



Webinar de la PIARC

COVID-19 y Caminos:

*Las lecciones aprendidas hasta ahora y
el camino a seguir*

29 de julio de 2020

¡Bienvenido!

Agenda

- Patrick MALLEJACQ, Secretario General de la PIARC- Presentación del Webinar.
- Oscar DE BUEN RICHKARDAY (México), Ex Presidente de la PIARC- Discurso introductorio.
- Young Tae KIM, Secretario General del Foro Internacional de Transporte (ITF) - Discurso principal.
- Christos XENOPHONTOS (EE.UU.) y Valentina GALASSO (Italia) - Éxito del programa de seminarios en línea.
- Hallazgos y lecciones aprendidas hasta ahora:
 - José Manuel BLANCO SEGARRA (España): gestión de las carreteras durante la crisis, continuidad del negocio.
 - Valentina GALASSO (Italia): operaciones de carretera, sistemas de transporte inteligentes.
 - Caroline EVANS (Australia): transporte de pasajeros, resistencia.
 - Martin RUESCH (Suiza): carga, controles fronterizos.
 - Jonathan SPEAR (Emiratos Árabes Unidos): fuerza de trabajo, salud y seguridad.
 - Saverio PALCHETTI (Italia): cuestiones de seguridad.
 - Fabio PASQUALI (Italia): evolución de la demanda de viajes, economía.
- Christos XENOPHONTOS (EE.UU.) - Conclusión y Próximos pasos.
- Robin SEBILLE, Secretario General Adjunto de la PIARC- Preguntas y respuestas.
- M^a del Carmen PICÓN CABRERA (España) - Conclusión del Webinar.

Participación en el seminario en línea



La cámara y el micrófono deben permanecer apagados.



Puedes hacer preguntas **usando el canal de "Preguntas y Respuestas" - no el "Chat"**.

Por favor, indique a qué panelista se dirige la pregunta, si a alguno en particular.



Al final de todas las presentaciones, Robin Sébille dirigirá estas preguntas a los panelistas. Se puede responder a un número limitado de preguntas debido al gran número de participantes.



Consejo: No usamos la función "levante la mano".



Webinar de la PIARC

COVID-19 y Caminos:

*Las lecciones aprendidas hasta ahora y
el camino a seguir*

29 de julio de 2020

¡Bienvenido!



Gestión del Seminario Web

Patrick Malléjacq

Secretario General de la PIARC

#PIARCCOVID19



¿Cómo hacer una pregunta, plantear un tema o compartir una práctica? ¡Esto es muy recomendable!

- Sólo las preguntas que son específicas de las carreteras o el transporte por carretera.
- **¿Cómo hacerlo? Utilice el botón de "Preguntas y Respuestas"...**
 - ⇒ Usar el idioma inglés
 - ⇒ Si quiere dirigir la pregunta a un panelista, empiece con "Pregunta a..."



- Ese canal es monitoreado por Robin Sébille (Secretario General Adjunto)
- **No use el "Chat" para preguntas - las preguntas que se hagan allí no serán respondidas**
 - ⇒ Puedes usarlo para una conversación general si quieres.
 - ⇒ Tampoco usamos la función "levante la mano".

Participación en el seminario web

Este seminario web está siendo grabado y se hará público en el sitio web de la PIARC y en el canal de YouTube.



Descargo de responsabilidad

Dado que el tiempo es esencial, es probable que los conocimientos y las prácticas que se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

"Las ideas y ejemplos compartidos aquí son sólo para ilustrar. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas serán objeto de una evaluación más detallada y se utilizarán para formular recomendaciones sobre políticas y prácticas a su debido tiempo. Si bien se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se acepta ninguna responsabilidad por los daños que pueda causar".

Agenda

- Patrick MALLEJACQ, Secretario General de la PIARC - Presentación del Webinar.
- Oscar DE BUEN RICHKARDAY (México), Ex Presidente de la PIARC - Discurso introductorio.
- Young Tae KIM, Secretario General del Foro Internacional de Transporte (ITF) - Discurso principal.
- Christos XENOPHONTOS (EE.UU.) y Valentina GALASSO (Italia) - Éxito del programa de webinars.
- Hallazgos y lecciones aprendidas hasta ahora:
 - José Manuel BLANCO SEGARRA (España): gestión de las carreteras durante la crisis, continuidad del negocio.
 - Valentina GALASSO (Italia): operaciones de carretera, sistemas de transporte inteligentes.
 - Caroline EVANS (Australia): transporte de pasajeros, resiliencia.
 - Martin RUESCH (Suiza): carga, controles fronterizos.
 - Jonathan SPEAR (Emiratos Árabes Unidos): fuerza de trabajo, salud y seguridad.
 - Saverio PALCHETTI (Italia): cuestiones de seguridad.
 - Fabio PASQUALI (Italia): evolución de la demanda de viajes, economía.
- Christos XENOPHONTOS (EE.UU.) - Conclusión y Próximos paso
- Robin SEBILLE, Secretario General Adjunto de la PIARC - Preguntas y respuestas.
- M^a del Carmen PICÓN CABRERA (España) - Conclusión del seminario en línea.



Covid19 intercambio de conocimientos e información y el camino a seguir

Oscar de Buen Richkarday

Ex Presidente de la PIARC

#PIARCCOVID19

29 de julio de 2020

Oscar DE BUEN RICHKARDAY



- Ingeniero Civil, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).
- Maestría en Transporte, Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT).
- Subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, entre 2006 y febrero de 2011.
- Presidente de la PIARC durante 2013-2016.
- Actualmente es presidente de Ainsa Energía e Infraestructura, un fondo de inversión mexicano especializado en proyectos de energía e infraestructura.
- Miembro de la Junta de Gobernadores de la UNAM.

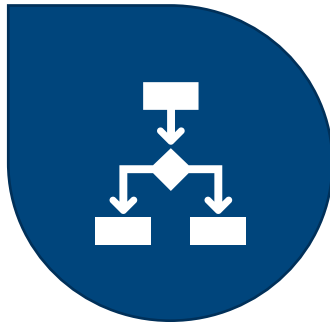
¿Qué es la PIARC?

- **La PIARC** es el nuevo nombre de la **Asociación Mundial de Carreteras**.
- Fuimos fundados **en 1909** como una asociación sin fines de lucro y apolítica.
- **Nuestro objetivo es organizar el intercambio de conocimientos sobre todas las cuestiones relacionadas con las carreteras y el transporte por carretera.**
- Tenemos 124 gobiernos miembros, así como regiones, grupos/empresas e individuos.
- Es el primer foro mundial para el intercambio de conocimientos, políticas y prácticas en materia de carreteras y transporte por carretera.



