

MERCOSUR/PM/SO/REC.12/2023

**INTENSIFICAR LA COOPERACIÓN REGIONAL CON EL OBJETIVO DE
CUMPLIR LA META 3.6 DE LOS ODS: REDUCIR MUERTES Y TRAUMAS
CAUSADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

VISTO:

El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Protocolo Constitutivo del Parlamento del MERCOSUR, a través de los cuales se busca la promoción la transparencia de la información y de las decisiones para crear confianza y facilitar la participación de los ciudadanos; estimular la formación de conciencia colectiva de valores ciudadanos y comunitarios para la integración; así como fortalecer la cooperación con los demás órganos del MERCOSUR y ámbitos regionales de representación ciudadana.

La Resolución n° 74/299, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 31 de agosto de 2020 sobre el Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

El Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

CONSIDERANDO:

Que, las lesiones causadas por el tránsito son un importante problema de salud pública en el mundo. Según estimaciones recientes de la carga global de la enfermedad, durante el año 2019 fallecieron 1.2 millones de personas. Por otro lado, el número de personas que sufre lesiones no fatales podría ascender a más de 50 millones. Para muchas de ellas las lesiones resultan en algún tipo de daño

permanente o discapacidad. Las estimaciones indican que durante el año 2019 se perdieron más de 72.9 millones de años de vida saludable por esta causa en todo el mundo.

Que, en la región de las Américas, fallecieron algo más de 158 mil personas durante 2019 y se perdieron 8.9 millones de años de vida saludable como resultado de una lesión de tránsito. Esto equivale al 13% de las defunciones y el 12% de los años de vida saludable perdidos en todo el mundo.

Que, las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico, que pueden llevar a un ciclo de pobreza agravada por la pérdida de ingresos.

Que, en 2020 los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron la Resolución 74/299 en la que se declara el periodo 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Más recientemente, en la Declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo del año 2022, los países ratificaron su compromiso político para impulsar la aplicación del Plan Mundial, así como elaborar y aplicar planes regionales, nacionales y subnacionales.

Que, es necesario fortalecer la capacidad institucional y continuar la cooperación internacional, incluida la cooperación entre países que comparten vías de tránsito transfronterizas y la cooperación entre las organizaciones regionales e internacionales, a fin de seguir apoyando los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo, y de proporcionar el apoyo para cumplir los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y los de la Agenda 2030.

Que, estas resoluciones destacan la importancia de impulsar un enfoque de Sistema Seguro con el fin de promover la seguridad vial y la movilidad sostenible en el mundo. Sin embargo, en muchos países la adopción y aplicación de medidas de seguridad vial sigue siendo insuficiente, y por tanto, se requiere el impulso de legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y señalando otros factores de riesgo, como la mala visibilidad, las condiciones médicas y los medicamentos que afectan a la conducción segura, la fatiga, el uso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y psicoactivas, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto.

Que, es especialmente importante abordar la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo y los países menos adelantados.

Que, la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, ha elaborado el Plan Mundial 2021-2030 como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos, en línea con la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 (Reducir muertes y trauma causado por accidentes de tránsito).

Que, la adopción (o reforma) de legislaciones en seguridad vial es un proceso largo que involucra a varias agencias estatales y no estatales que inician, revisan, votan y aprueban las enmiendas, y es por ello que es fundamental promover la identificación de las mejores prácticas regulatorias, las necesidades identificadas por las organizaciones de sociedad civil, con el ánimo de promover acciones de pauta que faciliten la armonización en esta región del continente Americano, a través del diálogo abierto entre los participantes.

**EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR
RECOMIENDA AL CMC:**

Artículo 1: Intensificar la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente la meta 3.6 (Reducir muertes y trauma causado por accidentes de tránsito).

Artículo 2: Considerar la aprobación de legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción.

Artículo 3: Garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la determinación de las zonas propensas a accidentes, el diseño, la construcción y el mantenimiento de vías de tránsito, sistemas de señalización y otro tipo de infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país.

Artículo 4: Adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones y normas correspondientes sobre seguridad de los vehículos para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las vías de tránsito, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie.

Artículo 5: Adoptar medidas para promover el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación,

capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad.

Artículo 6: Promover la existencia de medios de transporte de calidad ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, en particular transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal segura, para mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública y la planificación urbana, incluida la resiliencia de las ciudades y los vínculos urbano-rurales, y, a este respecto, a que tengan en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte de los esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible.

Artículo 7: Adoptar, aplicar y hacer que se cumplan políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y el transporte en bicicleta, con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles.

Artículo 8: Intercambiar a nivel bilateral, regional e internacional las mejores prácticas y normas en materia de causas y prevención de los accidentes de tráfico, lo que podría ser útil para hacer frente a deficiencias y lagunas de información.

Artículo 9: Aplicar políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.

Artículo 10: Elaborar y aplicar leyes y políticas amplias sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes, ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de motocicletas, en particular en los países en desarrollo.

Artículo 11: Invertir en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial.

Montevideo, 25 de setiembre 2023



Edgar Lugo

Secretario Parlamentario



Parlamentario Mario Colman
Presidente