



ACTA REUNION DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA, COMBATE Y PREVENCIÓN AL NARCOTRÁFICO, TERRORISMO Y CRIMEN ORGANIZADO

21 de mayo de 2021

Sen Juan Mario Pais Buenos días, vamos a comenzar conforme al reglamento del Parlamento Latinoamericano y Caribeño, y siendo las horas y al no tener quórum iniciamos en sesión deliberativa, pero funcionando la comisión, por eso va a ser grabada y va a estar debidamente registrada y en el caso de que se complete el quorum reglamentario, qué es la mitad más uno de los integrantes de la comisión, la comisión pasa automáticamente a sesionar formalmente y dejará de tener el carácter deliberativo para pasar a tener el carácter resolutivo.

En función de esta invito, conforme el Orden del Día, a que dirija unas palabras el Secretario de Comisiones del Parlatino Diputado Rolando González Patricio y luego el saludo de la Senadora Silvia Giacoppo y después comenzaremos a tratar los diferentes temas de la agenda

Rolando González Patricio, Muchas gracias senador, no voy a violar el protocolo, pero voy a ser muy breve porque la tecnología me lo impone y la prudencia también, hoy, con esta reunión de la Comisión de Seguridad Ciudadana estamos casi concluyendo el programa de trabajo de las Comisiones Permanentes del PARLATINO correspondiente al primer semestre.

Porque aún nos resta una reunión conjunta de esta comisión con Asuntos Políticos y la reunión de Directiva de Comisiones, debo decir que la Senadora Giacoppo y yo hemos tenido, tanto en el semestre anterior como en este, casi un récord de participación. La pandemia nos ha obligado y nos ha permitido al mismo tiempo lo que no podemos hacer en la Sede, porque la Sede se reúnen dos, tres comisiones y estamos a lo sumo en una de ellas, pero nunca podemos estar en todas y este sistema de trabajo de alguna manera, nos ha ayudado a poder acompañar un poco más el trabajo de cada Comisión.

Hoy tenemos una agenda abarcadora , en esencia son tres puntos complicados, con información amplia, para sostener el rigor del debate y no voy a referirme a cada uno de ellos, son tres puntos muy importantes que la Mesa Directiva aprobó, pero si debo agradecer ante la comisión la dedicación, la importancia, la entrega del Senador Pais, que ha puesto un empeño particular en garantizar la solidez de los puntos que están en agenda en la búsqueda de información, hemos apoyado un poco desde la Secretaria de Comisiones, pero realmente ha habido una iniciativa en la presidencia de la comisión que mucho se agradece. Este elogio tiene algo en contra, en cuanto que no esperábamos menos, siendo su labor de Secretario Alterno de Comisiones hace unos años. Sabíamos de su seriedad y bueno por eso tenemos también este resultado. Gracias a ustedes por su participación, gracias al senador por su buen desempeño de las tareas, sin más declaramos instalada la Comisión Deliberativa de Seguridad y si la senadora Giacoppo desea presentar sus palabras, adelante

Sen Silvia Giacoppo Muchísimas gracias Diputado, muy buenos días, muchísimas gracias Dr. Garcé por su participación y la oportunidad de estar aquí participando y dando su mirada a través de la experiencia y los insumos que son tan importantes para construir estas leyes modelo.

Bienvenido Dip Gilberto Rodríguez, gracias una vez más Mario por estar trabajando a la par y presidiendo esta Comisión

¡Un gusto volver a encontrarlos! Solamente quiero saludarlos, hoy tenemos en agenda dos exposiciones sobre temas sumamente relevantes para la región como lo son la “Seguridad vial” y los marcos normativos en materia de inteligencia.

Por lo que agradezco la participación de la Dra. Baer y al Dr. Garcé que nos harán reflexionar sobre estos temas con sus exposiciones y nos brindarán valiosa información que seguramente nos servirá para desarrollar luego marcos normativos en el seno de la Comisión.

Y, además, daremos continuidad al debate sobre la actualización de la Ley Marco de Armas del año 2008, analizaremos cuáles han sido los alcances de nuestra ley modelo y cuáles son los desafíos que todavía nos quedan por afrontar.

Porque la violencia no ha cesado, y esto nos lo demuestran los datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, que sitúan en América Latina y el Caribe la tasa más alta de homicidios en todo el mundo. Y establecen también que en más del 50% de esos homicidios se usaron armas de fuego.

Sin más, cedo la palabra al Sr. presidente de la Comisión, Senador Mario Pais para dar inicio al desarrollo de la agenda planteada para el día de hoy.

¡Muchas gracias! Les deseo una buena jornada

Sen. Juan Mario Pais Muy bien, muchas gracias, Diputado Rolando González Patricio, muchas gracias Senadora Giacoppo, vamos a comenzar el tratamiento del orden del día y en función del mismo hemos elaborado unos documentos que hemos circularizado a los miembros de la comisión, para poder encausar estos temas.

Hoy tiene conforme lo expuesto precedentemente esta reunión de comisión tiene un marco deliberativo, y en función de ello vamos a exponer un pequeño resumen de lo actuado, del temperamento que les ha asignado la comisión a los diferentes temas, siendo el primer tema el de Movilidad y Seguridad Vial, y señalo que oportunamente recibimos la inquietud de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz de México, que en su exposición en reunión plenaria del año pasado nos informaba del trabajo del Congreso Mexicano, fundamentalmente del Senado, y los avances en relación con la reforma constitucional consagrar constitucionalmente el derecho humano a la movilidad y fundamentalmente modificar y avanzar en políticas que garanticen en todo los Estados Unidos Mexicanos en materia de seguridad vial, explicando la complejidad que tiene tal objetivo a consecuencia de las diferentes jurisdicciones, tanto la del gobierno federal, como de cada una de las entidades federativas y hasta de los Municipios.

En ese marco presentó ante esta misión un documento que oportunamente se distribuyó y que determinó que incorporemos la temática para su tratamiento durante el corriente año, conforme así lo resolviera la Directiva de Comisiones.

En función de lo expuesto y del seguimiento de la evolución de la legislación mexicana, y así verificamos que el 18 de diciembre del año pasado, de 2020, se publicó un decreto por el cual se consagró la reforma constitucional con el propósito de inscribir el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad de inclusión e igualdad en todos en los Estados Unidos Mexicanos. El decreto modifica cuatro artículos de la constitución federal, el artículo cuarto, que es un artículo en materia de derechos humanos, por ejemplo: identidad, salud o alimentación, vivienda digna y decorosa, cultura, medio ambiente sano, agua, ética del derecho practicar deportes, se incorporó el derecho a la movilidad con el cual nos interpelaba y solicitaba que el PARLATINO pudiera avanzar y seguir avanzando en este marco.

Hemos analizado la legislación comparada de los diferentes países y es cierto, hay países donde por el sistema constitucional de los mismos, se regula la legislación vial fundamentalmente, y la legislación específica en

otros países, la seguridad vial esa regulación es nacional en muchos casos, en otros casos es federal en lo que sea rutas interjurisdiccionales y tiene jurisdicciones locales, caso, por ejemplo, como Argentina que tiene una ley nacional, para que dejen los estados provinciales debes tener adhesiones de los estados provinciales y en todos los casos es una inquietud importante, trascendente, garantizar la seguridad vial en mucho de los casos orientadas fundamentalmente las personas transportadas, es decir, al conductor de los vehículos y a los transportados.

