

IX CONFERENCIA IBEROAMERICANA DE MINISTRAS Y MINISTROS DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

DECLARACIÓN DE VALLADOLID

Valladolid, España, 9 de octubre de 2026

Las Ministras, los Ministros y las Altas Autoridades de Transporte e Infraestructuras, reunidos en Valladolid, España, los días 8 y 9 de octubre de 2026, en el marco de los trabajos preparatorios de la XXX Cumbre Iberoamericana de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno, que se celebrará en Madrid bajo el lema *"Iberoamérica. Juntos construimos nuestra Comunidad. Juntos la proyectamos hacia el futuro y hacia el mundo"*.

Con el propósito de reforzar la cooperación iberoamericana en materia de transporte e infraestructuras, promover una conectividad más integrada y eficiente, avanzar en la cohesión social y territorial de nuestros países, y fortalecer la resiliencia y la seguridad de nuestros sistemas de transporte.

Reconociendo que las acciones, iniciativas, proyectos y mecanismos de cooperación derivados de la presente Declaración deberán desarrollarse de conformidad con los ordenamientos jurídicos internos y las competencias de las autoridades nacionales y subnacionales correspondientes, atendiendo a las distintas condiciones y capacidades institucionales, técnicas, económicas, territoriales y financieras de cada país, y estarán sujetos a la disponibilidad de recursos y a los mecanismos de financiación que determine cada Estado, salvo que se acuerden expresamente mecanismos específicos de financiación, sin generar obligaciones financieras, administrativas o de otra naturaleza que no hayan sido expresamente acordadas y favoreciendo mecanismos de cooperación flexibles y voluntarios, que permitan a cada país determinar las áreas y modalidades de participación que resulten pertinentes,

Reconociendo, asimismo, la importancia de equilibrar la inversión en nuevas infraestructuras con la conservación, mantenimiento, rehabilitación, adaptación y optimización de las infraestructuras existentes, de incorporar de manera transversal la gestión integral del riesgo de desastres, la adaptación al cambio climático y la continuidad operacional, y de atender prioritariamente las necesidades de las poblaciones y territorios que presentan mayores brechas de acceso a infraestructuras y servicios de transporte.

Considerando que:

- i. El espacio iberoamericano se caracteriza por una gran diversidad territorial, demográfica, económica y social, lo que exige políticas de transporte e infraestructuras adaptadas a las necesidades de cada país y, al mismo tiempo, orientadas a objetivos comunes de integración, cohesión y desarrollo.
- ii. La conectividad constituye un elemento esencial para la integración económica, la inclusión social y la vertebración territorial de Iberoamérica, actuando como palanca para la competitividad, la atracción de inversión, el fortalecimiento de las cadenas de valor regionales y la mejora del acceso de la ciudadanía a servicios y oportunidades.
- iii. En una región marcada por grandes distancias, diferentes niveles de urbanización, insularidad, la condición de los países sin litoral marítimo, orografía y extensión territorial, desequilibrios entre áreas urbanas y rurales, retos de accesibilidad y necesidades crecientes de movilidad de personas y mercancías, las infraestructuras

y servicios de transporte deben concebirse como instrumentos de cohesión social y territorial, igualdad de oportunidades y desarrollo económico.

