



---

**Comisión Económica para Europa****Comité de Transportes Interiores****84º período de sesiones**

Ginebra, 22 a 25 de febrero de 2022

Tema 2 del programa provisional

**75º aniversario del Comité de Transportes Interiores:  
conectar los países e impulsar la movilidad sostenible****Proyecto de resolución ministerial aprobada con motivo del 75º aniversario del Comité de Transportes Interiores, titulada “Comienza un nuevo decenio de resultados en materia de transportes interiores sostenibles y desarrollo sostenible”\***

*Nosotros, los ministros, ministras y otros jefes y jefas de delegación de las partes contratantes en los convenios de las Naciones Unidas correspondientes al ámbito de competencia del Comité de Transportes Interiores que asistimos a su 84º período de sesiones, habiéndonos reunido también para conmemorar el 75º aniversario del Comité de Transportes Interiores el 22 de febrero 2022,*

*Reconociendo* la singular función que ha desempeñado durante los 75 últimos años el Comité de Transportes Interiores como núcleo de los convenios de las Naciones Unidas que han constituido y siguen desarrollando el marco normativo internacional básico de los transportes interiores a nivel regional y mundial, y reconociendo también que el 78 % de los Estados Miembros de las Naciones Unidas son partes contratantes en al menos uno de esos convenios,

*Recordando* las resoluciones de la Asamblea General 70/1, de 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”; 69/213, de 19 de diciembre de 2014, y 70/197, de 22 de diciembre de 2015, sobre la conectividad y los corredores de tránsito; 70/260, de 15 de abril de 2016, 72/271, de 12 de abril de 2018, y 74/299, de 31 de agosto de 2020, así como otras resoluciones bienales sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo; 72/212, de 20 de diciembre de 2017, sobre el fortalecimiento de los vínculos entre todos los modos de transporte para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible; 74/219, de 19 de diciembre de 2019, sobre la protección del clima mundial; y 74/306 y 74/307, de 11 de septiembre de 2020, sobre la respuesta mundial a la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19),

*Recordando también* el Acuerdo de París de 2015 sobre el cambio climático y el Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024,

---

\* Se acordó publicar el presente documento tras la fecha de publicación prevista debido a circunstancias que escapan al control de quien lo presenta.



*Recordando* nuestro compromiso de aplicar las resoluciones ministeriales aprobadas por el Comité de Transportes Interiores, a saber, la resolución de 2017 sobre la adopción de la nueva era para los transportes interiores y la movilidad sostenibles, la resolución de 2019 sobre la mejora de la cooperación, la armonización y la integración en la era de la digitalización y la automatización del transporte, y la resolución de 2021 sobre un llamamiento urgente a la acción concertada para mejorar la conectividad y tenacidad de los transportes interiores en las situaciones de emergencia,

*Poniendo de relieve* el papel fundamental de la Estrategia hasta 2030 del Comité de Transportes Interiores, que refuerza la importancia mundial de la labor del Comité como plataforma de las Naciones Unidas para los transportes interiores permitiéndole, en particular, seguir administrando y desarrollando los convenios regionales y mundiales sobre los transportes interiores, apoyar las nuevas tecnologías y las innovaciones en los transportes interiores, dirigir los diálogos estratégicos regionales, interregionales y mundiales sobre los transportes interiores y promover la conectividad y la movilidad sostenibles de los transportes interiores regionales e interregionales, como pasos esenciales para el desarrollo sostenible de los transportes interiores,

*Reconociendo* que los años que quedan hasta 2030 han sido designados como la década de acción y resultados en favor del desarrollo sostenible, y que los transportes interiores sostenibles son un requisito esencial para lograr la implementación de la Agenda 2030,

*Comprendiendo* la importancia de apoyar a los países en desarrollo y de formular deliberadamente políticas y marcos normativos que garanticen que nadie se quede atrás, en consonancia con los objetivos y aspiraciones de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que pretenden no dejar a nadie ni a ningún lugar atrás,