Conforme lo expuesto, y como hemos analizado con la Secretaría de Comisiones, en el ámbito de este Organismo Interparlamentario, nos hemos sentido interpelados proponer a la Comisión y luego a las autoridades del Parlatino el dictado de un documento que propicie el aseguramiento al derecho a la movilidad en condiciones de accesibilidad en especial para los peatones, ciclistas y personas que circulan en transporte público que tienen que tener el derecho de transitar en condiciones seguras y con accesos públicos adecuados. En este marco y luego de analizar el avance sustancial que se está realizando en los Estados Unidos Mexicanos y fundamentalmente con el Proyecto de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que busca justamente empoderar a la sociedad civil, para asegurar la integridad física de niños, niñas y peatones, es que estaba invitada la **Dra. Britta Monika Baer**, Asesora Regional, Prevención de Violencia y Lesiones Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) a quien invitamos a que haga uso de la palabra y luego habilitaremos el debate para tratamiento de este tema, Dra. Britta Baer tiene uso de la palabra, voy a silenciar mi micrófono, así podemos escuchar y grabar su intervención para conocimientos de todos los integrantes de la Comisión y del Parlamento Latinoamericano y Caribeño.

Dra. Britta Monika Baer Muchas gracias, muy buenos días, es un gusto estar aquí compartiendo con ustedes y agradezco mucho la invitación, pero también su atención a este tema, que es un desafío en la región, Voy a hablar sobre el tema de la seguridad vial

Necesitamos muchos esfuerzos para seguir avanzando con lo que ya sabemos muy claramente, lo que hace que la seguridad vial es una prioridad en la salud pública del desarrollo sostenible, sigue siendo un desafío grande en el mundo y en la región de las Américas, sabemos por ejemplo que en el mundo cada 24 segundos ocurre un siniestro, es decir mientras escuchan este informe casi 40 personas han muerto en las carreteras del mundo. Es inaceptable.

Estamos hablando de 50 mil muertes por año y no solamente afecta a personas involucradas en esas condiciones, pero también a sus familiares,

comunidades con muchos traumatismos y lesiones para toda la vida, entonces el impacto de esto en la sociedad y la salud son tremendos, son la causa principal de mortalidad en adultos jóvenes.

Ya vimos que los datos indican, que casi la mitad de todas las muertes por lesiones de tránsito, involucran usuarios vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas, niños con discapacidad y por eso también decimos que es un tema de equidad ¿Cómo podemos ayudar en estos escenarios?

Los peatones representan el 22% y los motociclistas el 23% de las muertes por lesiones de tránsito y como sabemos estas muertes son solo el punto del iceberg. Las muertes y los traumatismos por accidentes de tránsito tienen enormes consecuencias económicas, sociales y en la salud de las personas y sus comunidades.

Lo cierto es que no es un tema nuevo, ya tenemos mucha evidencia, podemos contar con muchas declaraciones, la declaración de Brasilia en 2015, la declaración de Estocolmo en 2020, el Plan de Acción sobre la Seguridad Vial 2012-2017 de OPS/OMS, la Resolución de la ONU en 2020, y en los últimos años muchas actividades a nivel de país, y el lanzamiento durante esta semana de la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030.

Sabemos lo que hay que hacer, tenemos mucha evidencia que podemos usar y esto es importantes, las medidas que son un ejemplo para seguir: control de la velocidad, liderazgo en seguridad vial; diseño y mejora de las infraestructuras; normas de la seguridad de los vehículos; vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito; supervivencia tras un accidente.

Es importante el énfasis en la evidencia, porque en mi opinión, nuestra responsabilidad es evitar daños sociales mediante la implementación y desarrollo, con acciones que no están respaldados por la evidencia.

Nuestra responsabilidad es maximizar la interacción y promover solamente la interacción que tiene un valor legal en las comunidades, prácticamente para los usuarios vulnerables.

La responsabilidad en la implementación, que es solamente para los agentes, significa que es importante adoptar un enfoque integral en forma coordinada, articulada, no hay una única causa, o una única selección en el tema de seguridad vial, y esto significa que tenemos que dar una respuesta política y justificar y usamos desde la OPS/OMS este concepto que incluye:

Control de velocidad,
Liderazgo en seguridad vial,
Diseño y mejora de las infraestructuras,
Normas de seguridad de los vehículos

Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito, Supervivencia tras un accidente

Y dentro de este marco muy amplio, hay factores de riesgo que son importantes, sabemos que leyes y políticas, o normas a nivel nacional, tienen un trato muy importante en prevenir y responder a la velocidad, o formas de conducir, uso de casco y otros aspectos.

Un mandato muy importante de la OPS/OMS, es la recopilación de información, datos, evidencias y experiencias de países de la región, para informar nuevas políticas, leyes, programas, que se basan en lo que si funciona. Cada tres y cinco años la OPS/OMS lanza informes globales y regionales sobre el estado de la seguridad vial, que se pueden encontrar en nuestra página Web. en la que pueden encontrar información muy útil para los próximos pasos a seguir.

Aproveché la oportunidad de hablar sobre la Velocidad, estamos en este momento en la semana Mundial de la ONU para la Seguridad Vial.

Este Informe, incluye un capítulo que analiza específicamente el número de países con leyes nacionales que establecen límites de velocidad de 50 km en las vías urbanas, y son cinco los países de la Región de las Américas que siguen los criterios de mejores prácticas para las leyes que limitan la velocidad.

Cómo podemos hacerlo, cómo podemos desarrollar buenas lecciones y un aspecto bastante importante desde nuestra perspectiva basada en la evidencia, es que queremos una velocidad segura, dentro de una movilidad segura, saludable y sostenible en comunidades, y que en caso de un siniestro que éste no le quita la vida a nadie.

Eso significa, que es importante identificar el momento en el que el riesgo de muerte se incrementa sustantivamente, y la evidencia sugiere que hay muchísimo a considerar, como incluir la diferencia de velocidades, dirección y masa y la dirección del siniestro.

Estamos hablando de establecer límites de velocidad seguros, a la función de los potenciales conflictos entre usuarios de la vía pública.

Esta semana es la Sexta Semana Mundial para la Seguridad Vial y el lema de la semana es especialmente establecer límites de velocidad de 30 km, y esto es importante, no solamente por las lesiones y las muertes, es importante tener calles seguras en comunidades, claro, también hemos hablado de ese tema desde una perspectiva más amplia, espacios para la actividad física,

para caminar, para usar bicicletas, movilidad con menos emisiones de carbono en el aire por el tema del cambio climático, en general estamos hablando de crear comunidades habitables, teniendo espacios para la convivencia, estamos tratando de vincular un tema muy específico: la movilidad saludable, ecológica y que sea habitable.

El rol de la correcta legislación en la gestión de la velocidad, debe ser información sobre límites. Claro que la legislación sobre la gestión de la vida solamente es un paso importante, pero se deben establecer límites de velocidad, educación y marketing social, control de la ley, ingeniería vial, cada día a través de normas y leyes que deben complementarse con el cumplimiento de mecanismos, para que se respeten estos límites de velocidad, modificaciones en las vías y actividad, educación, comunicación en la política o la norma, pero también cómo podemos mejorar la implementación. Ningún país de la región de las Américas clasificó como satisfactorio en la observancia de las leyes existentes relacionadas a la velocidad.

Como siempre, este trabajo es un trabajo multisectorial, colectivo e involucra diferentes sectores, diferentes ministerios, diferentes, obligaciones de las organizaciones de la sociedad civil, y diferentes actores del estado en obligaciones a nivel local nacional e internacional.

Hay una cantidad de actores que tienen un papel muy importante para dar visibilidad al tema y llamar al cambio, en esta ocupación el rol de los parlamentarios es muy importante ya que tienen la oportunidad de:

Fortalecer los enfoques de leyes, políticas e instituciones basadas en evidencias para la seguridad vial;

Asegurar liderazgos y presupuestos adecuados para la acción;

Monitorear el proceso en la implementación de las leyes y compromisos;

Aumentar la visibilidad y coordinación en seguridad vial;

Fortalecer la colaboración y coordinación, entre sectores, instituciones, y países.

