

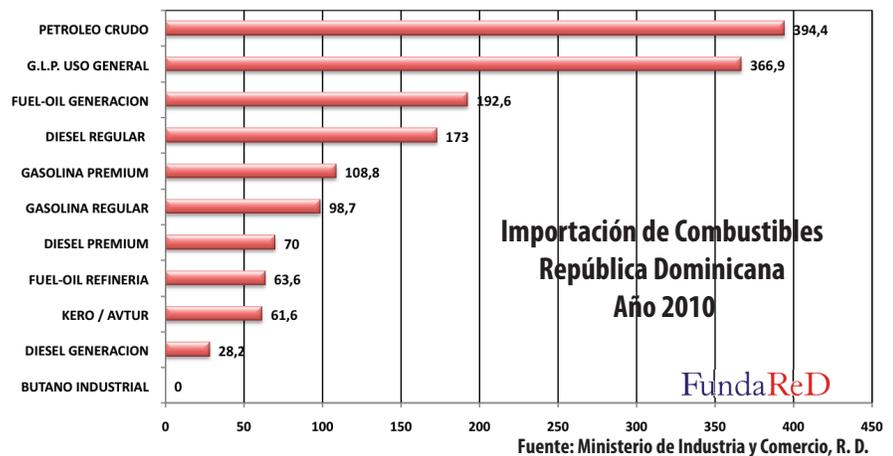
Medidas Alternas ante la CRISIS DEL PETRÓLEO 2011

A propósito de las alzas que se experimentan en los carburantes y que afectan indefectiblemente las economías mundiales, me permito hacer algunas humildes reflexiones que quizás pudieran serles interesantes y útiles.

Ahora que se gestionan en República Dominicana iniciativas que den al traste con la crisis local, ya que se vislumbra ésta pudiera convertirse en catastrófica para los países no productores de petróleo.

Estados Unidos, por su parte, ante crisis escalonadas que vienen presentándose de manera profunda, ha tomado decisiones relevantes para continuar su rumbo de nación desarrollada. Para el 2009, por ejemplo, aprobó la Ley de Recuperación y Reinmersión, llamada Ley de Estimulo, cuyos objetivos transcribo textualmente: "La Ley Americana de Recuperación y Reinversión del 2009 (Ley de Recuperación) entró en vigor el 17 de febrero del 2009 cuando la firmó el Presidente Obama. Esta ley es una respuesta extraordinaria a una crisis como ninguna otra desde la Gran Depresión, e incluye medidas destinadas a modernizar la infraestructura, incrementar la independencia energética, ampliar las oportunidades educacionales, conservar y mejorar la accesibilidad del programa del cuidado de la salud, brindar ayuda tributaria y proteger a los más necesitados en nuestra nación". Fuente: Ley de Recuperación. EE. UU. 2009.

Ha de verse con claridad en la formulación de los propósitos de la pieza legislativa, la inclusión de iniciativas frente a los vaivenes del mercado petrolero global con efecto sobre la seguridad viaria y otros factores convergentes.



Ya los especialistas confirmarán si las causas y consecuencias de la actual crisis de los carburantes corresponden a las mismas que dieron origen a la del 2009 en lo referido al mercado.

Lo importante es que en medio de las dificultades de desarrollo de los pueblos, estos se crecen con sacrificios e ingenios para enfrentarlas, para de esta forma sobrevivir y a veces fortalecerse.

GAS NATURAL Unidad MMBTU / M3..... 1.2
CARBON MINERAL Unidad Ton. Métricas..... 41.03

Aunque la República Dominicana, tenemos entendido, no recibe petróleo libio. Sin embargo Libia pertenece a la Organización de Países Exportadores de Petróleo -OPEP- a la cual también pertenece Venezuela, nuestro principal suplidor. Lo cierto es que las distorsiones en el mercado petrolero tan complejo afectan grandemente el desenvolvimiento de nuestra economía, en especial cuando hay baja en

la producción mundial, como ocurre en estos momentos.