Las cuatro misiones clave de la PIARC

- Ser un **foro internacional de primer orden para el análisis y el debate** de todo el espectro de cuestiones de transporte relacionadas con las carreteras y el transporte por carretera.
- Identificar, desarrollar y difundir **buenas prácticas** y dar un **mejor acceso a la información internacional**.



- Considerar dentro de nuestras actividades las necesidades de los **países con economías en desarrollo y economías en transición** plenamente.
- Diseñar, producir y promover **herramientas eficientes para la toma de decisiones** en asuntos relacionados con las carreteras y el transporte por carretera.

La Asociación moviliza la experiencia y los conocimientos de 1.200 expertos de más de 80 países en 22 comités técnicos y grupos de tareas.

Covid-19 y sus efectos

- Al 26 de julio, 16,1 millones de casos confirmados y casi 650.000 muertes en todo el mundo.
- La tercera causa de muerte más importante en todo el mundo.
- Según el Banco Mundial, se espera que el PNB mundial caiga un 5,2% en 2020, la recesión más profunda en casi un siglo.
- En algunos casos, como en las economías más avanzadas del mundo, se espera que el PNB disminuya entre un 7 y un 8% con respecto a 2019.
- En algunos sectores, como el transporte y el turismo, las pandemias generaron una caída repentina de la demanda que prácticamente paralizó y suspendió las actividades.
- Dependiendo de la naturaleza y la velocidad de recuperación, los efectos del Covid-19 se extenderán durante varios años en la próxima década.

Efectos del Covid-19 en el sector del transporte

- En cuanto a las carreteras y el transporte por carretera, el Covid-19 ha presentado desafíos específicos:
 - ¿Cómo deberían ayudar las carreteras y el transporte por carretera a superar las pandemias?
 - ¿Cómo pueden las carreteras y el transporte por carretera ayudar a combatir la crisis económica y avanzar hacia una "nueva normalidad"?
 - ¿Cómo deberían adaptarse las políticas e iniciativas a largo plazo en materia de carreteras y transporte por carretera para hacer frente a las nuevas realidades y los desafíos que presenta el Covid-19?
- Este seminario web presentará lecciones y conclusiones que se centran en los siguientes temas:
 - Gestión de las carreteras y la continuidad de las actividades.
 - Operaciones de carretera y sistemas de transporte inteligentes.
 - Controles de flete y fronteras.
 - Salud y seguridad de la fuerza de trabajo.
 - El transporte de pasajeros y la resistencia
 - Evolución de la demanda de viajes y la economía.

El intercambio de conocimientos seguirá siendo necesario para dar respuestas eficaces al COVID-19 ahora y en los próximos meses

- El Covid-19 ha afectado a los países y continentes de manera diferente y con diferentes desfases temporales, lo que hace que el intercambio oportuno de información sea clave para superar la emergencia.
- Los profesionales de la carretera y los encargados de formular políticas pueden beneficiarse de otras experiencias para configurar la respuesta de sus países a los desafíos locales.
- Proporcionar un acceso sistemático a compañeros y colegas que tal vez ya se hayan enfrentado a cuestiones similares mediante seminarios web y sesiones de información seguirá siendo un servicio clave de asociaciones como la PIARC.

También será necesario compartir información para aprender a incorporar las preocupaciones sanitarias en el transporte

- El Covid-19 ha demostrado que el mundo no está bien preparado para hacer frente a las pandemias.
- En el transporte, se necesitarán cambios en campos como:
 - Diseño de instalaciones y vehículos
 - Áreas de inspección.
 - Tipos de servicios que se prestarán.
 - Programas de infraestructura.
 - Protección de los trabajadores.
 - Protocolos sanitarios.
 - Reducción de todo tipo de riesgos sanitarios.
 - Seguimiento y procesamiento de los datos de los usuarios.
- En los planos nacional, sectorial y modal, saber qué iniciativas y soluciones se están aplicando en otros lugares aportará valor a los esfuerzos locales para hacer frente a la situación.

La respuesta al Covid-19 no debe debilitar o detener los esfuerzos para avanzar en la apremiante agenda del transporte por carretera

- Antes del Covid-19, se esperaba que el sector del transporte por carretera redujera su huella de carbono, ayudara a luchar contra la pobreza extrema, mejorara el acceso y la movilidad de todos y aumentara la seguridad vial.
- Esto no puede cambiar en respuesta a la necesidad de dar prioridad a las preocupaciones sanitarias en el transporte, por lo que se requerirán opciones de política para combinar ambos objetivos.
- Así pues, el intercambio de información también será útil para aprender a introducir las preocupaciones sanitarias en las principales políticas de transporte, como por ejemplo:
 - Mejorar las opciones de movilidad compartida en las ciudades.
 - Aumentar la calidad de los servicios de transporte público.
 - Promover las opciones de transporte multimodal integrado de carga y pasajeros.
 - Combinar las tecnologías de telecomunicaciones y de transporte .

Conclusión

- La respuesta a corto y largo plazo al Covid-19 presenta a los sectores de la carretera y el transporte por carretera múltiples desafíos.
- Para conocerlos, el intercambio de conocimientos ya está ayudando y seguirá ayudando:
 - Ajustar las respuestas iniciales a la emergencia en los planos nacional y local.
 - Aportar preocupaciones y soluciones sanitarias a las políticas y decisiones de transporte.
 - Enriquecer el programa de transporte a largo plazo con preocupaciones sanitarias más amplias.
- Dar continuidad a esfuerzos como la serie de seminarios en línea Covid-19 de la PIARC, esto será clave para asegurar que los profesionales de la carretera de todo el mundo tengan acceso a las últimas ideas y pensamientos sobre este tema extremadamente urgente.

¡Muchas gracias!



Oscar de Buen Richkarday

Ex Presidente de la PIARC

oscar.debuen@piarc.org

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^o étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org



La ITF y la crisis del Covid-19

Dr. Young Tae Kim
Secretario General

Webinar de la PIARC
29 de julio de 2020



CONTENIDO

- 1. El Nuevo Mundo.**
 - 2. La ITF y la crisis del Covid-19.**
 - 3. El camino a seguir.**
-

1.

