evadir persecución.

Hace falta un plan nacional de seguridad vial.



**Ing. Mario Holguín**

*El Ing. Mario Holguín es Presidente de la Fundación Red de la Dignidad - FundaReD- y Subsecretario de Estado de Tránsito Terrestre de Obras Públicas*