

IX CONFERÊNCIA IBERO-AMERICANA DE MINISTRAS E MINISTROS DOS TRANSPORTES E INFRAESTRUTURAS

DECLARAÇÃO DE VALLADOLID

Valladolid, Espanha, 9 de outubro de 2026

As Ministras, os Ministros e as Altas Autoridades dos Transportes e Infraestruturas, reunidos em Valladolid, Espanha, nos dias 8 e 9 de outubro de 2026, no âmbito dos trabalhos preparatórios da XXX Cimeira Ibero-Americana de Chefes de Estado e de Governo, que se realizará em Madrid sob o lema *“Ibero-América. Juntos construimos a nossa Comunidade. Juntos projetamo-la para o futuro e para o mundo”*.

Com o propósito de reforçar a cooperação ibero-americana em matéria de transportes e infraestruturas, promover uma conectividade mais integrada e eficiente, avançar na coesão social e territorial dos nossos países e reforçar a resiliência e a segurança dos nossos sistemas de transporte.

Reconhecendo que as ações, iniciativas, projetos e mecanismos de cooperação decorrentes da presente Declaração deverão ser desenvolvidos em conformidade com os ordenamentos jurídicos internos e as competências das autoridades nacionais e subnacionais correspondentes, atendendo às diferentes condições e capacidades institucionais, técnicas, económicas, territoriais e financeiras de cada país, e estarão sujeitos à disponibilidade de recursos e aos mecanismos de financiamento determinados por cada Estado, salvo se forem expressamente acordados mecanismos específicos de financiamento, sem gerar obrigações financeiras, administrativas ou de outra natureza que não tenham sido expressamente acordadas e favorecendo mecanismos de cooperação flexíveis e voluntários, que permitam a cada país determinar as áreas e modalidades de participação que considere pertinentes,

Reconhecendo, igualmente, a importância de equilibrar o investimento em novas infraestruturas com a conservação, manutenção, reabilitação, adaptação e otimização das infraestruturas existentes, de incorporar transversalmente a gestão integral do risco de catástrofes, a adaptação às alterações climáticas e a continuidade operacional, e de atender prioritariamente às necessidades das populações e territórios que apresentam maiores lacunas de acesso a infraestruturas e serviços de transporte.

Considerando que:

- i. O espaço ibero-americano caracteriza-se por uma grande diversidade territorial, demográfica, económica e social, o que exige políticas de transportes e infraestruturas adaptadas às necessidades de cada país e, simultaneamente, orientadas para objetivos comuns de integração, coesão e desenvolvimento.
- ii. A conectividade constitui um elemento essencial para a integração económica, a inclusão social e a estruturação territorial da Ibero-América, atuando como alavanca para a competitividade, a atração de investimento, o reforço das cadeias de valor regionais e a melhoria do acesso dos cidadãos a serviços e oportunidades.
- iii. Numa região marcada por grandes distâncias, diferentes níveis de urbanização, insularidade, a condição dos países sem litoral marítimo, orografia e extensão territorial, desequilíbrios entre zonas urbanas e rurais, desafios de acessibilidade e necessidades crescentes de mobilidade de pessoas e mercadorias, as infraestruturas

e os serviços de transporte devem ser concebidos como instrumentos de coesão social e territorial, igualdade de oportunidades e desenvolvimento económico.