Los retos para nosotros son relativamente más grandes, porque no hemos todavía estructurado fuentes alternas para minimizar el uso de los carburantes tradicionales.

favorable, aunque mucha debilidad en el sistema de autoridad.

El gobierno español ha emitido el **Real Decreto 303/2011 del 4 de los corrientes** para la reducción en 10 km/hr en carreteras, lo que repercutiría, según los analistas, en la

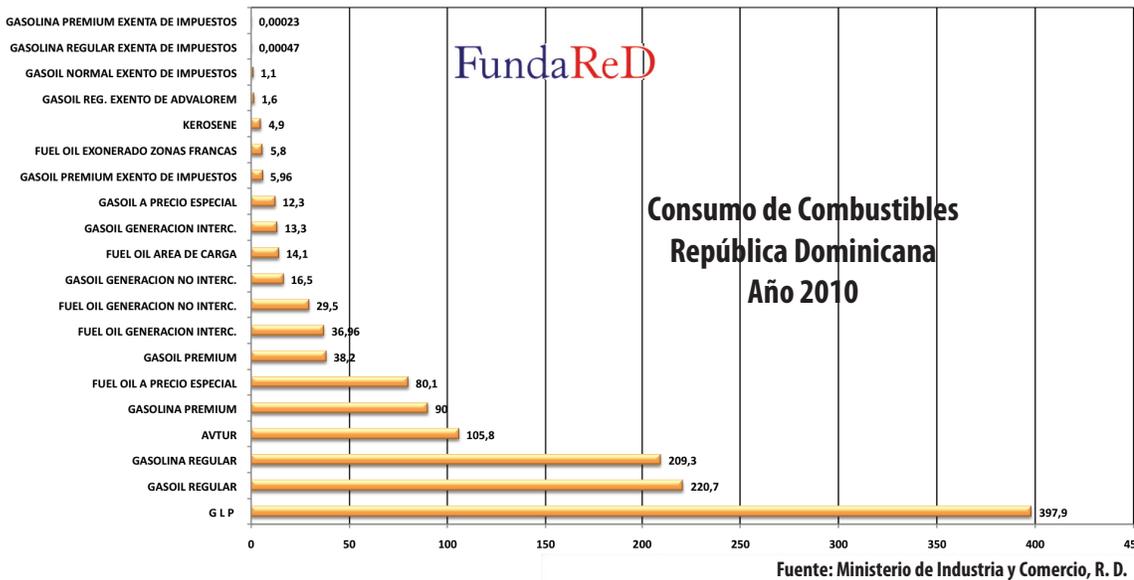
disminución de los siniestros viales en un 10%, pero asimismo traería un ahorro anual de combustible de 1.5% respecto al 2009, que viene a representar más de 705 millones de euros, según el informe del Ministerio de Interior.

La disminución del consumo de combustible se sumaría a la de reducir también los

gastos por consumo energético en la iluminación pública en un 50% afectando la red viaria nacional de manera drástica.

El Decreto señala que "...en los supuestos de reducción del límite genérico de velocidad en autopistas y autovías de 120 km/h a 110 km/h resultará de aplicación la pérdida de puntos establecida en el anexo IV para el límite de velocidad de 120 km/h"; opinión dada antes de la entrada en vigencia de la ley por organismos oficiales, referente a la licencia de conducir.

Sin embargo, hoy establece sanciones muy específicas, tales como: "circular a 116 km/h (incluyendo el margen de error del radar) será ya sancionado con 100 euros, lo mismo que ir a 120 km/h. Se triplicará la multa para los infractores que sean sorprendidos circulando entre 141 y 150 km/h, que tendrán que desembolsar 300



De cara a la crisis generada por la baja en la exportación del petróleo libio se plantean posibles paliativos desde diferentes ejes temáticos fundamentales a partir de los grandes consumidores de la sociedad. En esta ocasión, solo me referiré al aspecto de infraestructura viaria, transportación y tránsito vía terrestre porque son los temas vinculantes a la seguridad vial, a fin de cuenta, se trata de la preservación de la vida.