Esto no es fácil, es una brecha que tenemos en muchos países, como podemos fortalecer la seguridad vial en la implementación de las leyes, en el compromiso y aumentar la visibilidad en este tema y como mencioné en implementación de las leyes y normas existentes, en seguridad vial.

Solamente para mencionar, dado el papel vital fundamental de los legisladores y parlamentarios, la OPS/OMS ha fortalecido la cooperación con los parlamentarios en los últimos años, estamos creando nuevos espacios y herramientas a nivel global para fortalecer esta relación y el intercambio

de informaciones en general, por eso ha sido muy importante la creación de la Red a nivel Global de Legisladores por la Seguridad Vial.

En esta línea en Paraguay, tenemos a nivel regional la Red Parlamentaria Latinoamericana de Seguridad Vial, creada en 2019, de la que son miembros, Argentina, Bolivia, Brasil Colombia, Costa Rica, Chile, Honduras, México y Perú, Parlamento Andino y Parlamento Centroamericano y ese es otro mecanismo para mejorar las experiencias.

Este evento es fundamental para compartir con los legisladores el intercambio de experiencias y cómo podemos avanzar, es mucho lo que podemos aprender de estas experiencias.

Para concluir, aprovecho la ocasión para mencionar una oportunidad que es el lanzamiento del *Nuevo Diseño de Acción para la Seguridad Vial hasta 2030* y en este marco, la OPS -OMS está trabajando con otros asociados de la ONU, y los países en un nuevo Plan de Acción en Seguridad Vial, que en esos momentos se encuentra en borrador y en proceso de consulta pública hasta finales de mayo, y está disponible en nuestra página web.

Este plan tiene un meta muy ambicioso de una reducción de 50% de muertes y lesiones relacionadas con las colisiones, esto es otro esfuerzo para unificar esfuerzos, para avanzar con este trabajo. Muchísimas gracias

Sen Juan Mario Pais Muchas gracias doctora, vamos a seguir con el temario. Voy a hacer una alteración del Orden del Día, es decir, vamos a seguir tratando el tema de la Seguridad Vial, queremos presentarle a los señores legisladores, un anteproyecto de resolución para que la comisión después que lo analice, cuando tengamos quorum, lo pueda aprobar y lo someta a consideración de la Asamblea.

Pero como tenemos esperando desde las 10:00 convocado al efecto para el tratamiento de los Marcos Normativos en Materia de Inteligencia Nacional de Latinoamérica y el Caribe, al señor. Álvaro Garcé García Santos, quién es abogado, funcionario público desempeñándose como Director de la Seguridad de Inteligencia del Estado de Uruguay. nos parece importante, primero no hacerlo esperar más, segundo recibir su opinión fundamentalmente en materia de funcionamiento del organismo de inteligencia de su país y de Latinoamérica, por lo que nos parece importante y trascendente escuchar lo que nos informe sobre la materia y también de ser posible se exprese sobre su opinión sobre el control de los Organismos de Inteligencia, si el mismo debe ser Parlamentario, Judicial o sin control, por cuanto sobre va a girar en lo esencial la actividad de esta Comisión del

Parlamento Latinoamericano y Caribeño, así que para no hacerlo esperar más.

Cómo nos parece importante recibir de primera mano un informe de tan alto funcionario del estado que maneja un área de responsabilidad, que justamente ha sido convocado para el análisis de esta comisión y por ende le doy la palabra Álvaro Garcé, agradeciendo su presencia y expresándole que estamos ávidos de escucharlo

Doctor Garcé tiene la palabra y muchas gracias por su presencia en este ámbito de presencia virtual.

Doctor Álvaro Garcé Muchas gracias senador País, quiero agradecerle a usted, al Dip González Patricio, Secretario de Comisiones, a la comisión de Seguridad Ciudadana del PARLATINO, a Norma Calero también por supuesto, la invitación para en oportunidad poder servir a una comisión tan importante, que desarrolla una tarea tan trascendente y es un honor poder servir a partir de este informe que será breve y que tiene relación con un tema que es apasionante y al mismo tiempo absolutamente vital para la democracia en nuestra región, tenemos el desafío de informar en unos minutos sobre los Marcos Normativos en Materia de Inteligencia en Latinoamérica y el Caribe y en particular hacer mención a lo que el senador País precisamente decía, del control de las actividades de inteligencia en nuestro países.

Yo diría que estamos en un tema que es absolutamente clave, al mismo tiempo difícil porque entiendo que el tríptico: control, política, inteligencia implica una cuestión decisiva para nuestras democracias y para la vigencia del estado de derecho y en ese sentido, el mensaje como adelanto de lo que voy expresar, es que los parlamentarios y parlamentarias, tienen una tarea fundamental para cumplir en esta materia y la invitación es a que se involucren de un modo comprometido, en lo que es la actividad de los sistemas de inteligencia, porque ustedes los parlamentarios son sujetos decisivos a través del control democrático, ustedes son quienes representan el control democrático para la actividad de los sistemas de inteligencia. Y en este en este plano y a manera de reflexión preliminar querría decir que en primer lugar la inteligencia de estado en cualquiera de sus modalidades ya sea inteligencia, inteligencia estratégica, o contrainteligencia, constituyen hoy una clave para el funcionamiento del estado y particularmente para garantizar a los habitantes el derecho a la Seguridad Ciudadana.

La inteligencia, hoy es una actividad decisiva y lo es particularmente en relación con la temática que trata esta comisión de Seguridad Ciudadana Combate y Prevención al Narcotráfico Terrorismo y Crimen Organizado.

La segunda cuestión, la segunda premisa u observación preliminar, es que la inteligencia debe necesariamente estar al servicio del Estado de derecho, en el momento en que la inteligencia excede el marco de la legalidad estricta, deja de ser inteligencia y se transforman espionaje y la tercera premisa en este sentido es que el modo o la forma más eficaz de evitar este lamentable desvío hacia la ilegalidad, es el control democrático, es la actividad que realizan los órganos de control, ya sean los órganos internos administrativos, el control judicial, pero fundamentalmente el control a través de los parlamentos y en ese sentido, la experiencia nos marca que cuanto mayor y mejor sea la calidad de ese control parlamentario democrático, mejor será la posibilidad de éxito de la tarea de los sistemas de inteligencia al servicio del Estado de derecho.

Por lo tanto, la cuestión o digamos la conclusión por adelantado que quiero expresarles, es que el control parlamentario se necesita no sólo como cumplimiento de deberes formales, que están marcados por la Constitución y la ley en nuestros países, sino que se requiere sustancialmente para que las cosas salgan bien y para que este control democrático parlamentario se pueda realizar con éxito se requieren especialistas, se requieren legisladores y legisladoras que conozcan la materia de inteligencia, y que profundicen en esa cuestión.

Yo le diría que un estudio preliminar de este marco normativo a nivel general, utilizando el método comparativo jurídico, nos muestra algunos aspectos que son promisorios, promisorios en la medida en que tenemos en nuestra legislación, en las legislaciones de América Latina y el Caribe algunos puntos en común seguramente, y lo vamos a intentar marcar en estos minutos. Hay cuestiones que son mejorables y sobre eso justamente quiero llamar la atención, pero el relevamiento comparado de la legislación en materia de inteligencia nos permite a primera vista encontrar mínimos comunes, es decir denominadores comunes, por ejemplo, en definiciones básicas que tienen que ver con el concepto de inteligencia táctica, inteligencia estratégica, contra inteligencia. Podemos decir qué hablamos un lenguaje común, en segundo lugar, los sistemas jurídicos de la región en general marcan con claridad el debido sometimiento de los sistemas de inteligencia a la legalidad, es decir lo que debe ser un estricto cumplimiento de la Constitución y la ley.