*Reconociendo* que una combinación sin precedentes de emergencias y desafíos de ámbito mundial, como el cambio climático, la seguridad vial y la pandemia de COVID-19, amenaza con hacer descarrilar la implementación de la Agenda 2030 y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible,

*Reafirmando*, por lo tanto, nuestra determinación de adoptar las medidas necesarias para implementar la Agenda 2030 en su totalidad y a tiempo,

*Subrayando*, a este respecto, la importancia de aumentar la cooperación entre los grupos de trabajo del Comité de Transportes Interiores y otros órganos subsidiarios, así como de reforzar la sinergias con las actividades conexas dentro de las estructuras, proyectos e iniciativas de la Comisión,

*Poniendo de relieve* que dicha cooperación y dichas sinergias deben enfocarse a la consecución de resultados prácticos para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible promoviendo las ventajas de los instrumentos jurídicos del Comité de Transportes Interiores; encontrando y difundiendo las mejores prácticas en los ámbitos de los transportes interiores, la logística, la conectividad y el desarrollo del transporte urbano sostenible; manteniendo en primer plano las iniciativas destinadas a garantizar la sostenibilidad, la multimodalidad, la seguridad y la calidad constantes de los transportes interiores; ejecutando nuevos proyectos y elaborando instrumentos jurídicos que aspiren a lograr transportes interiores sostenibles y que funcionen bien en la región de la Comisión Económica para Europa; promoviendo activamente la seguridad vial; y aumentando la visibilidad del Comité y de su labor dentro y fuera de la región de la Comisión Económica para Europa y estableciendo alianzas mutuamente beneficiosas,

*Comprendiendo* la importancia de formular políticas y marcos normativos sólidos en los países en desarrollo, y la función del Comité de Transportes Interiores consistente en formular recomendaciones a los Estados Miembros para mejorar la seguridad vial de todos los usuarios de las vías de tránsito,

*Reconociendo* que las funciones del Comité de Transportes Interiores pueden incluir, previa solicitud, la realización de exámenes detallados de las políticas de seguridad vial en vigor y la elaboración de informes al respecto, y que el Comité puede celebrar reuniones abiertas al público y a los medios de comunicación para crear conciencia sobre problemas importantes relativos a esas políticas,

*Declarando* nuestra absoluta convicción de que con un marco normativo internacional que sea inclusivo, armonizado y ágil es posible lograr plenamente modos de transporte de personas y de mercancías seguros, no contaminantes, interconectados y eficientes,

*Teniendo presente* que a los líderes en materia de transportes interiores les incumbe una mayor responsabilidad de aportar soluciones urgentes para la transición acelerada hacia la movilidad sostenible,

*Observando* que la emergencia mundial provocada por la pandemia de COVID-19 ha creado una ocasión única de reconstruir mejor y de forma más sostenible,

*Reconociendo* que el Comité de Transportes Interiores promueve la armonización y la existencia de un marco normativo propicio como componentes clave para aprovechar todas las ventajas de la innovación tecnológica en todos los ámbitos de los transportes interiores,

*Acogiendo con beneplácito* la adopción de la Hoja de Ruta de la Comisión Económica para Europa sobre los Sistemas Inteligentes de Transporte para el período 2021-2025 como hito importante en la integración de las respuestas a los cambios tecnológicos de los sistemas de transporte inteligentes en las actividades reguladoras del Comité de Transportes Interiores,

*Elogiando* la labor del Comité de Transportes Interiores destinada a promover el transporte sostenible de mercancías y pasajeros a nivel internacional, regional y nacional y a optimizar la combinación modal y promover el transporte público, el desempeño ambiental, la eficiencia energética y la economía circular, al tiempo que se catalizan mejoras en la seguridad de los transportes interiores, así como en las infraestructuras de transporte no motorizado y en la prestación eficiente de servicios en el sector del transporte,

*Acogiendo con beneplácito* los resultados de la Quinta Reunión de Alto Nivel sobre Transporte, Salud y Medio Ambiente,