El Nuevo Mundo

¿Adónde vamos?

Desde el Nuevo Mundo

En el Nuevo Mundo

Al Nuevo Mundo



Covid-19



?

- Génesis / Big Bang
- C. Colón.
- Antonin Dvořák (1893).
- Recuperación de la tierra.
- ...

- Incertidumbre total.
- Bloqueo.
- Teletrabajo/
Teleconferencia.
- Estilo de vida sin contacto.
- Guerra sanitaria.

Solo sé que no sé nada.
- Sócrates...

Impacto de COVID-19 en el transporte y los viajes

- **Deterioro económico.**
- **La salud como un nuevo factor crucial a considerar.**
- **Nueva percepción sobre el sistema de transporte público.**
- **La cooperación público-privada para hacer frente a la crisis.**
- **La calidad del aire mejoró radicalmente durante el confinamiento.**



La ITF sigue siendo plenamente operativa!

2.

La ITF y la crisis de Covid-19

* Sección especial en la página web de la ITF

Transport and Covid-19: responses and resources

1. El Covid-19 Síntesis de transporte.

2. Actualizaciones de las medidas relacionadas con el Covid-19 en los países miembro de la ITF.

- Esto incluye medidas relacionadas con el transporte internacional de pasajeros por carretera y el transporte de mercancías en Europa.

3. Intercambio de vínculos conexos con asociados internacionales.

- La ITF, como plataforma global multimodal, tomó la iniciativa en la construcción de una red de información muy útil para hacer frente a esta crisis sin precedents.

Covid-19 Síntesis de transporte

- ✓ **¿Cómo el transporte apoya al sistema de salud en la crisis de la Corona (6 de abril)?**
 - Recopilación de diferentes iniciativas de todo el mundo.
- ✓ **¿Movilidad Eléctrica: Tomando el pulso en tiempos del Coronavirus (27 de abril)?**
 - El mercado de vehículos eléctricos se ha visto afectado por el Covid-19. Pero si la movilidad limpia sigue siendo una prioridad política, el sector puede ser optimista sobre su futuro.
- ✓ **El transporte marítimo mundial de contenedores y la crisis del COVID-19 (29 de abril)**
 - Las tarifas de los fletes de los contenedores se han mantenido estables, pero los volúmenes del comercio mundial han disminuido, puede crear riesgos de insolvencia.
- ✓ **Re-espaciando nuestras ciudades para la resistencia (3 de mayo)**
 - Debido a las medidas de distanciamiento social, el uso del transporte público ha disminuido, con mayores niveles de ciclismo, caminatas y viajes en auto. Por lo tanto, la adaptación adecuada es necesaria.



Covid-19 Calzoncillos de transporte

✓ ¿Qué tan grave será la crisis del virus de la Corona para el transporte mundial de mercancías? (11 de mayo)

- Se prevé que el transporte mundial de mercancías se reducirá hasta un 36% a finales de 2020. Pero se prevé que el transporte de mercancías dentro de las ciudades se verá menos afectado debido a factores como el aumento de las compras en línea (-8 % en comparación con BAU).

✓ Restauración de la conectividad aérea en el marco de las políticas para mitigar el cambio climático (20 de mayo)

- La interrupción acelerará el retiro de las aeronaves más viejas y de menor consumo de combustible, pero tampoco alterará el impacto del cambio climático de manera significativa y duradera.

✓ Los drones en la era de Covid-19 (19 de junio)

- Los drones se han utilizado para el reparto, la vigilancia, las aplicaciones de higiene, etc. Estas experiencias cambiarán la percepción sobre el uso de los drones.

* Proximamente...

- Género, Transporte y el Covid-19.
- El Covid-19 podría reducir el transporte mundial de pasajeros hasta un 20% en 2020.



Interacción continua con los interesados

1. Seminario web para los países miembros de la ITF

- ✓ **Respuestas de política al Covid-19: Un diálogo con los países miembros, 21 de abril.**
- ✓ **Movilidad Urbana y Covid-19: Desafíos y soluciones, 2 de junio.**
- ✓ **Datos de transporte y crisis de Covid-19, 4 de junio.**
- ✓ **Gestión de la cadena de suministro y logística de flete, 23 de junio.**
- ✓ **Conectividad aérea, fecha TBC.**

2. GT, RT, Cooperación con los asociados internacionales.

- ✓ **TUMI, UN DESA, UN ESCAP, FIA, PIARC, ADB, etc.**



3.

El camino a seguir

Recomendaciones para la recuperación sostenible

- **Añadir el factor salud a la noción tradicional de seguridad.**
- **Añadir criterios ambientales a los paquetes de estímulo.**
- **Énfasis en la resiliencia del sistema.**
- **Asociación eficaz entre el sector público y el privado.**
- **Promoción de la flexibilidad en el uso del espacio de la ciudad.**
- **Cooperación activa entre el transporte y otros sectores.**
- **Establecimiento de una torre de control eficiente.**



¡Gracias!

Young Tae Kim
Secretario General
youngtae.kim@itf-oecd.org



Éxito del programa de seminarios en línea de la PIARC



Christos XENOPHONTOS (EE.UU.)
Valentina GALASSO (Italia)

Presidentes de los Comités Técnicos de la PIARC 1.1 y 2.4



#PIARCCOVID19
29 de julio de 2020

Equipo de respuesta de la PIARC COVID-19



Resumen del mandato

- Explorar el rápido intercambio de conocimientos y prácticas entre los miembros de la PIARC con respecto a COVID-19 y la crisis socioeconómica asociada .
- Proponer y aplicar medidas a corto plazo para apoyar a los miembros de la PIARC y a los profesionales del transporte en la mitigación y la respuesta.
- Seguir el curso de COVID-19 a lo largo del tiempo y asesorar sobre las medidas que deben tomar la PIARC y otros durante la crisis y en la recuperación.
- Asesorar sobre las implicaciones a medio y largo plazo de COVID-19 en el sector de las carreteras y el transporte y cómo deben abordarse y estudiarse.

Establecido actualmente hasta el 1 de diciembre de 2020, prorrogable según sea necesario.