En tercer lugar, aunque de un modo que seguramente se podría mejorar, la legislación comparada nos evidencia que hay referencias a la necesaria protección de derechos, a través de la labor de inteligencia, en cuarto lugar, esta legislación regional también nos permite apreciar la prohibición del desarrollo de tareas represivas a cargo de los organismos de inteligencia.

Y, en quinto término, hay unas referencias comunes a lo que es el control parlamentario sobre los sistemas de inteligencia y es precisamente sobre estos cinco aspectos que brevemente voy a informar.

En primer lugar, hablamos un mismo lenguaje. Más allá de algunas diferencias terminológicas, porque entendemos a la labor de inteligencia, inteligencia estratégica y contrainteligencia, de un modo bastante similar. Yo diría que el Común denominador de las definiciones de inteligencia nos llevan al clásico concepto de la inteligencia como la tarea de obtención, análisis, procesamiento y difusión de información que debe ser puesta en forma eficiente a los tomadores de decisiones y la cuestión aquí, el gran desafío, la misión de todos los sistemas de inteligencia, es siempre proveer información útil, información relevante, y sobre todo en tiempo, en tiempo para que los tomadores de decisiones puedan adoptar aquellas que mejor sirven a los intereses nacionales, en ese sentido es evidente, que una información pertinente y relevante, si es tardía deja de ser útil y por lo tanto nosotros los que trabajamos en esta materia de inteligencia, debemos necesariamente proveer de evidencia empírica a tiempo, para que los tomadores de decisiones pueden hacer los suyos y sobre todo tenemos un límite perpetuo que nos marca la legislación regional, en el sentido que la inteligencia asesora, la inteligencia no toma decisiones y quién extralimita y vaya más allá de este principio, seguramente estará dañando, no sólo al sistema de inteligencia nacional, sino también a las instituciones democráticas.

Tenemos una mirada común en esta región, respecto de la importancia de la contrainteligencia, la contrainteligencia está por ejemplo muy bien definida en la Ley chilena 19974, la ley del año 2004, donde se dice que la contrainteligencia es una parte de la actividad de inteligencia cuya finalidad es detectar localizar y neutralizar las acciones de inteligencias desarrolladas por otros estados o por personas, organizaciones, o grupos extranjeros, con la finalidad de preservar la defensa y la seguridad del estado.

Aquí tenemos, una buena definición de lo que es la contrainteligencia, normalmente las leyes la definen, pero de todas las definiciones me parece que esta es la que enfoca la mejor la cuestión, por cuanto determina que la contrainteligencia constituye un factor esencial en la tarea de inteligencia, y así como el jurista muchas veces decimos que no hay derecho sin justicia, podríamos decir que no hay buena inteligencia si no existe una adecuada tarea de contrainteligencia.

y finalmente las leyes marco en la región están cada vez recibiendo y estableciendo mejor el concepto de inteligencia estratégica y la necesidad de desarrollarla, yo creo que esta es la amarga lección aprendida partir del 11

de septiembre cuando quedó claro que la fragmentación y la compartimentación de la información podría conllevar consecuencias trágicas.

Y a partir de ahí vemos en la ley chilena de 2004, en la ley argentina de 2005 reformada después en 2015, en toda la legislación de la zona y una clara tendencia a la conformación de organismos de inteligencia estratégica a los que se les confía la dirección o al menos la coordinación de la comunidad de inteligencia.

Un primer aspecto relevante, entonces es que hablamos un lenguaje común, entendemos a la actividad de una manera aproximadamente similar.

Un segundo tema que me parece importante y qué es debidamente destacado en la legislación regional, es el principio de legalidad estricta, es decir que las actividades de inteligencia siempre tienen que desarrollarse dentro de la constitución y tenemos en ese sentido un buen antecedente en el artículo 1 del decreto 38, del año 1990 de Panamá, tenemos una buena norma en la Ley Federal de inteligencia Argentina, la ley 27126, la ley del año 2015 que reformó la ley del año 2005, lo vemos también en la ley brasilera de 1999, la ley federal 9883, que creó el sistema Nacional de inteligencia en Brasil, vemos en ese sentido también buenas referencias a la legalidad estricta en la normativa chilena, paraguaya y uruguaya, sin perjuicio de otras

En general diría que está suficientemente claro para el legislador latinoamericano y caribeño, la necesidad de encuadrar estrictamente la labor de inteligencia, bajo la Constitución y la ley

Hay un tercer aspecto que es promisorio pero que aún no se ha desarrollado suficientemente y es la referencia legal a la protección de los derechos humanos a través de la labor de inteligencia, y éste me parece que es un aspecto absolutamente clave, porque la labor de inteligencia muchas veces tiene una mala prensa, en el sentido que en base a tristes experiencias del pasado, se la asocia con por ejemplo, el terrorismo de estado, y nuestro desafío en la región es lograr superar esa visión, y hacer que la ciudadanía entienda que los servicios de inteligencia están al servicio de los habitantes y que su función es proteger los derechos de las personas.

Tenemos algunas buenas prácticas en la región que vale la pena mencionar, por ejemplo en la ya mencionada ley brasilera de 1999, se habla de la preservación de los derechos humanos a través del Sistema Nacional de Inteligencia, lo mismo que en la ley colombiana número 1621, del año 2013, cuyo artículo 2º hace una clara mención al compromiso que debe haber entre inteligencia y Derechos Humanos, podría nuevamente citar a la ley

Argentina del año 2015, en su Artículo primero y particularmente quiero mencionar una buena práctica que hemos encontrado en el decreto 211, del año 2012 de la República de Honduras, el decreto 211 creó el sistema Nacional de inteligencia en Honduras, y no sólo estableció el principio del sometimiento a la legalidad estricta, el compromiso con los Derechos Humanos que debe haber en la tarea de inteligencia, sino que dio un paso más y estableció un compromiso ético que tiene que existir entre la labor de inteligencia y digamos la actividad en ese sentido.

Creo que, en el caso de Honduras, además, hay una práctica que de alguna manera convalida estas expresiones y lo digo con conocimiento de causa y sin desde luego tener en cuenta que en la región centroamericana hay buenas experiencias en materia de inteligencia, porque hemos visto allí un descenso de lo que es la tasa de homicidios y una relativa mejora de la calidad de la seguridad pública a partir de una situación que era realmente muy grave hace unos años.

Un cuarto aspecto que deseo mencionar es el de la prohibición de la realización de tareas represivas por parte de los servicios de inteligencia, y aquí hay un primer antecedente la ley policial, en la ley de procedimiento policial costarricense del año 1994, y la ley 7410, que crea a la dirección de inteligencia Y seguridad nacional y estableció, de forma pionera la imposibilidad de realizar allanamientos, realizar interrogatorios, emitir citatorios, o participar en detenciones, la ley costarricense en ese sentido marcó un buen primer antecedente, que luego fue recogido en la región y yo diría que en este momento la ley nacional que mejor y más terminantemente marca la prohibición de realización de labores represiva por los organismos de inteligencia, es la ley Argentina del año 2015, que es a su vez la fuente de inspiración de la ley uruguaya del año 2018. Aquí en Uruguay hemos tomado nota de un pasaje muy concluyente de la ley que modificó el estatuto de la agencia Federal de inteligencia, donde se dice que en la Argentina no puede realizar tareas represivas, poseer facultades compulsivas, ni cumplir por si funciones policiales.

Creo que esto es una buena práctica para la región en la medida en que tiende a disociar definitivamente la labor de la inteligencia y las labores represivas sobre todo en el contexto de facto, o cuando se rompe la regularidad institucional.

