

Declaración de Estocolmo
Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030
Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020

Nosotros, Ministros y Jefes de Delegación, así como representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales y del sector privado nos reunimos en Estocolmo, Suecia, los días 19 y 20 de febrero de 2020 para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

Reconocemos el liderazgo del Gobierno de Suecia en la preparación y organización de esta Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

Elogiamos al Gobierno de la Federación de Rusia por organizar la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2009, que culminó con la Declaración de Moscú, y al Gobierno de Brasil por organizar la segunda Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial en 2015, que culminó en la Declaración de Brasilia;

Reconocemos el papel de los gobiernos de la Federación de Rusia y el Sultanato de Omán en la conducción del proceso de aprobación de las resoluciones conexas de la Asamblea General de las Naciones Unidas;

Reconocemos el derecho de cada individuo a disfrutar del más alto nivel posible de salud;

Reafirmamos la importancia de intensificar la cooperación internacional y el multilateralismo en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la salud, con especial énfasis en el logro de los objetivos mundiales de seguridad vial;

Recibimos con beneplácito la resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 25 de septiembre de 2015, titulada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como marco para integrar la seguridad vial en otras áreas de la política, especialmente en las áreas de políticas relacionadas con los objetivos de los ODS para la acción climática; la igualdad de género; la salud y el bienestar; las ciudades y comunidades sostenibles; la educación de calidad; la infraestructura, el consumo y la producción responsable; y la reducción de las desigualdades para el beneficio mutuo de todos;

Recibimos con beneplácito la adopción de la declaración política del Foro Político de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, el 10 de octubre de 2019, y su compromiso en septiembre de 2019 de hacer de la próxima década una época de **acción y cumplimiento**, así como el compromiso constante de mantener la integridad del Programa de Acción de 2030, entre otras cosas, "garantizando una acción ambiciosa y continua en relación con los objetivos de los ODS con un cronograma para 2020¹", incluido el objetivo 3.6 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos en accidentes de tráfico;

Recibimos con beneplácito la adopción de estrategias, objetivos y planes de acción subnacionales, nacionales y regionales de seguridad vial, como los ya adoptados por la Cooperación Económica Regional de Asia Central (CAREC) y la Unión Europea (UE) para alcanzar la meta de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en la carretera para 2030, y reconocemos la importancia de las iniciativas regionales para movilizar alianzas multisectoriales de seguridad vial;

Recibimos con beneplácito y alentamos el seguimiento y la presentación de informes sobre el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad vial, tales como los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas;

¹ <https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/1.1>

Recibimos con beneplácito los principales logros alcanzados hasta la fecha en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, incluida la mejora de la coordinación mundial a través de la Organización Mundial de la Salud, las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas y el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial; el aumento del número de adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial; el aumento de la participación de la sociedad civil, la producción y la difusión de recursos de información sobre la prevención de los traumatismos causados por accidentes de tránsito, incluidos los informes de la OMS sobre la situación de la seguridad vial; la inclusión de objetivos de seguridad vial en los ODS; el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial con el apoyo del Secretario General de las Naciones Unidas; el nombramiento y los esfuerzos del Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial para movilizar eficazmente un compromiso sostenido de alto nivel con la seguridad vial; el mayor compromiso del Banco Mundial y otros bancos multilaterales de desarrollo con la seguridad vial; la mayor atención y los mayores recursos destinados a la seguridad vial por parte de muchos gobiernos y del sector privado, en particular a través de donaciones al Fondo Mundial para la Seguridad Vial y a la Alianza Mundial para la Seguridad Vial;

Reconocemos las lecciones aprendidas de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de sistema seguro y Visión Cero, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países;

Elogiamos los progresos realizados, pero hacemos hincapié en que **todos los países** siguen afrontando retos importantes y, aunque existen retos regionales y locales específicos, también existen muchas medidas de eficacia probada que deben intensificarse en todas partes;

Reconocemos y trabajamos juntos para compartir experiencias sobre la adopción y aplicación de la legislación sobre riesgos de comportamiento, tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción, y no usar cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, y la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos, lo que podría salvar cientos de miles de vidas al año, pero aún no se abordan en la mayoría de los países;

Expresamos nuestra gran preocupación por el hecho de que los accidentes de tráfico matan a más de 1,35 millones de personas cada año, produciéndose más del 90 % de estas muertes en países de bajos y medianos ingresos; que estas colisiones son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad; y que las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que pueden prevenirse y que evitarlas requerirá de un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década;

Reconocemos el impacto significativo de los accidentes de tránsito en los niños y jóvenes, y enfatizamos la importancia de tomar en cuenta sus necesidades y las de otras poblaciones vulnerables, incluyendo a las personas mayores y a las personas con discapacidades;