Resulta que los miembros de la Unión Europea han tomado muy en serio lo que está sucediendo en el norte de África. Razones por las cuales están implementando numerosas medidas que conlleven a ahorrar combustible. Pues el 75% de las exportaciones Libias tienen como destino los países de Europa donde menos del 9% le corresponde al Reino Español, por eso la manifiesta preocupación de sus autoridades por aliviar los embates de la crisis actual con medidas precautorias.

Entre las más discutidas en estos momentos es la que respecta al límite de velocidad en autovías y autopistas. Situación esta que no es similar a la nuestra, por lo que veremos más adelante, ya que nosotros tenemos la legislación



euros; ayer sólo 100. Y no sólo eso, a 171 km/h habrá que pagar 500 euros (antes 400), a 181 un total de 600 euros (antes 500) y aquellos que pisen el acelerador hasta llegar a los 191 km/h ahora irán a prisión (entre tres y seis meses o multa de 360 a 144.000 euros o trabajos en beneficio de la comunidad), cuando antes les suponía una multa de 600 euros y la pérdida de seis puntos”.

Lo que hace suponer, según los analistas, que habrá una recaudación por violación a la ley superior a un 30% por encima del monto actual que significará cerca de 21 millones de euros.

Antes del sometimiento del Decreto Ley, de carácter transitorio, el Jefe del Gobierno Español, se vio precisado en aclarar días antes que la prioridad de la iniciativa radica en el ahorro energético, no en la seguridad vial ni en las multas, pese a la incidencia positiva que tendrá en estos últimos aspectos.

Según el Gobierno esta medida contribuirá a “reducir un 15% el gasto en gasolina y un 11% el del gasóleo”, enfatizó Rodríguez Zapatero frente a los medios de comunicación.

El Jefe del Ejecutivo, José Luís Rodríguez Zapatero, a través de la Agencia EFE del 28 de Febrero pasado, calificó la medida de reducción de la velocidad para ahorrar energía como “necesaria y conveniente”, aclarando que tiene otros efectos positivos, como salvar vidas, por lo que las críticas, a su juicio, resultan sorprendentes.

Así tuvo que intervenir en Ginebra, nuestro amigo, el Director General de Tráfico Don Pere Navarro y en múltiples ocasiones lo hizo además, el Vicepresidente de la Nación Rubalcaba, quien es a su vez el Ministro de Interior de ese país, responsable del sector tránsito, transporte y seguridad vial.

Se tiene comprobado que la reducción de un 5% de la velocidad trae como consecuencia una disminución de un 10% en los accidentes, debido al tiempo más largo que se tiene disponible para evitarlo. En República Dominicana estamos entre los límites favorables

por ley en carreteras, pero no se cumplen las normativas.

La Ley de Tránsito 241 y sus Modificaciones, pese a ser muy ambigua en lo referente a la velocidad, específica que el límite no debe exceder de 100 kms/hr, sin embargo, esta disposición no es respetada. Sabemos que en carretera a veces se llega entre 120 y 160 kms/hr. Por lo que habría que estudiar el impacto económico, y hacer las pertinentes recomendaciones; que en principio sería el endurecimiento de los sistemas de vigilancia y judicial para que se cumpla la ley, aplicable probablemente en más de 6000 kilómetros de carretera en todo el territorio nacional, de los casi 19,000 que constituyen la red viaria nacional, ¿qué tanto podríamos ahorrar los dominicanos en ese sentido?, cuando el 61% de los siniestros viales ocurren en las vías rápidas del país.

En los últimos tiempos, la tendencia en las grandes ciudades es promover el uso del transporte masivo de pasajeros. España también ha aplicado esta alternativa bajando los precios de abordaje para incentivar la demanda de este tipo de transporte público.

Los planes estratégicos de fomento de uso de “energía alternativa” para transportación, tales como el biocarburante y eléctrico, se han modificado en proporción con relación al tiempo, mediante dispositivo oficial en la Península Ibérica.