- iv. É necessário avançar para uma abordagem mais ampla baseada na acessibilidade, entendida como a capacidade efetiva das pessoas para aceder a serviços públicos essenciais, emprego, educação, atividade económica, mercados e oportunidades.
- v. A melhoria da conectividade ibero-americana requer sistemas de transporte integrados, acessíveis, eficientes, intermodais e interoperáveis, bem como um planeamento coordenado, quadros regulamentares estáveis, uma governação adequada, políticas públicas com uma visão de longo prazo, investimentos orientados para o impacto social e territorial e mecanismos de colaboração público-privada, quando adequado e em conformidade com os quadros jurídicos, institucionais e regulamentares de cada país e atendendo às respetivas capacidades e prioridades nacionais.
- vi. A conectividade da Ibero-América não constitui apenas um fator interno de desenvolvimento, mas também um elemento fundamental para reforçar a posição da região nas cadeias de valor internacionais, melhorar a competitividade das suas economias, facilitar a mobilidade das pessoas e ampliar as oportunidades de intercâmbio com outras regiões do mundo.
- vii. A segurança e a resiliência dos sistemas de transporte ocupam hoje um lugar central na agenda pública, num contexto marcado por uma exposição crescente a fenómenos naturais extremos, associados, entre outros fatores, aos efeitos das alterações climáticas, perturbações logísticas, vulnerabilidades tecnológicas, tensões sobre as cadeias de abastecimento e incerteza global que põem em risco a continuidade dos serviços de transporte e das cadeias logísticas, e o acesso dos cidadãos a bens e serviços essenciais
- viii. É necessário passar de abordagens predominantemente reativas, centradas na reparação após os danos, para abordagens preventivas nas quais a segurança e a resiliência sejam incorporadas como critérios estruturais de planeamento, conceção, manutenção, gestão, financiamento e investimento nas políticas de transportes e infraestruturas, incorporando a gestão integral do risco de catástrofes, a adaptação às alterações climáticas, a mitigação e a transição energética dos sistemas de transporte, de acordo com as capacidades e circunstâncias nacionais, a manutenção preventiva e a recuperação resiliente das infraestruturas existentes.
- ix. Uma infraestrutura resiliente não depende apenas de novos investimentos, mas também de um diagnóstico adequado das infraestruturas existentes, da revisão das normas técnicas, do reforço da manutenção, conservação, reabilitação e otimização das infraestruturas existentes, enquanto componentes essenciais de uma política integral de resiliência, da melhoria dos sistemas de informação, da coordenação entre administrações e operadores e de uma cultura institucional orientada para a prevenção.
- x. Adiar o investimento em resiliência pode gerar custos económicos e sociais superiores aos da prevenção, ao afetar a continuidade de serviços essenciais, aumentar os custos logísticos, enfraquecer a competitividade e agravar a vulnerabilidade dos territórios e grupos mais expostos.
- xi. A crescente interdependência entre os diferentes modos de transporte, bem como a sua ligação a outros sistemas críticos, como a energia, as telecomunicações e os serviços digitais, os sistemas de gestão de riscos e resposta a emergências e outros

serviços essenciais cuja continuidade seja necessária para garantir a operação dos transportes, exige abordagens integradas de segurança, continuidade operacional e gestão de riscos.

- xii. A digitalização, a análise avançada de dados, os sistemas de alerta precoce, a inteligência artificial e outras tecnologias emergentes podem contribuir de forma decisiva, e quando adequado, para antecipar riscos, melhorar o planeamento, otimizar a operação e reforçar a capacidade de resposta dos sistemas de transporte, desde que sejam devidamente integradas a cibersegurança, a proteção de dados, a interoperabilidade, a governação responsável e a qualidade dos dados, a transparência, a gestão dos riscos tecnológicos, a segurança operacional e o reforço das capacidades institucionais.
- xiii. A proteção das pessoas deve permanecer no centro das políticas de transportes, incluindo a segurança rodoviária, a redução da sinistralidade, a existência de planos de emergência e autoproteção, a acessibilidade universal, a continuidade dos serviços essenciais e a garantia de deslocações seguras para todas as pessoas, promovendo abordagens preventivas e sistémicas de segurança rodoviária, incluindo a abordagem de Sistema Seguro, e uma proteção especial dos peões, ciclistas, motociclistas e demais utilizadores vulneráveis das vias.
- xiv. Os portos desempenham um papel estratégico para a conectividade, a competitividade, a segurança, a transição energética, a resiliência logística e a integração regional da Ibero-América, incluindo o seu papel essencial para facilitar o acesso ao comércio internacional dos países sem litoral marítimo, especialmente num contexto internacional marcado por mudanças tecnológicas, novas exigências ambientais, transformações no comércio marítimo e uma concorrência crescente entre nós logísticos.
- xv. As autoridades e entidades portuárias ibero-americanas partilham desafios e oportunidades em domínios como a governação portuária, os modelos de concessão, os regimes económicos, a conectividade terrestre, marítima e fluvial, a segurança, a economia circular, a digitalização, a inovação e a adaptação aos novos cenários internacionais.
- xvi. A cooperação ibero-americana constitui uma ferramenta estratégica para partilhar informação, experiências, boas práticas, protocolos, soluções inovadoras e capacidades institucionais, bem como para promover respostas coordenadas perante desafios comuns em matéria de conectividade, coesão territorial, segurança, resiliência e desenvolvimento dos sistemas de transporte, reconhecendo as diferenças existentes entre os países em termos de desenvolvimento institucional, capacidades técnicas, infraestruturas disponíveis e recursos financeiros, e favorecendo mecanismos de cooperação flexíveis, escaláveis e adaptados às necessidades e prioridades de cada Estado.