- iv. Resulta necesario avanzar hacia un enfoque más amplio basado en la accesibilidad, entendida como la capacidad efectiva de las personas para acceder a servicios públicos esenciales, empleo, educación, actividad económica, mercados y oportunidades.
- v. La mejora de la conectividad iberoamericana requiere sistemas de transporte integrados, accesibles, eficientes, intermodales e interoperables, así como una planificación coordinada, marcos regulatorios estables, una gobernanza adecuada, políticas públicas con visión de largo plazo, inversiones orientadas al impacto social y territorial, y mecanismos de colaboración público-privada, cuando proceda y de conformidad con los marcos jurídicos, institucionales y regulatorios de cada país y atendiendo a sus respectivas capacidades y prioridades nacionales.
- vi. La conectividad de Iberoamérica no constituye únicamente un factor interno de desarrollo, sino también un elemento clave para reforzar la posición de la región en las cadenas de valor internacionales, mejorar la competitividad de sus economías, facilitar la movilidad de las personas, y ampliar las oportunidades de intercambio con otras regiones del mundo.
- vii. La seguridad y la resiliencia de los sistemas de transporte ocupan hoy un lugar central en la agenda pública, en un contexto marcado por una creciente exposición a fenómenos naturales extremos, asociados, entre otros factores, a los efectos del cambio climático, disrupciones logísticas, vulnerabilidades tecnológicas, tensiones sobre las cadenas de suministro e incertidumbre global que ponen en riesgo la continuidad de los servicios de transporte y las cadenas logísticas, y el acceso de la ciudadanía a bienes y servicios esenciales
- viii. Resulta necesario avanzar desde enfoques predominantemente reactivos, centrados en la reparación tras el daño, hacia enfoques preventivos en los que la seguridad y la resiliencia se incorporen como criterios estructurales de planificación, diseño, mantenimiento, gestión, financiación e inversión en las políticas de transporte e infraestructuras, incorporando la gestión integral del riesgo de desastres, la adaptación al cambio climático, la mitigación y la transición energética de los sistemas de transporte, de acuerdo con las capacidades y circunstancias nacionales, el mantenimiento preventivo y la recuperación resiliente de las infraestructuras existentes.
- ix. Una infraestructura resiliente no depende únicamente de nuevas inversiones, sino también de un adecuado diagnóstico de las infraestructuras existentes, de la revisión de estándares técnicos, del fortalecimiento del mantenimiento, la conservación, rehabilitación y optimización de las infraestructuras existentes, como componentes esenciales de una política integral de resiliencia, de la mejora de los sistemas de información, de la coordinación entre administraciones y operadores, y de una cultura institucional orientada a la prevención.
- x. Retrasar la inversión en resiliencia puede generar costes económicos y sociales superiores a los de la prevención, al afectar a la continuidad de servicios esenciales, incrementar los costes logísticos, debilitar la competitividad y agravar la vulnerabilidad de los territorios y colectivos más expuestos.
- xi. La creciente interdependencia entre los distintos modos de transporte, así como su conexión con otros sistemas críticos, como la energía, las telecomunicaciones y los

servicios digitales, los sistemas de gestión del riesgo y atención de emergencias y otros servicios esenciales cuya continuidad resulte necesaria para garantizar la operación del transporte, exige enfoques integrados de seguridad, continuidad operativa y gestión de riesgos.

- xii. La digitalización, la analítica avanzada de datos, los sistemas de alerta temprana, la inteligencia artificial y otras tecnologías emergentes pueden contribuir de forma decisiva, y cuando resulte apropiado, a anticipar riesgos, mejorar la planificación, optimizar la operación y reforzar la capacidad de respuesta de los sistemas de transporte, siempre que se integren adecuadamente la ciberseguridad, la protección de datos la interoperabilidad, la gobernanza responsable y la calidad de los datos, la transparencia, la gestión de riesgos tecnológicos, la seguridad operacional y el fortalecimiento de las capacidades institucionales.
- xiii. La protección de las personas debe permanecer en el centro de las políticas de transporte, incluyendo la seguridad vial, la reducción de la siniestralidad, la existencia de planes de emergencia y autoprotección, la accesibilidad universal, la continuidad de los servicios esenciales y la garantía de desplazamientos seguros para todas las personas promoviendo enfoques preventivos y sistémicos de seguridad vial, incluido el enfoque de Sistema Seguro, y una especial protección de peatones, ciclistas, motociclistas y demás usuarios vulnerables de las vías..
- xiv. Los puertos desempeñan un papel estratégico para la conectividad, la competitividad, la seguridad, la transición energética, la resiliencia logística y la integración regional de Iberoamérica, incluido su papel esencial para facilitar el acceso al comercio internacional de los países sin litoral marítimo, especialmente en un entorno internacional marcado por cambios tecnológicos, nuevas exigencias ambientales, transformaciones en el comercio marítimo y una creciente competencia entre nodos logísticos.
- xv. Las autoridades y entidades portuarias iberoamericanas comparten retos y oportunidades en ámbitos como la gobernanza portuaria, los modelos concesionales, los regímenes económicos, la conectividad terrestre, marítima y fluvial, la seguridad, la economía circular, la digitalización, la innovación y la adaptación a los nuevos escenarios internacionales.
- xvi. La cooperación iberoamericana constituye una herramienta estratégica para compartir información, experiencias, buenas prácticas, protocolos, soluciones innovadoras y capacidades institucionales, así como para promover respuestas coordinadas ante retos comunes en materia de conectividad, cohesión territorial, seguridad, resiliencia y desarrollo de los sistemas de transporte reconociendo las diferencias existentes entre los países en términos de desarrollo institucional, capacidades técnicas, infraestructura disponible y recursos financieros, y favoreciendo mecanismos de cooperación flexibles, escalables y adaptados a las necesidades y prioridades de cada Estado.