Membresía actual

- Patrick Mallejacq, Secretario General de la PAIRC (Presidente) (FR) .
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Presidente del CT 1.1 (EE.UU.)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, CT 1.1 Secretario español (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuidad, Líder del GT 2 del CT 1.1 (EAU/Reino Unido)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Presidente del CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, CT 1.5 Chair (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., GE 3.1 Presidente (IT)
- Caroline Evans, Comisión Nacional de Transporte, Australia, Presidente del Comité Técnico 1.4 (UA)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd., Presidente del Comité Técnico 2.3 (CH)
- Andrea Peris, Comité Nacional del Paraguay (PY), Com. Comisión

Para obtener más información, póngase en contacto con

info@piarc.org

Cuestiones clave sobre COVID-19 y las carreteras



Garantizar en la medida de lo posible la salud y la seguridad de los empleados y los usuarios de las carreteras.



Respuesta al impacto en el transporte.



Relaciones y colaboración con clientes, usuarios y otras partes interesadas.



Mantener la actividad y la continuidad del servicio.



Gestionar los impactos en la economía y en las cadenas de suministro; Reactivar la economía después de la crisis.



Seguridad (incluida la seguridad cibernética).

Más de veinte webinars... ... en inglés, francés y español.

Covid-19 Phase 0 – Economic consequences for a NRA



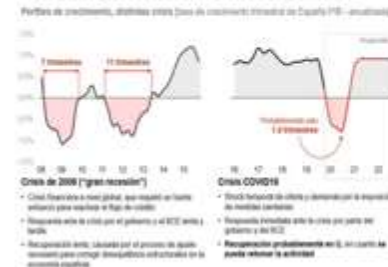
Freight & Logistics

- On site: main concerns are
 - Drivers health and food
 - Employees health and safety (O&M is Egis Exploitation Aquitaine, 100 people)
 - Maintain area clean and secure
 - Service provider economic sustainability (limited turnover) – 4 service stations (total approx. 100 employees)



RECOVERY

¿Cómo compara esta crisis contra 2008?
A diferencia de la crisis de 2008, que duró años, estimamos que la salida de esta crisis será cuestión de trimestres



Racional de recuperación por sectores



The road transport situation

- Generalisation of electronic toll collection on motorways and limitation of the loading of toll cards on line
- Prohibition of inter-city travel without highly justified authorization
- Abolition of collective means of transport except for taxis with only one passenger per taxi
- Limitation of vehicular movements in the residential area except for justified professional necessity



1. Ensuring employees health and safety

- Primary concern for contractors and their Professional Associations (PA)
- In many countries, recommendations were published regarding appropriate safety measures to be adopted by contractors
- Often drawn up jointly by government and PAs
- Either general or specific (e.g. in France, road contractors, pipe-fitters,...)
- Also differences urban/rural environment, building/infrastructure
- PAs have organized training sessions (mainly aimed at SMEs), pilot jobsites



COVID-19 & roads in Paraguay



COVID-19 Transportation Impacts: New York City

Summary of Transportation Trends across Modes in NYC

Mode	Percent Change in Mid-March
Road Traffic	-150% speed -60% volume
Taxi	-91% ridership
Public Transit	-150% ridership -60% ridership
Trains	-80% ridership -67% ridership



Muchas organizaciones asociadas a la PIARC acordaron unirse a nuestros seminarios web como panelistas



Global
dialogue
for better
transport



International Road Federation
Fédération Routière Internationale
Federación Internacional de Carreteras

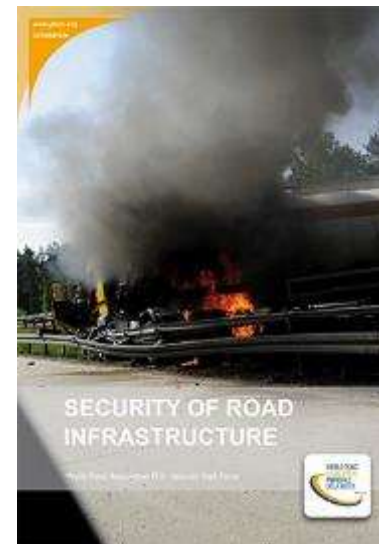


Sitio web de la PIARC COVID-19

<https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>



- Las grabaciones de los **más de 20 seminarios en línea celebrados** sobre "COVID-19 y las carreteras"
 - Incluyendo las animadas e informativas sesiones de preguntas y respuestas.
- Las presentaciones de estos seminarios en PDF.
 - Disponible en inglés, francés y español en la mayoría de los casos.
- Informes técnicos de la PIARC relacionados con la gestión de la pandemia.
- Notas de síntesis.



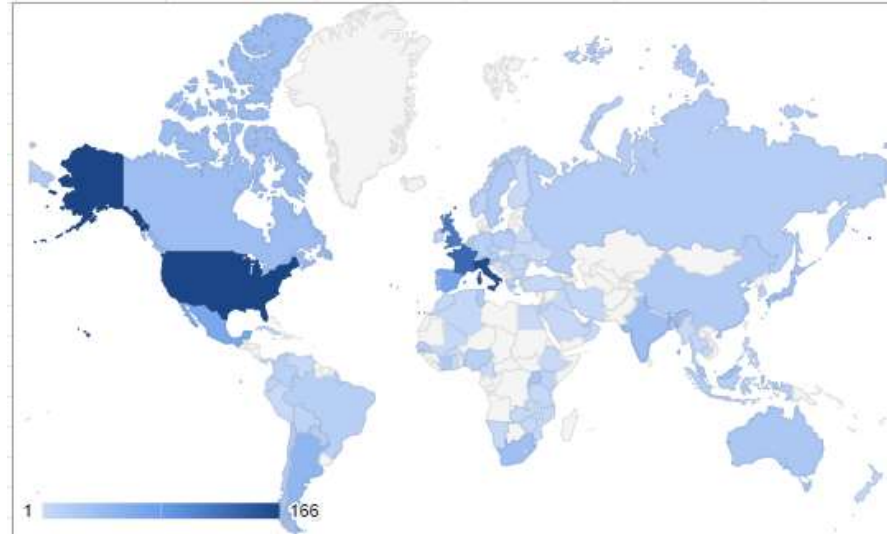
Hay dos notas de síntesis disponibles... ... y un artículo en Routes & Roads está en camino.