Acordamos:

1. Reafirmar o nosso compromisso com o reforço das alianças e dos mecanismos de cooperação ibero-americana em matéria de transportes e infraestruturas, como instrumento essencial para avançar na integração regional, na coesão social e territorial, na competitividade e no bem-estar das nossas cidadãs e cidadãos, desenvolvendo as ações decorrentes dessa cooperação de acordo com as competências nacionais e através dos mecanismos institucionais existentes ou daqueles que venham posteriormente a ser acordados pelos países.

2. Promover políticas públicas de transportes orientadas para mejorar a conectividade e a acessibilidade na Ibero-América, atendendo tanto às necessidades nacionales como à dimensão regional, e considerando a mobilidade de pessoas e mercadorias, bem como o reforço dos serviços públicos e coletivos de transporte, incluindo os sistemas de mobilidade urbana e metropolitana, como fator fundamental para a igualdade de oportunidades, a estruturação territorial e o desenvolvimento económico, com especial atenção às zonas rurais, remotas, fronteiriças e de difícil acesso, bem como aos territórios que apresentem maiores lacunas de conectividade.
3. Impulsionar, na medida das nossas capacidades nacionais, sistemas de transporte integrados, intermodais, interoperáveis, seguros e eficientes, que facilitem a ligação entre territórios, modos de transporte, nós logísticos, portos marítimos e fluviais, vias navegáveis interiores e hidrovias, portos secos, aeroportos, sistemas e serviços de navegação aérea, redes ferroviárias, estradas e plataformas de intercâmbio, favorecendo uma mobilidade mais fluida e uma logística mais competitiva, atendendo às particularidades territoriais, institucionais, económicas e regulamentares de cada país.
4. Avançar num planeamento das infraestruturas e dos serviços de transporte baseado em critérios de rigor técnico, acessibilidade, eficiência, impacto social, redução das desigualdades, coesão territorial, manutenção adequada, sustentabilidade e resiliência a longo prazo, incorporando a gestão integral do risco de catástrofes, a adaptação às alterações climáticas e a análise dos custos do ciclo de vida e da conservação por níveis de serviço, quando pertinente, das infraestruturas.
5. Favorecer o desenvolvimento de corredores multimodais regionais, incluindo, quando adequado, corredores fluviais e bioceânicos, e de iniciativas que melhorem a conectividade física e digital entre os países ibero-americanos, prestando especial atenção à intermodalidade, à interoperabilidade, à integração logística, à acessibilidade territorial e à ligação da região às cadeias de valor internacionais, tendo em conta as necessidades particulares dos países sem litoral marítimo e o exercício efetivo do direito de livre trânsito, em conformidade com os instrumentos internacionais aplicáveis, e de acordo com as prioridades nacionais e regionais, a viabilidade técnica e financeira e os quadros jurídicos aplicáveis.
6. Promover quadros regulamentares estáveis, modernos e adequados às necessidades dos sistemas de transporte, que facilitem o planeamento integrado, a coordenação institucional, a participação dos diferentes intervenientes e, quando adequado, a colaboração com o setor privado e com instituições financeiras, em conformidade com os quadros jurídicos, institucionais e regulamentares de cada país, favorecendo a segurança jurídica e a previsibilidade regulamentar.
7. Reconhecer a importância do investimento em transportes e infraestruturas como instrumento de coesão social e territorial, bem como a necessidade de orientar esse investimento para projetos que combinem eficiência económica, qualidade, segurança, acessibilidade e redução das disparidades territoriais e sociais, incluindo a conservação, reabilitação, manutenção e otimização das infraestruturas existentes, favorecendo, quando adequado, o acesso a mecanismos de financiamento apropriados.
8. Reforçar a incorporação da segurança e da resiliência como critérios estruturais das políticas de transportes e infraestruturas, avançando para uma abordagem preventiva que permita antecipar riscos, reduzir vulnerabilidades, garantir a