Agregaríamos otra medida que resultaría atinada en República Dominicana como la de promover en las empresas privadas y del Estado, el uso de autobuses propios hacia los centros de trabajo y de retorno a sus casas, en rutas y horarios programados, incluso, tomando en cuenta las estaciones del Metro, a fin de disminuir el flujo de autos privados.

Sería interesante la realización de un estudio que permitiera determinar cuáles arterias del tránsito en la ciudad, en horas específicas, conviene prohibirse la circulación de vehículos pesados, o de disponer su movimiento solo durante la noche, para la agilización de la circulación vehicular. Así como obligar el cumplimiento de la ley, de que estos solo se muevan por la vía derecha.

Para agilizar la movilidad en zonas urbanas puede contemplarse la conversión de ciertas rutas o tramos en una vía en horas picos. Ampliar la



vigilancia y las sanciones para no permitir parqueos que causen demoras en ciertas rutas haciendo que se respeten las señales correspondientes. Por tanto será necesario eficientizar el pago de las infracciones e implementar el sistema de pérdida de puntajes en la licencia de conducir contemplado en la ley 241.

La revisión de algunas rutas con pasos expresos pudiera ser viable, como también la habilitación en determinadas horas de ciertos semáforos para dar paso expreso.

Poner en luz amarilla los semáforos después de las 11:00 PM a través del Centro de Control y Gestión de Tráfico instalado en la Av. 27 de Febrero, produce ahorros en energía eléctrica.

Otras sugerencias:

-Promover desde el Estado, concursos de ahorros de energía en los centros escolares, así como el desarrollo de un programa de educación vial para esos fines. Una experiencia interesante es la de Europa que propone llevar a cabo un proyecto de educación para los próximos diez años, denominado **“Eco Driving” (ya existen resultados prácticos en algunas naciones)** para la conducción segura **y ahorro de combustible** extendida a todos los niveles, tanto de enseñanza escolar y en autoescuelas como a organizaciones y a empresas corporativas.

-Promover sinergias en las comunidades sobre el tema con carácter educativo mediante la firma de acuerdos estratégicos entre instancias oficiales que interactúan de una u otra forma con estos centros colectivos.

-Abrir un canal de sugerencias a la opinión pública de medidas racionales que puedan considerarse viables en su aplicación.

-Hacer participar en decisiones para la mitigación de la crisis nacional a los partidos políticos y fuerzas sociales para que las medidas se conviertan en política sostenible de Estado.

-Involucrar a los medios de comunicación para promover las medidas e informar a la ciudadanía de sus avances y resultados con transparencia es saludable.

-Continuar con el Plan de Asfaltado en centros urbanos es conveniente y los grandes proyectos de infraestructura viaria, para mejora de los canales de comercialización agrícola, de otros mercados, el turismo y la seguridad vial.

Por otro lado, voy a referirme brevemente al recién sometido Proyecto de Ley sobre movilidad, Tránsito y Transporte a nuestra Cámara Legislativa por el Poder Ejecutivo.

Aunque no conozco las interioridades del mismo, solo el nombre del proyecto me llama la atención, al no incluir La Seguridad Vial, abriendo dos interrogantes; ¿Contemplará este proyecto el tema de Seguridad Vial? ¿Se someterá otro proyecto específico de Seguridad Vial?

Siendo hoy día un tema de Estado, la seguridad vial se toma como independiente aun sean consustanciales, o en todo caso se resalta que la ley también se llame de Seguridad Vial.

Finalmente, según los datos preliminares del noveno Censo de Población y Vivienda, tenemos **9.378 millones de habitantes**, lo cual agrava enormemente los índices de siniestralidad calculados en nuestro Balance de Siniestralidad Vial 2010 y la situación actual de los accidentes de Tránsito en la República Dominicana.

Con esta información la tasa de mortalidad se eleva a 29.44 muertes en accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes, en vez de los 25.54 reportada en el informe de FundaReD, denominado “Balance de Siniestralidad Vial 2010. República Dominicana”.

Fundación Red de la Dignidad 

Visítenos en:
www.reddeladignidad.org