- Estas Notas presentan los resultados emergentes de los primeros seminarios en línea.
- Son pertinentes para la comunidad vial y pueden ser útiles para informar las decisiones de planificación y operacionales que deben adoptarse sobre el terreno con urgencia.
- Disponible en www.piarc.org
 - Libre
 - En inglés, francés y español

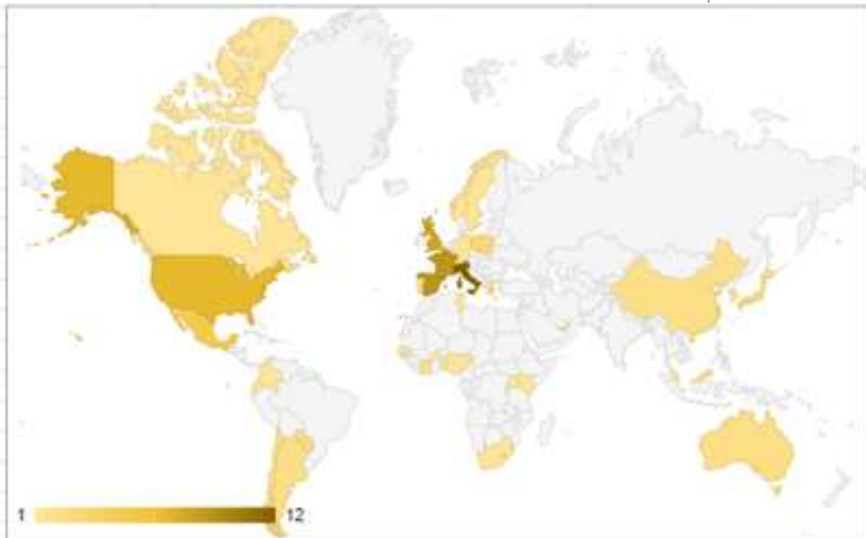


PIARC Y COVID-19: Fuerte participación en todo el mundo

Vista participantes

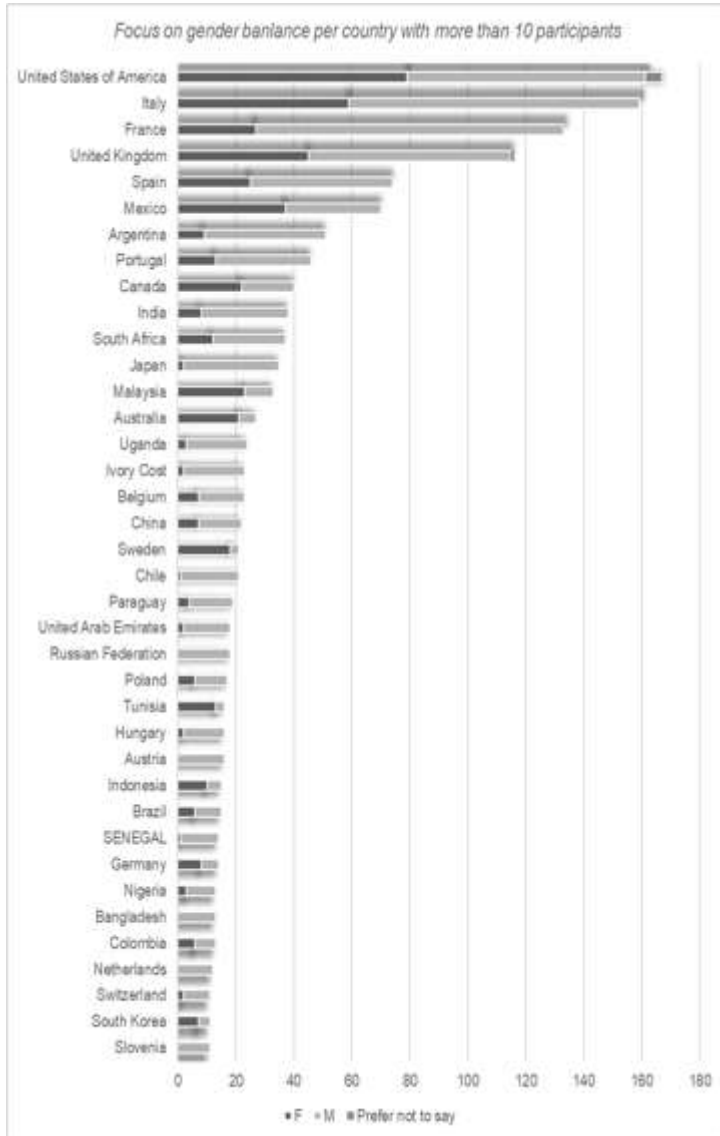


- 22 *seminarios* en línea en 3 idiomas.
- El 48% de los países del mundo llegaron en menos de 4 meses (94 de 195).
- Más de 1500 *participaciones* (más de 860 personas en total).
- Más de 90 *oradores* de todo el mundo.
- 47 *horas* de presentaciones y discusión (como un congreso de 6 días completos).
- 2 *personas de cada 3* participaron al menos dos veces .

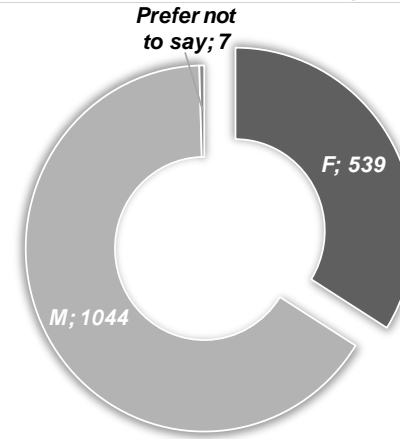


Vista de los presentadores

Países cubiertos del 25 de marzo al 15 de julio de 2020



Participation distribution per gender - overall

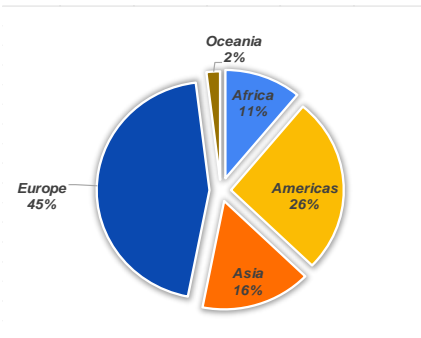


- Casi **1 participación de cada 4** es de una mujer en el transporte
- Entre los más de **860 participantes totales**, sólo **el 33%** son mujeres.
- Los cinco principales países con una fuerte participación de mujeres son: EE.UU., Italia, Francia, Reino Unido y España.