Creo que este límite perpetuo tiene que ser permanentemente tenido a la vista, y es necesario desarrollar una cultura de inteligencia, que nos permita definitivamente desligar, el preconcepto que existe entre la inteligencia y el terrorismo de estado, o por lo menos la vulneración de derechos

Por último para ir concluyendo dentro del término, el punto más importante a los efectos de esta presentación, es justamente el que nos preguntaba el Senador Pais en el comienzo, respecto del control parlamentario, yo diría que más que de control parlamentario quisiera hablar de control democrático, basándome en un artículo de la ley peruana del año 2005, el artículo 4° de la ley 28664 de Perú, donde se habla del control democrático, y allí yo creo que la noción clave aportada por la ciencia política, la noción de accountability, la rendición de cuenta democrática tiene que ser algo esencial en esta materia, Porque esa rendición de cuentas del sistema de inteligencia ante los parlamentos y eventualmente ante el poder judicial, permite prevenir los dos riesgos más graves que tiene la labor de inteligencia, qué es en primer lugar, el riesgo de la politización. Esto es que se utilice no para el estado, es decir que no sea inteligencia de estado, sino inteligencia de gobierno o mucho peor inteligencia del partido, el riesgo de la politización es algo que debemos tener en cuenta que tenemos que prevenir y debemos hacerlo fundamentalmente a partir del control democrático parlamentario y luego el otro riesgo asociado naturalmente la tarea de inteligencia es el del secretismo. Aquí debemos tener muy claro que, en el estado de derecho, la regla debe de ser la publicidad y la excepción el secreto.

Qué hay cuestiones que deben manejarse con reserva y con secreto, nadie lo discute, pero debemos tener perfectamente claro, que la regla debe ser la transparencia y la rendición de cuentas y el secreto tan sólo la excepción en aquellos casos que estén debidamente justificados.

Por eso y concluyendo, creo que, a esta rendición de cuentas democrática, esta noción de accountability hay que sumarle una serie de acciones que son recomendadas por un autor que ha trabajado muy bien este tema, en un trabajo del año 2015, este autor mencionaba como buenas prácticas las 5 que voy a mencionar brevemente a continuación.

En primer lugar, es bueno para la legitimación, la legitimación de los sistemas democráticos de inteligencia, la difusión de los éxitos operacionales es bueno que la ciudadanía conozca y comprenda que los sistemas de inteligencia están al servicio de ellos y no en contra de sus derechos

En segundo lugar, es una buena práctica que se denuncian los casos de corrupción que hayan sido detectados oportunamente por los sistemas de inteligencia.

Tercero es bueno el despliegue de acciones preventivas dentro de los cuerpos de seguridad del Estado, menciono, por ejemplo, el caso de Honduras que en un lapso muy breve, en unos años depuro la institución policial de 12000 efectivos fueron dados de baja prácticamente la mitad y fueron dados de baja porque no estaban cumpliendo adecuadamente la tarea y si hoy ese país ha

logrado algunos éxitos en materia de seguridad es porque primero tuvo la decisión de ir hasta el hueso .

En cuarto lugar, es bueno ser autocríticos es bueno que los sistemas de inteligencia realicen autocrítica respecto de lo que hacen y finalmente para ir concluyendo es no sólo honesto reconocer los errores, sino que es fundamental hacerlo para la legitimación de la tarea inteligencia.

Pongo un ejemplo muy claro, a veces el misil puede caer a 50 mts. del objetivo, por un error tecnológico, pero otras veces con precisión quirúrgica puede caer exactamente en el lugar que se buscaba, pero a partir de un dato erróneo y entonces como los humanos no somos infalibles, los sistemas de inteligencia tampoco lo son, y si nos equivocamos en algo tenemos que ser los primeros en reconocer el error cometido, por qué es indispensable hacerlo, porque se lo debemos a la ciudadanía, para concluir señor senador Pais y por su intermedio a toda la comisión, la invitación que quisiera plantearles a todos ustedes, es a que cada día se involucren más en las tareas de inteligencia, porque el control que ustedes realizan es absolutamente esencial para la fortaleza de nuestras instituciones democráticas. Sé que ustedes lo tienen presente, pero al mismo tiempo es fundamental que cada uno de nosotros, por un lado, los auditados, que somos los que cumplimos las tareas de inteligencia y los auditores que son ustedes, como titulares de la representación del pueblo, desarrollemos una cultura de inteligencia, donde definitivamente aquella expresión de servicios secretos, como decía un amigo español, tenga cada día menos de secreto y mucho más de servicio. Ese creo que es el gran desafío que tenemos por delante, les agradezco mucho la atención. Disculpen porque he excedido en unos minutos el tiempo asignado, por supuesto que quedó a las órdenes por cualquier pregunta sugerencia o aclaración. Muchas gracias por la atención.

Sen Pais Gracias Dr. Álvaro Garcé, ha sido muy importante y enriquecedora su exposición y como nosotros la tenemos grabada, la vamos a difundir, adicionalmente por el canal de televisión que tiene el PARLATINO, creemos que ha sido brillante en varios aspectos, y le expreso que su intervención refuerza notoriamente la intervención en esta materia por parte de esta comisión, ratificando que el obrar de los Organismos de Inteligencia y su control en sociedades democráticas es un tema central que debemos analizar en este ámbito interparlamentario y nos parece importante que desde la oficina de la presidencia de la Comisión se ha analizado y avanzado en un análisis de los marcos legislativos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay y como omitimos Uruguay su informe ha sido aún más útil, por lo que le voy a solicitar que el documento y todos los aportes que usted sintéticamente nos ha presentado, nos lo haga llegar por escrito, porque va a ser importante,

y va a servir de antecedente para la continuidad del tratamiento que sobre esta materia deberá seguir realizando la Comisión, máxime que inclusive su experticia y información también nos ha ilustrado sobre aspectos relevantes y regulaciones en la materia que existen en países de Centroamérica, y fundamentalmente por cuanto su exposición ha resaltado aspectos que son centrales desde nuestro rol de parlamentarios, como es la actuación de tales organismos de inteligencia en el marco de un sistema democrático, con absoluto respeto a los derechos humanos y a las regulaciones estatales y controles que prima facie entendemos debe ser amplio y de naturaleza parlamentaria y judicial, y las buenas prácticas en la materia nos parece un tema prioritario para seguir trabajando y como Ud. ha señalado dos cosas de la labor de inteligencia, la buena inteligencia con el concepto inclusive la contrainteligencia y el debido control para que se distorsione tal labor y se convierta en espionaje, muchas veces al servicio de un gobierno y no del Estado, y como nosotros en Latinoamérica hemos tomado conocimiento a través de la prensa de múltiples denuncias en diversos países sobre el obrar ilegal de Organismos de Inteligencia en casos denunciados como de espionaje interno que hacen daño a la democracia y fundamentalmente a la actividad de inteligencia que es esencial para la seguridad y defensa del Estado y de la sociedad toda y, no para la obtención de algún conocimiento específico que dirima cuestiones internas políticas e inclusive para perseguir opositores, y hay un aspecto sí es importante, que como legislador lo hemos podido apreciar, recuerdo que yo era diputado cuando se votó la Ley de Inteligencia de Argentina en 2015, que incorpora decididamente el concepto y la protección los derechos de los ciudadanos, con estricta observancia y respeto de las garantías individuales consagradas en la Constitución Nacional y fundamentalmente los Tratados de Derechos Humanos.