continuidade dos serviços essenciais e melhorar a capacidade de resposta a crises e outras perturbações, favorecendo a gestão integral do risco de catástrofes, incluindo os riscos hidrológicos que possam afetar a navegabilidade das vias fluviais; a adaptação das infraestruturas e dos serviços de transporte aos efeitos das alterações climáticas; a transição, de acordo com as capacidades e circunstâncias nacionais, para sistemas de transporte progressivamente mais eficientes e sustentáveis do ponto de vista energético; e o reforço dos sistemas de prevenção, preparação, resposta e recuperação.

9. Impulsionar, quando pertinente e de acordo com as capacidades institucionais e técnicas de cada país, diagnósticos partilhados e avaliações periódicas sobre o estado, a vulnerabilidade, a manutenção e a capacidade de adaptação das infraestruturas de transporte, a fim de identificar pontos críticos, dar prioridade às intervenções e orientar melhor o investimento público e privado, evitando estabelecer obrigações homogêneas de comunicação ou avaliação.
10. Promover, quando pertinente, o intercâmbio de referências técnicas e boas práticas relativas à revisão e atualização de normas técnicas, protocolos de atuação, sistemas de manutenção, planos de emergência e mecanismos de coordenação entre administrações, operadores e demais intervenientes, com o objetivo de reforçar a segurança física, operacional e funcional dos sistemas de transporte, sem prejuízo das competências e dos quadros regulamentares nacionais e sem que tal implique uma obrigação de harmonização normativa.
11. Favorecer a utilização da digitalização, da inovação tecnológica, da análise de dados, dos sistemas de alerta precoce e da inteligência artificial para melhorar o planeamento, a gestão, a operação, a segurança e a resiliência das redes de transporte, incorporando a interoperabilidade dos sistemas, a governação e a qualidade dos dados, a cibersegurança, a proteção de dados pessoais, a segurança operacional, a gestão dos riscos tecnológicos, a transparência e o reforço das capacidades institucionais, bem como medidas destinadas a reduzir as disparidades digitais e territoriais, considerando as diferentes capacidades institucionais e tecnológicas dos países ibero-americanos.
12. Promover que a digitalização e a inovação tecnológica nos transportes sejam implementadas de modo a contribuírem para ampliar a acessibilidade e não para aprofundar as disparidades digitais, territoriais ou sociais, com especial atenção às populações e aos territórios que apresentem maiores lacunas de acesso e apropriação tecnológica.
13. Reforçar a segurança das pessoas que utilizam os sistemas de transporte, incluindo a segurança rodoviária, a acessibilidade universal, a redução da sinistralidade, a proteção em situações de emergência, a informação aos cidadãos e a garantia de serviços seguros, fiáveis e contínuos, promovendo abordagens preventivas e sistêmicas de segurança rodoviária, incluindo a abordagem de Sistema Seguro e a proteção dos utilizadores vulneráveis das vias.
14. Impulsionar o intercâmbio de experiências, boas práticas, informação técnica, capacidades institucionais e protocolos de atuação entre os países ibero-americanos em matéria de conectividade, coesão territorial, segurança, resiliência, inovação, digitalização e gestão de riscos, através de mecanismos de cooperação desenvolvidos de forma flexível e em conformidade com as prioridades e capacidades de cada país, favorecendo especialmente a cooperação técnica e o reforço institucional.