*Poniendo de relieve* la importancia de lograr una conectividad tenaz para el transporte de pasajeros y mercancías y la movilidad como piedras angulares de la actividad económica, el acceso y la inclusión social para todas y todos,

*Profundamente preocupados* por la distribución desigual de las perturbaciones causadas por la pandemia de COVID-19, la continua incertidumbre en cuanto a la duración e intensidad de los efectos de la pandemia y las primeras respuestas nacionales, que al estar descoordinadas provocaron perturbaciones en las cadenas de suministro y los flujos comerciales, así como en la disponibilidad de productos esenciales,

*Reconociendo* que la digitalización, en particular la de los documentos de transporte y aduanas, y la implantación de las nuevas tecnologías mejoran la tenacidad y la eficiencia del transporte y, por lo tanto, deben agilizarse,

*Encomiando* la labor del Comité de Transportes Interiores como promotor de una conectividad tenaz y sostenible, en particular mediante el desarrollo armonizado a nivel internacional de las infraestructuras de transporte interior y la planificación de inversiones en múltiples países que favorezcan los flujos comerciales y de mercancías presentes y futuros, y el cruce de fronteras sin trabas, y el hecho de que haga uso de sus avanzados conocimientos en materia de transporte para encabezar la cooperación intersectorial,

*Reconociendo* que los convenios de transporte de las Naciones Unidas que son competencia del Comité de Transportes Interiores proporcionan un marco normativo internacional asentado y funcional para los sistemas de transporte interior de sus partes contratantes que puede, entre otras cosas, evolucionar para ayudar a mejorar la preparación y la adopción de respuestas concertadas en las situaciones de emergencia,

*Destacando* que el transporte y la movilidad solo podrán considerarse sostenibles cuando se haya abordado también la crisis mundial de la seguridad vial,

*Observando con pesar* que no se ha alcanzado la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo antes de 2020,

*Acogiendo con beneplácito* la proclamación por la Asamblea General, en su resolución 74/299, de 31 de agosto de 2020, del período 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y la elaboración de un plan de acción mundial del Segundo Decenio como documento orientativo que facilite la implementación de los objetivos del Decenio por los Estados Miembros,

*Reconociendo* que la labor del Comité de Transportes Interiores, en cuanto plataforma de las Naciones Unidas para los transportes interiores, es especialmente importante para que en todo el mundo se comprendan los elementos fundamentales del enfoque de sistema seguro que abarca a los usuarios, los vehículos, las infraestructuras y la ordenación,

*Acogiendo con beneplácito*, a este respecto, la adopción de las Recomendaciones del Comité de Transportes Interiores para Mejorar los Sistemas Nacionales de Seguridad Vial y su papel catalizador para ayudar a resolver la crisis de la seguridad vial y proteger a todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente en los países de ingreso bajo y mediano,

*Apreciando* el trabajo realizado en aras de la seguridad vial por el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial y por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial,

*Confirmando en que* la mejora y el aumento de la automatización, combinados con la vigilancia inteligente de los sistemas de transporte, aumentarán tanto la seguridad como la sostenibilidad del tránsito,

*Reconociendo* la importante labor realizada por el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa por conducto de su Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos y, en particular, mediante la gestión y administración del Acuerdo relativo a la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas, Equipos y Repuestos que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones, el Acuerdo sobre el Establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales Aplicables a los Vehículos de Ruedas y a los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Esos Vehículos, y el Acuerdo relativo a la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de las Inspecciones,

*Recordando* que el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, que existe desde hace más de 50 años y atrae a participantes de todo el mundo, ofrece un marco único para la elaboración de reglamentos armonizados a nivel mundial sobre los vehículos, cuyos beneficios son tangibles en los ámbitos de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y el comercio,

*Reconociendo* el papel que desempeña la Comisión Económica para Europa en la armonización a nivel mundial de los criterios de clasificación de los peligros y los instrumentos de comunicación y de las condiciones de transporte de las mercancías peligrosas en todos los modos de transporte, en estrecha cooperación con otras entidades del sistema de las Naciones Unidas, como la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Marítima Internacional y el Organismo Internacional de Energía Atómica,