Acordamos:

1. Reafirmar nuestro compromiso con el fortalecimiento de las alianzas y los mecanismos de la cooperación iberoamericana en materia de transporte e infraestructuras, como instrumento esencial para avanzar en la integración regional, la cohesión social y territorial, la competitividad y el bienestar de nuestras ciudadanas y ciudadanos desarrollando las acciones que se deriven de dicha cooperación de acuerdo con las competencias nacionales y mediante los

mecanismos institucionales existentes o aquellos que sean acordados posteriormente por los países.

2. Promover políticas públicas de transporte orientadas a mejorar la conectividad y la accesibilidad en Iberoamérica, atendiendo tanto a las necesidades nacionales como a la dimensión regional, y considerando la movilidad de personas y mercancías, así como el fortalecimiento de los servicios públicos y colectivos de transporte, incluidos los sistemas de movilidad urbana y metropolitana, como un factor clave para la igualdad de oportunidades, la vertebración territorial y el desarrollo económico con especial atención a las zonas rurales, apartadas, fronterizas y de difícil acceso, así como a los territorios que presenten mayores brechas de conectividad.
3. Impulsar, en la medida de nuestras capacidades nacionales, sistemas de transporte integrados, intermodales, interoperables, seguros y eficientes, que faciliten la conexión entre territorios, modos de transporte, nodos logísticos, puertos marítimos y fluviales, vías navegables interiores e hidro vías, puertos secos , aeropuertos, sistemas y servicios de navegación aérea, redes ferroviarias, carreteras y plataformas de intercambio, favoreciendo una movilidad más fluida y una logística más competitiva atendiendo a las particularidades territoriales, institucionales, económicas y regulatorias de cada país..
4. Avanzar en una planificación de infraestructuras y servicios de transporte basada en criterios de rigor técnico, accesibilidad, eficiencia, impacto social, reducción de desigualdades, cohesión territorial, mantenimiento adecuado, sostenibilidad y resiliencia a largo plazo incorporando la gestión integral del riesgo de desastres, la adaptación al cambio climático y el análisis de los costes del ciclo de vida y la conservación por niveles de servicio, cuando resulte pertinente, de las infraestructuras.
5. Favorecer el desarrollo de corredores multimodales regionales, incluidos, cuando corresponda, corredores fluviales y bioceánicos, y de iniciativas que mejoren la conectividad física y digital entre los países iberoamericanos, prestando especial atención a la intermodalidad, la interoperabilidad, la integración logística, la accesibilidad territorial y la conexión de la región con las cadenas de valor internacionales, teniendo en cuenta las necesidades particulares de los países sin litoral marítimo y el ejercicio efectivo del derecho de libre tránsito, de conformidad con los instrumentos internacionales aplicables, y de acuerdo con las prioridades nacionales y regionales, la viabilidad técnica y financiera y los marcos jurídicos aplicables.
6. Promover marcos regulatorios estables, modernos y adecuados a las necesidades de los sistemas de transporte, que faciliten la planificación integrada, la coordinación institucional, la participación de los distintos actores y, cuando proceda, la colaboración con el sector privado y con instituciones financieras, de conformidad con los marcos jurídicos, institucionales y regulatorios de cada país, favoreciendo la seguridad jurídica y la previsibilidad regulatoria.
7. Reconocer la importancia de la inversión en transporte e infraestructuras como instrumento de cohesión social y territorial, así como la necesidad de orientar dicha inversión hacia proyectos que combinen eficiencia económica, calidad, seguridad, accesibilidad y reducción de brechas territoriales y sociales incluyendo la conservación, rehabilitación, mantenimiento y optimización de las infraestructuras