Entonces el PARLATINO, después que elaboremos y analicemos fundamentalmente con su aporte Dr. Álvaro Garcé, el cual va a ser distribuido entre los miembros de la Comisión, nos va a enriquecer para la continuidad del tratamiento del tema, a fin de que podamos elaborar un instrumento que sirva para fijar la posición del Parlatino en la materia, y se propicia la adecuación de las legislaciones nacionales a garantizar que el obrar de los organismos de inteligencia sea con irrestricto respeto a los derechos humanos y se viabilice un adecuado control democrático, propiciando que el control parlamentario sea lo más eficiente posible, por cuanto muchas veces hemos visto que el mismo es muy formal y no se perfora secretismo, lo cual poco le sirve a la sociedad toda pues muchas veces la Comisión Parlamentaria de seguimiento termina funcionando como un anexo del Organismo.

Entonces, tenemos que lograr esta suerte de síntesis para mejorar la oferta de calidad de vida de nuestras democracias y fundamentalmente en nuestros

organismos de inteligencia que hacen a la defensa de los intereses de la sociedad toda.

Muchas gracias doctor y ahora sí vamos a volver a ambos temas, de seguridad vial y el del marco normativo, han sido muy enriquecedoras las intervenciones, ambas intervenciones, la de la representante de la Organización Panamericana de la Salud, ha sido muy importante porque no sólo se vive de COVID, en la virtualidad por efecto del COVID hay situaciones más acuciantes como el tema del Derecho a la Movilidad de la Seguridad Vial y quisiera volviendo al tema de seguridad vial, decirles que hemos preparado un Proyecto de Resolución que debía comenzar a ser tratado en el día de la fecha ello si hubiéramos obtenido el Quorum necesario hubiera sido puesto a consideración para su aprobación.

Sin perjuicio de lo expuesto, y como la sesión tiene carácter deliberativo,

que iba hacer comenzar a ser tratado hoy si por el quorum conseguíamos el funcionamiento de la comisión en términos resolutivo, pero como es deliberativo, lo vamos a distribuir para que se incluya la próxima reunión, y podamos avanzar y recibir los aportes de los legisladores, un proyecto de resolución que tenga en cuenta, fundamentalmente los avances legislativos de países como México, que está incorporando el derecho a la movilidad en su Constitución, tomar muy en cuenta los principios de la Organización Panamericana de la Salud, sí de hecho lo habíamos analizado para hacer esta propuesta de resolución, qué es un reclamo, una solicitud a los parlamentos miembros, para que legislen, implementen en sus jurisdicciones, legislación, políticas públicas y programas de gobierno, que garanticen el pleno ejercicio y goce del derecho humano a la movilidad en condiciones seguras, por eso vamos a distribuir el pedido de este anteproyecto de resolución, para que se ha enriquecido, tanto de los fundamentos, como en sus temas, programas educativos en materia seguridad, porque el primer aspecto esencial es la educación en materia de seguridad, programas de inversión en materia de estructura vial, no podemos tener una buena seguridad vial sin un Estado que invierta en infraestructura, en rutas, caminos, autopistas, accesos con diseños enfocado para evitar el tránsito, fundamentalmente de peatones porque muchas veces enfocamos la seguridad vial como la protección de las personas transportadas, esencialmente tenemos que decir la seguridad vial tiene que respetar en toda su integridad el derecho a la vida el derecho a la salud de todas las personas de una sociedad y fundamentalmente garantizar, hasta por cuestiones de índole climático y de vinculación, el tránsito humano, el peatón, los ciclistas y todos los sistemas de movilidad, cualquiera sea, incluyendo el automotor y debemos incluso ver que nuestras sociedades cada día tengan mayores posibilidades para evitar accidentes de tránsito, no contaminante y auto determinado por la propia persona humana y también

por los medios de transporte públicos, porque en realidad contaminamos ambos, haciendo una contribución a la necesidad del planeta es fundamentalmente por el cambio climático, también dotar a todos estos organismos de control de lo que sería la policía de seguridad vial de la estructura tecnológica adecuada y de programas de control y sanciones adecuadas que en muchos casos tenemos que coordinar legislación nacional.

Legislación de los estados provinciales y legislación incluso municipal local por eso la exhortación a que los parlamentos avancen En esa dirección implementar por supuesto licencias de conducir única nacionales esto es una necesidad lo estamos viendo en países como la Unión Europea que más allá de las cuestiones nacionales están fundamentalmente al fijar reglas adecuadas y uniformes permiten que tengamos registros de antecedentes unificados al menos tienen que ser nacionales nosotros como por ejemplo en la Argentina la licencia de conducir eran estrictamente municipales y en realidad muchas veces tenemos personas que estaban inhabilitada hasta por delitos graves culposos por 5 o 10 años, o por vida para conducir en otros lados por la falta de conocimiento la falta de manejo y por la falta de haber acordado en el ámbito nacional y una licencia única esa persona se encontraba prohibida en el otro municipio y si se descubría si va otro municipio y así infinitamente podía seguir conduciendo y acreditar ante la autoridad pública que estaba habilitado legalmente cuando realmente no lo podía hacer implementación. Nosotros necesitamos implementar observatorio de seguridad vial en el territorio nacional para la obtención de información veraz y para qué esa información, no sólo sea de las infracciones, sino de las causas de los accidentes de las causas pueden ser hasta estructuras las causas puede ser de fractura tecnológicas para regular la circulación vial de infraestructura en cuanto a los accesos a los caminos o hasta incluso por situaciones de desperfectos de los medios mecánicos provisto por algún fabricante sobre los cuales todos tenemos que tener un abordaje integral el tema de la del derecho de movilidad y el tema de la seguridad Vial es un tema integral y por supuesto la represión.

La prevención, en cuanto a los usos de los elementos de protección personal, y fundamentalmente la represión a las normas de violación de las disposiciones en materia de seguridad en el tránsito, hacia la conducción en velocidad, en exceso y fundamentalmente el abuso de bebidas alcohólicas, del alcohol y de sustancias estupefacientes hacen este tema. Entonces vamos a distribuir a cada uno de los miembros de la comisión un anteproyecto de resolución, para que lo enriquezcamos y en la próxima reunión podamos ver si podemos hacer un abordaje integral y digo que voy a repartir porque vamos a incorporar también doctora Báez parte de su exposición, íbamos a incorporar algunos elementos a este anteproyecto que nos ha brindado la

Organización Panamericana de la Salud a través suyo, porque si nos parece importante, así que por eso hoy no lo vamos a repartir.

Como tenemos expositores que nos han enriquecido, el tiempo también es tirano y yo les consulto, si quisieran hacer alguna pregunta a la doctora Báez, o al doctor Garcé, le digo que tiene uso de la palabra, por favor, les agradezco nuevamente a ambos su participación. Le encomiendo a Norma para que reciba los aportes que le hemos solicitado a los expositores, porque creemos que nos van a servir para nuestro trabajo, vamos a aprovechar también las limitaciones de que a veces nos cuesta conseguir pero la virtualidad nos permite que por el correo electrónico podamos hacer llegar ambos documentos, a cada uno de los representantes, chequear los aportes y tal vez obtener una suerte de conformidad virtual, para que después en una reunión podamos sacar documentos que creemos que van a ser importantes para que el PARLATINO avance.