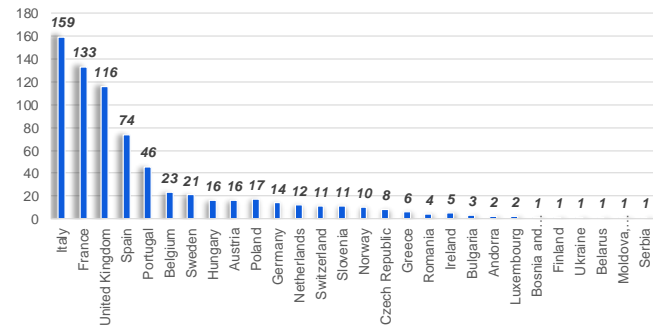
PIARC Y COVID-19: Fuerte participación en todo el mundo

El público se sumerge en las profundidades

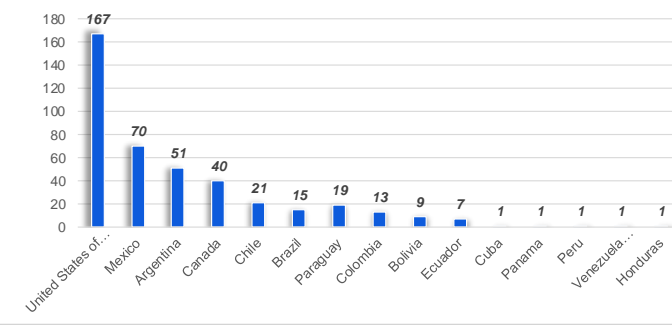
Participations distribution per World Region



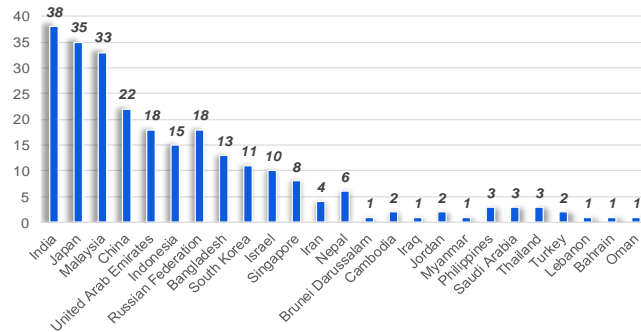
Participations numbers per country - Europe



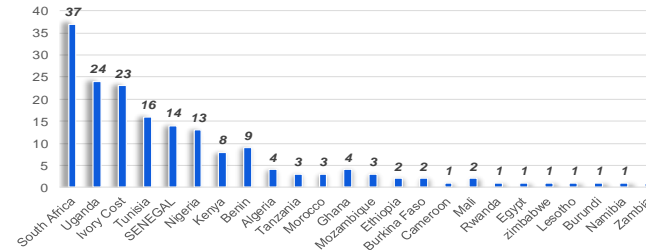
Participations numbers per country - Americas



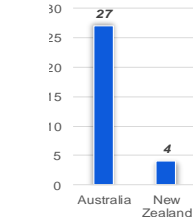
Participations numbers per country - Asia



Participations numbers per country - Africa



Participations numbers per country - Oceania



- La participación es más fuerte en Europa y América.
- Dentro de los países americanos, América del Sur demostró el mayor interés en los webinars, junto con los EE.UU.
- Buena participación de los países africanos, con un fuerte énfasis en los LMIC.

¿Cómo hacer una pregunta, plantear un tema o compartir una práctica? ¡Esto es muy recomendable!

- Sólo las preguntas que son específicas de las carreteras o el transporte por carretera
- **¿Cómo hacerlo? Utilice el botón de "Preguntas y Respuestas"...**
 - ⇒ Usar el idioma inglés
 - ⇒ Si quiere dirigir la pregunta a un panelista, empiece con "Pregunta a..."



- Ese canal es monitoreado por Robin Sébille (Secretario General Adjunto)
- **No use el "Chat" para preguntas - las preguntas que se hagan allí no serán respondidas**
 - ⇒ Puedes usarlo para una conversación general si quieres.
 - ⇒ Tampoco usamos la función "levante la mano".



Hallazgos y lecciones aprendidas hasta ahora.

Equipo de respuesta de la PIARC

#PIARCCOVID19



Respuesta de la PIARC al COVID-19: Gestión de las carreteras durante la crisis, continuidad del negocio.

José Manuel Blanco Segarra

Miembro del equipo de respuesta de la PIARC COVID-19 (PC19RT) .

CT 1.1 de la PIARC Secretario de habla hispana.

España

Webinar 29 de julio de 2020, 13h (hora de París)



MANTENER LA ACTIVIDAD Y LA CONTINUIDAD DE LA EMPRESA

Objeto y objetivo: tratar de condensar las múltiples lecciones aprendidas en varios ámbitos, de los 24 Seminarios Internacionales sobre la respuesta en carretera a COVID-19 que hemos organizado desde el primero, celebrado el 23 de marzo.

Varios aspectos de la gestión de carreteras durante la crisis (brote, contención, mitigación):

- **Manteniendo la actividad diaria. Las carreteras permanecen abiertas, el transporte en servicio .**
- **Operaciones diarias y mantenimiento.**
- **Obras de carreteras, proveedores, contratistas.**
- **Trabajando con los ministerios, las directivas.**



Manejando la incertidumbre. Comunicación

Respuesta de emergencia

En circunstancias extremadamente difíciles y protegiendo la salud del personal (prioridad).

- Agencias de carreteras.
- La cadena de suministro.
- Organizaciones públicas y privadas asociadas.

**Cumplir el mandato:
Mantener la red de
carreteras abierta
&
transporte por carretera
en servicio**

Volviendo a la (nueva) normalidad

**Operaciones en curso
Reanudar las operaciones
Actividades de
mantenimiento
Trabajos de carretera**

**Revisar la "Visión" y la
organización interna
Comprobar la capacidad de
respuesta y la adaptabilidad
Comunicar los éxitos y las
lecciones aprendidas**

Mirando al futuro

- Implicaciones y escenarios
- Aprende
- Adaptar
- Evolucionar (cambio transformador, si es necesario
Visión fuerte a largo plazo).

**Construir una
organización más
resiliente.**

**Servicio de suministro y
Valor público en cualquier
circunstancia**

Medidas adoptadas por los gobiernos

Declaración de estado de alarma (semanas - meses)

Designación de autoridades competentes y facultadas
Procedimientos de coordinación y reacción rápida. Concienciación pública.
Función de los niveles jurisdiccionales subnacionales.