*Poniendo de relieve* la importancia de las actividades del Comité de Transportes Interiores y de sus órganos subsidiarios para la aplicación de la Reglamentación Modelo para el Transporte de Mercancías Peligrosas en los modos de transporte interior por carretera, ferrocarril y vías navegables,

*Reconociendo* que el Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera y el Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Vías Navegables Interiores son herramientas importantes para facilitar el comercio internacional y el transporte transfronterizo de mercancías peligrosas con un alto nivel de seguridad,

*Alarmados* por la urgencia con que nuestro planeta necesita protegerse de las amenazas climáticas y ambientales que perturban las actividades sociales y económicas, y que afectan de manera desproporcionada a los pequeños Estados insulares en desarrollo, a los países menos adelantados y a los países en desarrollo sin litoral,

*Conscientes* de que los transportes interiores repercuten en esas perturbaciones y resultan a su vez muy afectados por ellas, con profundas implicaciones económicas y sociales en todo el mundo,

*Reconociendo* la importancia fundamental del Comité de Transportes Interiores para mejorar el desempeño ambiental del transporte motorizado por carretera, contribuir a la transición energética en el sector, agilizar el cambio a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y abordar la creciente vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte interior y la movilidad,

*Conscientes* de que todos los cambios necesarios para dar paso a una nueva era de transportes interiores y movilidad sostenibles requieren que los miembros del Comité de Transportes Interiores y las partes contratantes de todo el mundo demuestren voluntad y realicen aportes,

*Deciden:*

a) *Animar* a los Estados Miembros de las Naciones Unidas que aún no lo hayan hecho a que estudien la posibilidad de pasar a ser partes contratantes en los convenios de las Naciones Unidas que son competencia del Comité de Transportes Interiores;

b) *Agilizar* el desarrollo y la actualización periódica de los instrumentos jurídicos del Comité de Transportes Interiores para que el marco normativo esté menos fragmentado y sea más armonizado, pertinente y eficaz, habida cuenta de la rápida evolución del panorama estratégico, integrando y promoviendo plenamente los cambios tecnológicos en todos los modos de transporte interior, especialmente en relación con los sistemas de transporte inteligentes, los vehículos autónomos y conectados, la conducción automatizada y la digitalización de los documentos y procedimientos de transporte en el transporte internacional;

c) *Exhortar* a los Estados Miembros de las Naciones Unidas que son partes contratantes a que amplíen su participación en la labor del Comité y sus órganos subsidiarios, de conformidad con sus derechos legales, a fin de agilizar el desarrollo y fortalecer la aplicación del marco normativo y, con ello, contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible,

d) *Solicitar* a la secretaría que evalúe la eficacia de los acuerdos y resoluciones en vigor a la luz de los cambios en el entorno y los objetivos, elabore opciones para la creación de mecanismos que mejoren el seguimiento de la aplicación de los principales convenios, y presente un documento de orientación global al Comité de Transportes Interiores para que este lo examine en su 85º período de sesiones;

e) *Alentar* a las partes contratantes en el Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera a que utilicen la telemática en el transporte de mercancías peligrosas;

f) *Invitar* a las partes contratantes en el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) a que agilicen la interconexión entre sus sistemas aduaneros nacionales y el sistema internacional eTIR y a que comiencen a utilizar las garantías electrónicas con carácter prioritario, y a las partes contratantes en el Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, relativo a la Carta de Porte Electrónica, a que lleguen a un acuerdo sobre los conceptos y el funcionamiento del sistema establecido en el Protocolo Adicional, con el cual se lograría una transición fluida y eficiente de los proyectos piloto al funcionamiento real;

g) *Alentar* a los miembros del Comité de Transportes Interiores a que agilicen el proceso de designación de puntos focales para aprovechar al máximo los bienes públicos y los servicios innovadores que ofrece el Observatorio Internacional de las Infraestructuras de Transporte, que está en pleno funcionamiento y digitaliza los acuerdos de las Naciones Unidas en materia de infraestructuras, mejora aún más la conectividad interregional y aumenta la financiación de las infraestructuras de transporte;