Y en un Organismo de esta característica interparlamentario, creo que la Comisión, la Secretaría de Comisiones y la propia Junta Directiva del PARLATINO han sido muy valientes, y me refiero muy valientes, porque a veces es ríspido y es molesto para los Estados nacionales querer avanzar y que eventualmente se trate, o se analicen cuestiones como la de la inteligencia nacional y más porque en algunos estados hoy mismo, es suerte de investigación en causas políticas de alta trascendencia, pero creemos que es importante y que podemos hacer aportes concretos para mejorar las instituciones de nuestras democracias en un área tan delicada y tan sensible como la inteligencia, los aportes que podamos hacer, las exhortaciones que se puedan hacer en el ámbito tan importante que es Parlamento Latinoamericano, va a ser realmente trascendente y enriquecedor

Y en el otro aspecto Dra. nuevamente nosotros ya hemos sido visitados, por la senadora García Ruiz, el año pasado para que repensemos la seguridad vial, no tanto en función del tránsito, no tanto en función de quienes usan el transporte, sino en función de la sociedad toda y de los peatones y creo que vamos a tratar de avanzar en esa línea, vamos a conciliar los intereses de tener un tránsito seguro y por supuesto, a través de tránsito seguro garantizar el derecho más importante que es el derecho de la vida, el derecho a la vida sobre el cual todos los demás derechos humanos son instrumentales, si no garantizamos la vida, lo demás no sirve no nos vale tener buenos organismos y democráticos o buenas leyes de seguridad vial, tenemos que lograr que ese derecho a la vida sea lo más eficientemente posible, respetado nuestras sociedades y en materia seguridad vial, hemos visto por la incidencia y la cantidad de la siniestralidad en el mundo y en nuestra región que estamos interpelados actuar con rapidez en la materia

El último de los temas del día antes de cerrar la reunión, y que yo quería hacer una sugerencia, estamos viendo el tema de la actualización de La Ley Modelo de Arma de Fuego Municiones y Materiales Relacionados que vienen tramitándose desde comienzos del año pasado, no ha habido ningún aporte concreto sobre modificar la legislación a nuestros países, sin perjuicio de lo cual si ha habido reclamo fundamentalmente en uso de armas de fuego y la cantidad de infortunio, siniestros y pérdidas humanas en cada una de nuestras sociedades, esta utilización de arma de fuego en muchos de los casos en materia irregular y cuya tenencia es ilegal, causa estragos y daños a la vida.

Siguiendo con el lineamiento lo que estamos hablando y en el marco de que esto es una comisión deliberativa, también desde la presidencia vamos a elaborar un proyecto de declaración o de resolución, tenemos que instrumentarlo, para reclamar a cada una de nuestras sociedades sobre pautas que vamos a especificar, para que se implementen Programas de Desarme de la sociedad con incentivos adecuados, primero para que se propicie la entrega voluntaria y anónima de armas que sean inmediatamente inutilizadas y luego destruidas.

En cuanto a la Ley Modelo sobre Armas der Fuego, Munición y Materiales Relaciones del PARLATINO del año 2008, la misma ha sido una ley de avanzada que la resultante de varios años de trabajo y con la participación del Foro Parlamentario de Armas Pequeñas y Ligeras, y realmente hemos visto que es voluntad de los legisladores que los países sigan tomando como modelo e insumo legislativo esa norma, sin perjuicio de lo cual estamos atentos a cualquier iniciativa para su eventual actualización.

Si alguien más quiere hacer uso de la palabra, de lo contrario, vamos a despedir a nuestros invitados fundamentalmente y le voy a agradecer a todos los participantes el esfuerzo de que aún en el medio de nuestras urgencias, nuestras labores y de la pandemia, trabajemos en pos de lo que creemos es importante, hacer aportes concretos y efectivos a nuestras sociedades.

Muy bien, no veo que alguien pida la palabra lo despido nuevamente doctora Britta, doctor Garcé, les agradezco mucho su participación y los conminó a que en el término que ustedes estimen pertinentes y prudente, nos hagan llegar ese aporte que ha sido muy valioso. Ha sido una de las intervenciones que consideramos importantes en el ámbito nuestra comisión. Muchísimas gracias a todos y nuevamente Norma, estamos a la espera de los informes para poder después analizarlos y distribuidos, muchísimas gracias a todos. Buenos días a todos y muchísimas gracias y esperemos que la próxima reunión ya podemos adoptar las resoluciones que estamos acá anticipando y qué creo que van a hacer un avance en nuestros temas, en los temas que nos están, interpelando Muchísimas gracias a todos nuevamente

Se transcribe el Anteproyecto de Resolución sobre el Derecho a la Movilidad y Seguridad Social del Parlamento Latinoamericano y Caribeño

VISTO:

El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* (2019) de la Organización Mundial de la Salud¹, que da cuenta que los traumatismos por accidentes de tránsito son un problema mundial de salud y desarrollo, registrándose que más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y nada menos que otros 50 millones sufren traumatismos.

Y CONSIDERANDO:

Que siendo sin dudas es un derecho humano el derecho a la movilidad, y por ende constituye un deber de los Estados garantizar el ejercicio de ese derecho en condiciones seguras, y en función del mismo se propone la implementación de medidas positivas que tengan por objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad psicofísica de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas de los territorios nacionales, desplazamientos estos que se ejecuten por cualquier medio, sea como peatones, como usuarios de medios de transporte público, en la utilización de vehículos de tracción a sangre, humana, motores de combustión o energía eléctrica.

Que para ello se hace necesario la implementación de marcos jurídicos adecuados que garanticen el derecho humano a la movilidad en condiciones seguras y fundamentalmente promover acciones positivas para que se generen condiciones seguras tanto de quienes sean transportados por vehículos automotores como de los peatones y ciclistas, puesto que un porcentaje importantísimo de los accidentes de tránsito tienen por víctimas a peatones y ciclistas, resultando prioritario que todos los usuarios de las vías de tránsito, incluidos los pertenecientes a los grupos más vulnerables sean destinatarios de políticas públicas de prevención que les garanticen el derecho a la movilidad en condiciones seguras.

Que deben ampliarse los esfuerzos a mayor escala para el logro de las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que en su punto 11.2 establece que *“de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*. Alcanzar estas metas exige que todos los interesados directos contribuyan a asegurar unas vías de tránsito seguras para todos.

1

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1

Que, en este sentido, cabe recordar, que la ausencia de vías de tránsito seguras limita las opciones de las personas para caminar, ir en bicicleta o usar el transporte público, de modo que aumenta la inactividad física, lo que contribuye a otras afecciones de salud como la obesidad, la cardiopatía y la diabetes. Así pues, uno de los objetivos debe ser el transformar las ciudades para promover un espacio público inclusivo y accesible para todos, diseñado no sólo para transitar sino para encontrarse con otros. Un espacio que posibilite formas saludables y activas de movilidad, como andar en bicicleta y caminar.

Que habida cuenta de que los motociclistas, peatones y ciclistas representan 23%, 22% y 3%, respectivamente de todas las muertes causadas por el tránsito, estos usuarios vulnerables de las vías de tránsito en particular deben protegerse mejor para prevenir defunciones. Según señala la Organización Panamericana de la Salud *“hay 10 países de la Región donde esos grupos vulnerables representan más de 60% de todas las muertes causadas por el tránsito”*².

Que el Organismo antes citado, a su vez, pone de relieve que *“a nivel regional, las muertes causadas por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años, lo que subraya la necesidad de priorizar la seguridad vial, en particular en la agenda de salud de los adolescentes”*³.

Que, en virtud de lo antes mencionado, algo fundamental por parte de los países de la región es el establecimiento de una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes y programas en materia de seguridad vial que se establezcan en cada uno de ellos, y que sea inversa al nivel de vulnerabilidad de dichos usuarios de la vía pública, siendo esta: personas con movilidad limitada y peatones; ciclistas; usuarios de transporte no motorizado; usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; motociclistas; prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular automotor⁴.

Que, en ese orden de ideas, sin dudas se propicia que el uso de la bicicleta sea un modo de transporte prioritario, debido a que su utilización como modo de transporte urbano representa una solución a los problemas generados en gran medida por las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil particular, así como de la prioridad

² Organización Panamericana de la Salud. Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, D.C.: OPS; 2019, p. 37, disponible en https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51100/9789275320877_spa.pdf?sequence=5&isAllowed=y

³ Idem, p.6.