Medidas generales de suspensión, bloqueo pero esenciales, de actividad, servicio, reuniones, distancia social, movilidad

Limitaciones a la ocupación de los vehículos de transporte (públicos o privados, colectivos o no). **Comunicación.**

Consecuencias: fuerte caída y limitaciones en la actividad económica, el turismo, las escuelas, la vida social, la **demanda de movilidad**. Cierre de la frontera. **Cambio modal. Menos ingresos** (impuesto sobre el combustible, peajes..)

Confinamiento, cuarentenas, toque de queda, sólo viajes esenciales.

Medidas para hacer frente a la crisis, buscando el equilibrio movilidad esencial ("inmovilidad") - protección de la salud

Tratando de volver a una segura "nueva normalidad". Salida del confinamiento.

El COVID-19 es tanto una crisis económica como una de salud, la reducción del PIB.

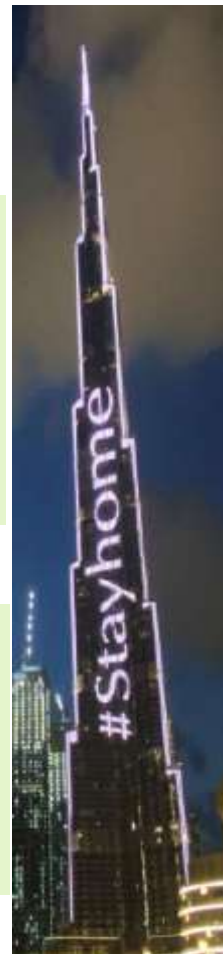
Minimización de los daños socio-económicos.

Estados que aprueban proyectos de ley sobre consideraciones económicas (ampliación de los plazos fiscales, moratorias, aplazamiento del pago de créditos, fondos de crédito para la ayuda y el estímulo...) que protegen:

Las personas en general, los trabajadores y los trabajadores autónomos

Las empresas, centradas en las PYMES y las profesiones liberales

Economía de reactivación post-COVID-19. Fondos billonarios para estimular la economía.
¿Las carreteras como prioridad y medio eficiente para reactivar la economía (estímulo)?



Medidas adoptadas para las autoridades viales

Respuesta de emergencia:

Instrucciones del Jefe de las Autoridades de Carreteras a los empleados y las empresas. La protección del personal como prioridad (teletrabajo, e-Administración)

Determinación de los empleados/trabajadores vulnerables

Determinación de la carretera (infraestructuras) y el transporte como esenciales. Los proveedores de banda ancha de comunicaciones electrónicas no pueden suspender

Necesidad de cumplir el mandato: **red de carreteras abierta, transporte por carretera en servicio**

Fuerza de Tareas y Equipo de Crisis. ¿Mensaje, mensajero, medios de comunicación?

Designación de los trabajadores de la infraestructura como esenciales

Personal de primera línea y personal "sobre el terreno".

Centrarse en las provisiones de transporte y en los trabajadores y suministros esenciales (algo problemático en muchos casos, en las primeras etapas)

Áreas de servicios (gasolina, baños, comida, descanso...), y crear redes de establecimientos abiertos en el resto.

El mantenimiento es esencial.

Diferentes puntos de vista / respuestas sobre las obras de carreteras y los peajes

Consideraciones económicas relativas a la suspensión de contratos

Casi todas las licitaciones han sido suspendidas (pero con excepciones)

Procesamiento de emergencia

Medidas del proyecto: en algunas naciones "una prioridad del país" (alta contribución al PIB y al empleo).

Estructuración de nuevos proyectos. Dilema.

Redefinición y/o reordenación de los contratos existentes

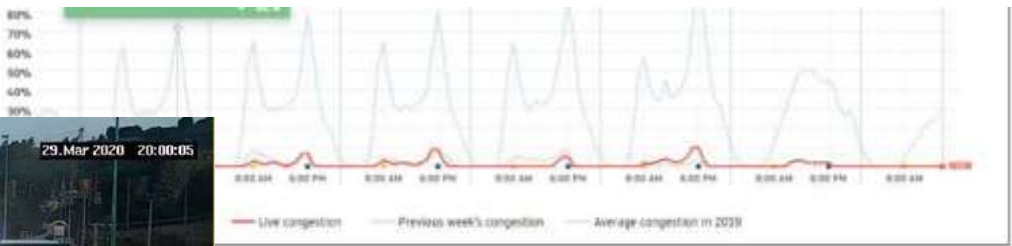
Examen del equilibrio económico de los contratos de concesión

Empieza a pensar en las implicaciones a medio plazo. Futuro papel de las autoridades viales.

Comunicación.

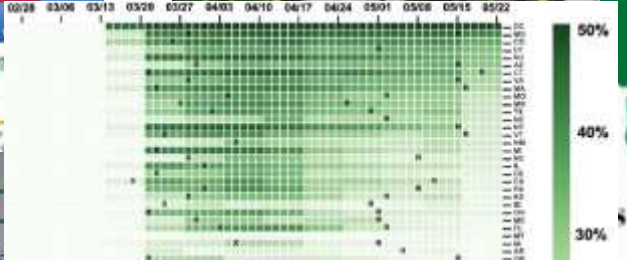
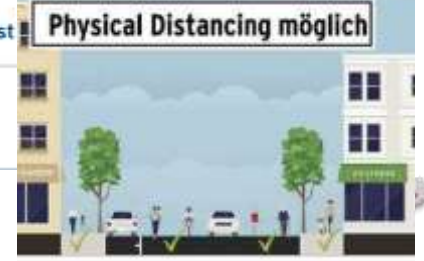


n
p



CORONAVIRUS (COVID-19)
Protégeons-nous contre le coronavirus

POUR TOUTES INFORMATIONS APPELÉ LE
143 ou 301
EMERGER POUR S'ÊTRE CORONAVIRUS AU



NE SORTEZ PAS SANS VOTRE MASQUE !

Centro de COVID-19, protagonista crucial

Info: www.gouv.bj/coronavirus



不要不急の外出の自粛
特に都道府県をまたぐ移動は控えて

伊藤彰

es info
invite
tre vos
ques.