existentes, favoreciendo, cuando corresponda, el acceso a mecanismos adecuados de financiación.

8. Reforzar la incorporación de la seguridad y la resiliencia como criterios estructurales de las políticas de transporte e infraestructuras, avanzando hacia un enfoque preventivo que permita anticipar riesgos, reducir vulnerabilidades, garantizar la continuidad de los servicios esenciales y mejorar la capacidad de respuesta ante crisis y otras perturbaciones, favoreciendo la gestión integral del riesgo de desastres, incluidos los riesgos hidrológicos que puedan afectar a la navegabilidad de las vías fluviales; la adaptación de las infraestructuras y servicios de transporte a los efectos del cambio climático; la transición, de acuerdo con las capacidades y circunstancias nacionales, hacia sistemas de transporte progresivamente más eficientes y sostenibles desde el punto de vista energético; y el fortalecimiento de los sistemas de prevención, preparación, respuesta y recuperación.
9. Impulsar, cuando resulte pertinente y de acuerdo con las capacidades institucionales y técnicas de cada país, diagnósticos compartidos y evaluaciones periódicas sobre el estado, vulnerabilidad, mantenimiento y capacidad de adaptación de las infraestructuras de transporte, con el fin de identificar puntos críticos, priorizar actuaciones y orientar mejor la inversión pública y privada evitando establecer obligaciones homogéneas de reporte o evaluación.
10. Promover cuando resulte pertinente, el intercambio de referencias técnicas y buenas prácticas relativas a la revisión y actualización de estándares técnicos , protocolos de actuación, sistemas de mantenimiento, planes de emergencia y mecanismos de coordinación entre administraciones, operadores y demás actores implicados, con el objetivo de fortalecer la seguridad física, operativa y funcional de los sistemas de transporte sin perjuicio de las competencias y marcos regulatorios nacionales y sin que ello implique una obligación de armonización normativa.
11. Favorecer el uso de la digitalización, la innovación tecnológica, la analítica de datos, los sistemas de alerta temprana y la inteligencia artificial para mejorar la planificación, la gestión, la operación, la seguridad y la resiliencia de las redes de transporte, incorporando la interoperabilidad de los sistemas, la gobernanza y calidad de los datos, la ciberseguridad, la protección de datos personales, la seguridad operacional, la gestión de riesgos tecnológicos, la transparencia y el fortalecimiento de las capacidades institucionales, así como medidas orientadas a reducir las brechas digitales y territoriales, considerando las diferentes capacidades institucionales y tecnológicas de los países iberoamericanos.
12. Promover que la digitalización y la innovación tecnológica en el transporte se desplieguen, de modo que contribuyan a ampliar la accesibilidad y no a profundizar brechas digitales, territoriales o sociales, con especial atención a las poblaciones y territorios que presenten mayores brechas de acceso y apropiación tecnológica.
13. Reforzar la seguridad de las personas usuarias de los sistemas de transporte, incluyendo la seguridad vial, la accesibilidad universal, la reducción de la siniestralidad, la protección ante emergencias, la información a la ciudadanía y la garantía de servicios seguros, fiables y continuos promoviendo enfoques preventivos y sistémicos de seguridad vial, incluyendo el enfoque de Sistema Seguro y la protección de los usuarios vulnerables de las vías.
14. Impulsar el intercambio de experiencias, buenas prácticas, información técnica, capacidades institucionales y protocolos de actuación entre los países

iberoamericanos en materia de conectividad, cohesión territorial, seguridad, resiliencia, innovación, digitalización y gestión de riesgos mediante mecanismos de cooperación que se desarrollen de manera flexible y conforme a las prioridades y capacidades de cada país, favoreciendo especialmente la cooperación técnica y el fortalecimiento institucional.