⁴ Cfr. Proyecto de ley general de movilidad y seguridad vial de México. El 18 de diciembre de 2020 es publicado un Decreto por el que se reforma la Constitución de dicho país con el propósito de inscribir el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En este orden de ideas, con el proyecto de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se busca, entre otras cosas, generar mayor control para la sociedad, y asegurar la integridad física de los niños y niñas, peatones, ciclistas y motociclistas, que son los más vulnerables a los accidentes viales (vid. Boletín del Senado de la República N° 790, del 11 diciembre 2019, extraído de <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/informacion/boletines/47219-facultan-al-congreso-para-legislar-en-materia-de-movilidad-y-seguridad-vial.html>). La versión del proyecto de ley analizado es la encontrado en <http://centrico.mx/docs/LGSVVfpropuesta01-2019.pdf>.

que se le ha dado a la inversión principalmente en infraestructura para éste. Ejemplos de estos problemas son el congestionamiento vial, la contaminación y la inseguridad vial, los cuales impactan negativamente en el funcionamiento de toda la ciudad, así como en la salud, economía y calidad de vida de los ciudadanos⁵.

Que, por las razones expuestas, se entiende que los peatones y ciclistas encabezan la jerarquía de la movilidad, que ordena los modos de transporte de acuerdo con su vulnerabilidad y las externalidades positivas y negativas que crean, y en ese orden de ideas los países de la Región de las Américas deben seguir ampliando las medidas multisectoriales de seguridad vial, que incluyen vías e infraestructuras seguras, transporte público para todos, leyes y reglamentos apropiados, y fortalecimiento de las políticas de transporte y los organismos competentes en la materia⁶.

Que este objetivo requiere convocar a los diversos sectores para compartir experiencias y mejores prácticas en materia de movilidad y seguridad vial, y a la vez medir periódicamente los progresos realizados e informar acerca de ellos, por lo que sin perjuicio que en algunos países de la Región de las Américas ha habido progresos en las medidas relativas a la seguridad vial, el desafío sigue siendo adoptar y hacer cumplir una legislación más firme por medio de las cinco medidas de control eficaces (conducción bajo los efectos del alcohol, uso del cinturón de seguridad, límites de velocidad, uso del casco de motociclista y ciclista y dispositivos de retención para niños), mejorar las normas de seguridad de los vehículos y de las infraestructuras viales, y aumentar el acceso a la atención de urgencia de calidad⁷.

Que, a su vez también resultaría aconsejable que los diferentes países de la región posean un sistema de información consolidado para la toma de decisiones, a través de un Observatorio de Seguridad Vial, ya que el primer paso para identificar las causas de los siniestros y esbozar soluciones es el diagnóstico.

Que, por otro lado, en lo que respecta a la atención posterior a las colisiones, uno de los primeros pasos para mejorar el sistema es la incorporación de un número telefónico exclusivo para acceder a la atención de urgencia con cobertura nacional; este número debe ser fácil de recordar y gratuito⁸.

Que, asimismo, es necesario realizar evaluaciones de los sistemas de atención de urgencia para determinar las deficiencias en la calidad de la atención. Una evaluación de esta índole permitiría el desarrollo de una atención más eficiente y eficaz. Para efectuar tales evaluaciones, la Organización Panamericana de la Salud⁹ recomienda consultar el marco del sistema de atención de urgencia de la Organización Mundial de la Salud¹⁰, así como la implementación de medidas para mejorar el acceso a los hospitales y los servicios de

⁵ Ibidem.

⁶ Organización Panamericana de la Salud. Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington op. cit. p. 5.

⁷ Ídem, p.7.

⁸ Ídem, p. 35

⁹ Ibidem

¹⁰ Organización Mundial de la Salud. Emergency Care System Framework [Internet]. Disponible en: https://www.who.int/emergencycare/emergencycare_infographic/en/

rehabilitación para las víctimas con traumatismos no mortales, a los fines de mejorar la integración con el sistema de salud.

Que, en atención a la relevancia de esta materia, es necesario y oportuno el impulso de políticas públicas tendientes a garantizar el pleno ejercicio y goce del derecho humano a la movilidad en condiciones seguras en los países que integran este Parlamento.

Por ello:

EL PARLAMENTO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO

RESUELVE:

PRIMERO: Solicitar a los países miembros del PARLAMENTO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO, implementen en sus jurisdicciones nacionales legislación, políticas públicas y programas de gobierno que garanticen el pleno ejercicio y goce del derecho humano a la movilidad en condiciones seguras, que pongan en práctica:

- A) El establecimiento de una jerarquía de usuarios para la prioridad en el uso de la vía pública, que deberá ser respetada en las políticas, planes y programas en materia de seguridad vial que se establezcan en cada uno de ellos, y que obedece al nivel de vulnerabilidad de los usuarios de la vía, siendo esta: personas con movilidad limitada y peatones; ciclistas; usuarios de transporte no motorizado; usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; motociclistas; prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular automotor;**
- B) Programas educativos en materia de seguridad vial;**
- C) Programas de inversión en materia de infraestructura vial tendiente a transformar caminos, rutas, autopistas, accesos con diseños enfocados para habilitar el tránsito seguro de peatones, ciclistas y motociclistas y contribuya a posibilitar el tránsito peatonal y vehicular en condiciones seguras;**
- D) Utilización de adecuada infraestructura tecnológica y ejecución de programas nacionales coordinados para el control y sanciones a violaciones a las normas regulatorias de la seguridad vial (exceso de velocidad, violación de normas de seguridad en la conducción vehículos - cinturones de seguridad, dispositivos de retención para niños, cascos de motociclistas y ciclistas- consumo de alcohol y estupefacientes, incumplimiento de reglas de detención, violación de semáforos en rojo, etc;**

- E) implementación de licencias de conducir únicas en territorios nacionales con base de datos de inhabilidades y sanciones unificadas y con adecuadas exigencias de capacitación en materia de seguridad vial de los responsables de conducir en general y especialmente de vehículos de transporte público de pasajeros y vehículos de transporte pesados;**
- F) Adopción de normas para incrementar la seguridad de los vehículos;**
- G) Implementación de políticas de prevención de traumatismos causados por el tránsito en todos los grupos etarios y, en especial, en los jóvenes de 15 a 29 años;**
- H) Implementación de observatorios de seguridad vial en el territorio nacional para la obtención de información veraz y en tiempo real sobre siniestralidad vial, con determinación precisa de causas y lugares, a los fines de implementar acciones y campañas eficaces de prevención y acciones para la modificación de condiciones e infraestructura para evitar daños futuros en las personas;**
- I) La convocatoria a diversos sectores para compartir experiencias y mejores prácticas en materia de movilidad y seguridad vial y, a la vez, medir periódicamente los progresos realizados e informar acerca de ellos;**
- J) Implementación de proyectos de promoción de movilidad no motorizada con espacios públicos destinados a sendas peatonales y ciclovías;**
- K) Estrategias para incentivar el uso de la bicicleta como modo de transporte;**
- L) Incorporación de un número telefónico exclusivo para acceder a la atención de urgencia con cobertura nacional; en lo que respecta a la atención posterior a colisiones. Este número debe ser fácil de recordar y gratuito;**
- M) Evaluación de los sistemas de atención de urgencia para determinar las deficiencias en la calidad de la atención;**
- N) Implementación de medidas para mejorar el acceso a los hospitales y a los servicios de rehabilitación para las víctimas con traumatismos no mortales causados por el tránsito, a los fines de la integración con el sistema de salud.**