15. Promover uma cooperação ibero-americana mais estruturada em matéria portuária, reconhecendo o papel estratégico dos portos para a conectividade internacional, a competitividade, a segurança e a resiliência das cadeias logísticas e a integração regional, a partir de uma abordagem integral e multimodal que reconheça a articulação entre a infraestrutura portuária, o transporte terrestre, o transporte marítimo, a logística, a conectividade digital e os demais componentes das cadeias de abastecimento.
16. Impulsionar a criação de um Fórum Portuário Ibero-Americano, como espaço de promoção da cooperação, do diálogo e do intercâmbio de experiências entre as autoridades portuárias nacionais e as entidades competentes dos países ibero-americanos, sujeito aos acordos e mecanismos determinados pelos países participantes.
17. Estabelecer que o Fórum Portuário Ibero-Americano terá por finalidade contribuir para a identificação de diagnósticos partilhados, o intercâmbio de referências técnicas, boas práticas e soluções inovadoras e, quando pertinente, para a aproximação de normas, bem como para a criação de iniciativas comuns e o reforço da cooperação técnico-institucional em matéria portuária, sem prejuízo das competências e dos quadros regulamentares nacionais e sem que tal implique uma obrigação de harmonização normativa.
18. Promover, no âmbito do Fórum Portuário Ibero-Americano, o estudo de temas relevantes para a logística portuária, tais como os seguintes: o diálogo e a cooperação em domínios como a governação portuária, os modelos de concessão, os regimes económicos portuários, a conectividade e a acessibilidade terrestre, marítima e fluvial, a conectividade com o hinterland, a facilitação logística, incluindo os desafios específicos relacionados com o trânsito e o acesso aos portos dos países sem litoral marítimo, os sobrecustos logísticos, a segurança, a economia circular, a digitalização de processos, a inovação, o intercâmbio de informações, a gestão de riscos, a continuidade operacional, a adaptação às alterações climáticas, a sustentabilidade e a eficiência energética, bem como a resiliência dos sistemas portuários.
19. Favorecer que o Fórum Portuário Ibero-Americano possa servir igualmente como espaço de impulso ao desenvolvimento de corredores sustentáveis e digitais na rede ibero-americana e com outros portos internacionais, de acordo com as prioridades, capacidades, condições de viabilidade e quadros regulamentares de cada país.
20. Incumbir as autoridades competentes dos países ibero-americanos, com o apoio da Secretaria-Geral Ibero-Americana (SEGIB), de definir os mecanismos de funcionamento, participação, coordenação e acompanhamento do Fórum Portuário Ibero-Americano, promovendo a participação e o intercâmbio técnico entre administrações, autoridades setoriais, operadores e entidades especializadas, em conformidade com as competências de cada país. A participação e o funcionamento deste espaço serão desenvolvidos em conformidade com as competências nacionais e estarão sujeitos aos mecanismos e acordos adotados pelos países participantes, sem gerar obrigações financeiras, administrativas ou de comunicação adicionais que não tenham sido expressamente acordadas.
21. Continuar a trabalhar em conjunto para transformar, de forma progressiva e de acordo com as prioridades, capacidades e quadros institucionais de cada país, os consensos alcançados nesta Conferência em iniciativas concretas de cooperação, projetos partilhados, intercâmbios técnicos e, quando pertinente, mecanismos de

acompanhamento acordados entre os países, que contribuam para uma Ibero-América mais conectada, coesa, segura e resiliente.

Agradecemos:

Ao Reino de Espanha, através do Ministério dos Transportes e da Mobilidade Sustentável, e à cidade de Valladolid, pela excelente organização e acolhimento durante esta Conferência, bem como às delegações participantes pelos seus contributos para o diálogo ministerial.

À SEGIB e aos organismos e instituições participantes pelos seus valiosos contributos para o êxito deste encontro.

Adotada em Valladolid, Espanha, em 9 de outubro de 2026.

NOTAS DOS PAÍSES:

- A Argentina comunica a sua decisão de dissociar-se da presente Declaração.