Destacamos el impacto perjudicial de los accidentes de tránsito y las muertes y lesiones relacionadas con el crecimiento económico nacional a largo plazo, el progreso desigual entre regiones y niveles de ingresos, y expresamos nuestra preocupación por el hecho de que ningún país de bajos ingresos haya reducido el número de muertes por accidentes de tránsito entre 2013 y 2016, lo que pone claramente de manifiesto el vínculo entre el desarrollo y la seguridad vial;

Reconocemos que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito pueden prevenirse y que siguen siendo un importante problema de desarrollo y salud pública que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, si no se abordan, afectarán el progreso hacia el logro de los ODS;

Reconocemos los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales y señalamos, en particular, la creciente amenaza a la seguridad de los usuarios vulnerables en las carreteras de las ciudades;

Destacamos la importancia de una formulación de políticas eficaz y basada en pruebas para recopilar datos de calidad, incluso a nivel regional, en particular sobre muertes y lesiones graves;

Reconocemos que las tecnologías avanzadas de seguridad de los vehículos se encuentran entre las más efectivas de todos los dispositivos de seguridad automotriz;

Reconocemos nuestra **responsabilidad compartida** entre diseñadores del sistema y usuarios de la carretera de avanzar hacia un mundo libre de muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y que para abordar la seguridad vial se requiere la colaboración de múltiples partes interesadas entre los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y los medios de comunicación;

Reconocemos que el **objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020**, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.

Reiterando nuestro firme compromiso de alcanzar los objetivos mundiales para 2030 y haciendo hincapié en nuestra responsabilidad compartida, resolvemos por la presente;

1. *Reafirmar* nuestro compromiso con la plena implementación de la Agenda 2030, reconociendo las sinergias entre las áreas políticas de los ODS, así como la necesidad de trabajar de manera integrada para lograr beneficios mutuos;
2. *Abordar* las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales de la seguridad y la interdependencia entre los diferentes ODS, recordando que los ODS y los objetivos son integrados e indivisibles;
3. *Exhortar* a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público;
4. *Exhortar* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que aborden con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso político y garantizando que la Estrategia Mundial para la Salud de las Mujeres, los Niños y los Adolescentes ofrezca las medidas necesarias en materia de seguridad vial;
5. *Asegurar* el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel, y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial, así como las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para llevar a cabo la escala de esfuerzos necesaria a nivel regional, nacional y subnacional para alcanzar los objetivos de los ODS, y que estas estrategias y esfuerzos sean transparentes y públicos;

6. *Alentar* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de convertirse en partes contratantes de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, así como de aplicar, implementar y promover sus disposiciones o reglamentos de seguridad, y garantizar que la legislación y las normas relativas al diseño y la construcción de carreteras, los vehículos y el uso de las carreteras sean compatibles con los principios del sistema de seguridad y se hagan cumplir;
7. *Incluir* la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos;
8. *Acelerar* el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad;
9. *Fomentar e incentivar* el desarrollo, la aplicación y el despliegue de tecnologías existentes y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de traumas, prestando especial atención a las necesidades de seguridad de los usuarios de la carretera que son los más vulnerables, incluidos los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público;
10. *Asegurar* el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;
11. *Mantener el enfoque* en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico;
12. *Asegurar* que todos los vehículos producidos y vendidos para cada mercado para 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad siempre que sea posible;
13. *Asegurar* que un enfoque integrado de seguridad vial y unas normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para todos los usuarios de la carretera sean un requisito clave para las inversiones y la mejora de las infraestructuras viales;
14. *Instar* a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor e incluyendo prácticas internas a lo largo de su proceso de adquisición, producción y distribución, y a que incluyan la presentación de informes sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad;
15. *Instar* a las organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo, incluida la compra de flotas de vehículos seguros y sostenibles;

16. *Fomentar* una mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones en carretera y la necesidad de ampliar las actividades para cumplir con los ODS relacionados con la seguridad vial;
17. *Destacar* la importancia de supervisar y presentar informes sobre los progresos realizados en la consecución de nuestros objetivos comunes y, según sea apropiado, los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros, y exhortamos a la Organización Mundial de la Salud a que siga reuniendo, publicando y difundiendo datos por medio de la serie de informes mundiales sobre la situación de la seguridad vial, aprovechando, según proceda, los esfuerzos existentes, incluidos los de los observatorios regionales de seguridad vial, a fin de armonizar y hacer que los datos sobre la seguridad vial estén disponibles y sean comparables;
18. *Instar* a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de una amplia variedad de países miembros que hayan reducido con éxito las muertes en los países miembros. Se debe preparar un informe para su publicación en 2024.

Pedimos que se celebre una primera reunión de alto nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre seguridad vial a nivel de Jefes de Estado y de Gobierno para motivar un liderazgo nacional adecuado y promover la colaboración internacional y multisectorial en todos los ámbitos que abarca esta Declaración, a fin de obtener una reducción del 50 % de las víctimas mortales y heridos en la próxima década en nuestro camino hacia la Visión Cero para 2050; e

Invitamos a la Asamblea General de las Naciones Unidas a respaldar el contenido de esta declaración.