15. Promover una cooperación iberoamericana más estructurada en materia portuaria, reconociendo el papel estratégico de los puertos para la conectividad internacional, la competitividad, la seguridad y la resiliencia de las cadenas logísticas y la integración regional, desde un enfoque integral y multimodal que reconozca la articulación entre la infraestructura portuaria, el transporte terrestre, el transporte marítimo, la logística, la conectividad digital y los demás componentes de las cadenas de suministro..
16. Impulsar la creación de un Foro Portuario Iberoamericano, como espacio de promoción de la cooperación, diálogo e intercambio de experiencias entre las autoridades nacionales portuarias y entidades competentes de los países iberoamericanos, sujeto a los acuerdos y mecanismos que determinen los países participantes.
17. Establecer que el Foro Portuario Iberoamericano tendrá como finalidad contribuir a la identificación de diagnósticos compartidos, el intercambio de referencias técnicas, buenas prácticas y soluciones innovadoras y, cuando resulte pertinente, al acercamiento de estándares, así como, la generación de iniciativas comunes y el fortalecimiento de la cooperación técnico-institucional en materia portuaria, sin perjuicio de las competencias y marcos regulatorios nacionales y sin que ello implique una obligación de armonización normativa.
18. Promover, en el marco del Foro Portuario Iberoamericano, el estudio de temas relevantes para la logística portuaria, como los siguientes: el diálogo y la cooperación en ámbitos como la gobernanza portuaria, los modelos concesionales, los regímenes económicos portuarios, la conectividad y accesibilidad terrestre, marítima y fluvial, la conectividad con el hinterland, la facilitación logística, incluidos los desafíos específicos vinculados al tránsito y acceso a los puertos de los países sin litoral marítimo, sobrecostes logísticos, la seguridad, la economía circular, la digitalización de procesos, la innovación el intercambio de información, la gestión de riesgos, la continuidad operacional, la adaptación climática, la sostenibilidad y la eficiencia energética y la resiliencia de los sistemas portuarios.
19. Favorecer que el Foro Portuario Iberoamericano pueda servir, asimismo, como espacio de impulso para el desarrollo de corredores sostenibles y digitales en la red iberoamericana y con otros puertos internacionales, de acuerdo con las prioridades, capacidades condiciones de viabilidad y marcos normativos de cada país.
20. Encomendar a las autoridades competentes de los países iberoamericanos, con el apoyo de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), la definición de los mecanismos de funcionamiento, participación, coordinación y seguimiento del Foro Portuario Iberoamericano, promoviendo la participación e intercambio técnico entre administraciones, autoridades sectoriales, operadores y entidades especializadas, conforme a las competencias de cada país. La participación y funcionamiento de este espacio se desarrollarán de conformidad con las competencias nacionales y estarán sujetos a los mecanismos y acuerdos que adopten los países participantes, sin generar obligaciones financieras,

administrativas o de reporte adicionales que no hayan sido expresamente acordadas.

21. Continuar trabajando conjuntamente para transformar, de manera progresiva y de acuerdo con las prioridades, capacidades y marcos institucionales de cada país, los consensos alcanzados en esta Conferencia en iniciativas concretas de cooperación, proyectos compartidos, intercambios técnicos y, cuando resulte pertinente, mecanismos de seguimiento acordados entre los países, que contribuyan a una Iberoamérica más conectada, cohesionada, segura y resiliente.

Agradecemos:

Al Reino de España, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y a la ciudad de Valladolid, por la excelente organización y acogida durante esta Conferencia, así como a las delegaciones participantes por sus contribuciones al diálogo ministerial.

A la SEGIB, organismos e instituciones participantes por sus valiosos aportes al éxito de este encuentro.

Adoptada en Valladolid, España, el 9 de octubre de 2026.

NOTAS DE LOS PAÍSES:

- Argentina comunica su decisión de disociarse de esta Declaración.