h) *Potenciar* las asociaciones, mediante la plataforma que ofrece el Comité de Transportes Interiores, con todas las partes interesadas, sean o no Estados, para abordar los

retos relacionados con el desarrollo sostenible de los transportes interiores y dar un giro a la tendencia con respecto a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, e invitar a la secretaría a que, en estrecha colaboración con la Mesa del Comité, prepare propuestas para el establecimiento de iniciativas de cooperación mutua y actividades conexas con otras comisiones regionales;

i) *Trabajar* para mejorar la conectividad regional e interregional garantizando la tenacidad, la eficiencia, la accesibilidad, la capacidad y la seguridad de los corredores de transporte internacionales y apoyando los acuerdos y proyectos pertinentes en materia de infraestructuras mediante la plataforma que ofrece el Comité de Transportes Interiores;

j) *Invitar* a los Estados Miembros y a las principales partes interesadas a que construyan, completen o mejoren paso a paso los sistemas nacionales de seguridad vial para cumplir los objetivos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial;

k) *Solicitar* a la secretaría que, basándose en el Proceso de Evaluación de los Sistemas de Seguridad Vial aprobado por el Comité de Transportes Interiores en su 82º período de sesiones, elabore una herramienta de evaluación que mejore la capacidad operacional de las administraciones nacionales, especialmente en los países de ingreso bajo y mediano, para detectar sistemática y eficazmente las deficiencias de sus sistemas nacionales de seguridad vial, en consonancia con los principios del enfoque de sistema seguro en que se basan las recomendaciones para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial;

l) *Aprovechar urgentemente* las funciones pertinentes de regulación y formulación de recomendaciones estratégicas del Comité de Transportes Interiores para reducir las emisiones nocivas y el consumo de energía, especialmente en el transporte por carretera, promover la intermodalidad y las soluciones armonizadas a los problemas climáticos y la degradación del medio ambiente y optimizar la combinación modal del transporte de pasajeros y mercancías, a fin de aumentar la contribución del sector de los transportes interiores a la consecución de las metas y objetivos de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y del Acuerdo de París, prestando al mismo tiempo especial atención a las necesidades de los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países menos adelantados y los países en desarrollo sin litoral para conseguir sus objetivos de transporte sostenible con bajas emisiones;

m) *Invitar* a los Estados Miembros a que participen activamente en los trabajos del Comité de Transportes Interiores y de sus órganos subsidiarios para aumentar la tenacidad de los sistemas de transporte ante los impactos actuales y futuros del cambio climático y de los fenómenos meteorológicos extremos conexas, contribuyendo así a la creación de una concienciación y un conocimiento adecuados sobre las formas de integrar las consideraciones relativas al cambio climático en el planeamiento de los transportes y en los procesos operacionales conexas;

n) *Potenciar* el marco normativo del transporte intermodal sostenible promoviendo soluciones jurídicas y estratégicas en materia de ferrocarril, vías navegables interiores, intermodalidad y logística con el objetivo de reducir el impacto ambiental del transporte, aumentar la accesibilidad y mejorar la eficiencia;

o) *Potenciar también* las actividades transversales en el marco de los instrumentos jurídicos del Comité de Transportes Interiores y con otros comités sectoriales de la Comisión Económica para Europa, a fin de seguir preparando productos que apoyen la economía circular, en consonancia con las decisiones adoptadas en el 69º período de sesiones de la Comisión Económica para Europa, y destacar la circularidad como cuestión general cada vez más importante en la que los instrumentos jurídicos nuevos o renovados aportarían un valor añadido significativo;

p) *Comprometerse* a apoyar la aplicación de la Estrategia hasta 2030 del Comité de Transportes Interiores haciendo el debido hincapié en la importancia de movilizar recursos y adaptar los flujos de financiación a los objetivos de desarrollo sostenible, permitiendo así al Comité cumplir plenamente su programa de trabajo mejorado y atender las necesidades de los transportes interiores a nivel regional y mundial.