MEDIDAS SANITARIAS
adoptadas por Ministerio ante la emergencia sanitaria por el COVID-19

INSTRUCT
PERSONAL E
RUT
Ministerio de Salud Pú
CORU

não paramos
ESTAMOS ON
RESPOSTA DE PORTUGAL AO COVID-19



1/2 seat

in vehicles with more than 9 seats

REPORTÉ CONTRE LE CORONA

MISE EN PLACE D'UN CORDON SANITAIRE

Du lundi 10 mars 2020 à dimanche 12 avril 2020 1:00

COMMUNES CONCERNÉES:

- 01 CACAO
- 02 BOMBA GARD
- 03 WINDA
- 04 BASSI
- 05 TAMBOUR
- 06 DZI
- 07 BANGA
- 08 BANGA
- 09 BANGA
- 10 BANGA

Chaque jour, les personnes et les véhicules de la zone rouge peuvent circuler dans la zone orange tant la zone verte est libre (sans cas). Et l'absence de nouvelles activités dans la zone rouge.

TOUTES LES INFORMATIONS SUR LE COVID-19 SUR www.gouv.bj/coronavirus

❖ Manteniendo la actividad diaria en las oficinas y en la inspección/vigilancia de carreteras

- "La continuidad de la actividad de las carreteras en caso de desastre es la técnica de gestión en el marco de todos los recursos humanos y materiales disponibles, mientras que en caso de pandemia es en el marco de los recursos humanos disponibles muy limitados y restringidos" (Yukio Adachi, Japón, Presidente del Grupo de Estudio 3.1 de la PIARC).
- **Identificación de los puestos y funciones críticos, esenciales o prioritarios:** en la gestión de alto nivel, en las unidades y departamentos de apoyo, en la seguridad, en el ITC, en el mantenimiento de edificios, en la vigilancia de carreteras y obras...
- **Mínimo personal para la atención del público. Mejora de la presentación telemática en los registros oficiales. Suspensión de los procedimientos de tramitación** de las entidades del sector público y plazos de prescripción y caducidad de las acciones y derechos pero en caso de grave perjuicio para los interesados.
- **Reorganización de las tareas y obligaciones y reducción de los desplazamientos de los empleados (¿impacto de género?): teletrabajo, trabajo desde casa, "cultura WFH", Home Office, descanso en casa a disposición. Despliegue de tecnología, teleconferencias y redes (¿factor de perturbación?)**

Introducción de una cultura de redes, aprovechando al máximo el potencial de los servicios digitales en un activo, así como de una cultura de descentralización con "jefes" en el campo que tengan autoridad y medios. (André Broto, Francia, Coordinador de la Movilidad ST 2 de la PIARC)

- **Mantener vínculos estratégicos con los ministerios, otras entidades públicas, la cadena de suministro, las partes interesadas... y el público. ¿Comunicación?**
- **Reducción de las visitas de inspección a las obras o concesiones al mínimo necesario**
- **Protección del personal operativo.** Equipo a bordo de los vehículos de servicio.
- **Medidas para procesar los pagos** a las empresas y empleados sin interrupción...



Mantenimiento:

Objetivo: asegurar el transporte de carga y trabajadores esenciales en todas las etapas de la pandemia, en cualquier circunstancia

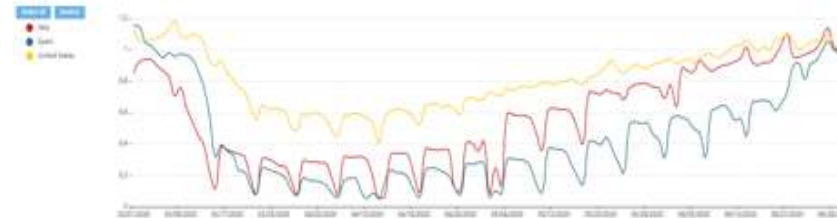
Objetivo: Mantener los caminos abiertos (movilidad, conectividad). Corredores humanitarios para ayudar a las comunidades necesitadas. **Actividad y continuidad de los servicios. Aceleración de algunas obras de mantenimiento aprovechando el bajo** volumen de tráfico (hasta el 90 % y en el transporte de mercancías hasta el 60 %). **Operaciones ajustadas en función de la disminución del tráfico.** Es evidente que el mantenimiento de las carreteras es esencial para las comunidades en peligro.

Los servicios esenciales de mantenimiento prioritario en curso: vigilancia, comunicaciones, atención primaria a los accidentes e incidentes, control de túneles, servicio invernal y "conservación ordinaria", a pesar de las dificultades afrontadas, casi siempre se mantuvieron en funcionamiento, manteniendo el nivel incluso en las fases más agudas de la pandemia.

Servicios y áreas de descanso: esenciales para el transporte de larga distancia, pero no siempre abiertas. Para estar limpio y seguro. Aplicaciones para la presentación de informes. Necesidad de aumentar los estacionamientos. Novedad en Japón: sistema piloto de reserva de aparcamiento para camiones doblemente articulados.

Seguridad vial: (3700 vidas por día, 100.000 casos por día de traumatismo vial). Menos volumen de tráfico, conducción más rápida. Disminución de los accidentes en general. Disminución de los choques múltiples, de los choques con un solo vehículo, aumento de los choques en sentido contrario. Papel de los centros de control de tráfico que supervisan la red de carreteras.

Las empresas con contratos de mantenimiento o concesiones tienen la obligación de prestar este servicio esencial de forma permanente. Protocolos biomédicos. Medidas similares a las de las carreteras no concesionadas: fuerza de trabajo mínima para operaciones y mantenimiento rutinario.



Mantenimiento:

Latest Synopsis

ITF's United States National Traffic Volume Synopsis Issue #15 (June 20 - June 26, 2020)

Relative Level of Nationwide Passenger Vehicle Travel
(100% on February 29, 2020)



Here's to the workers who are keeping our roads clear and our shelves full

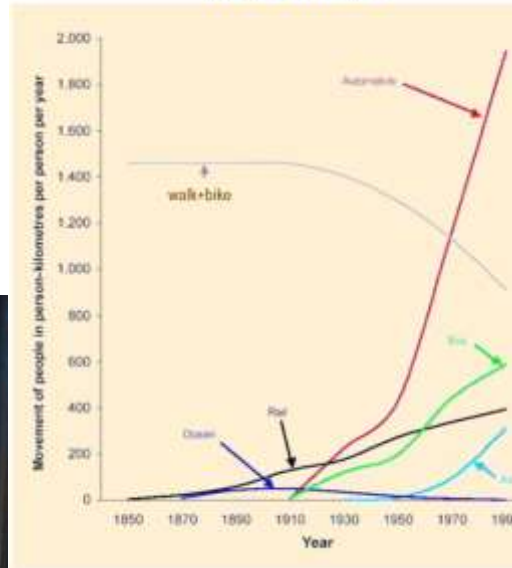


Gestión de proyectos de carreteras

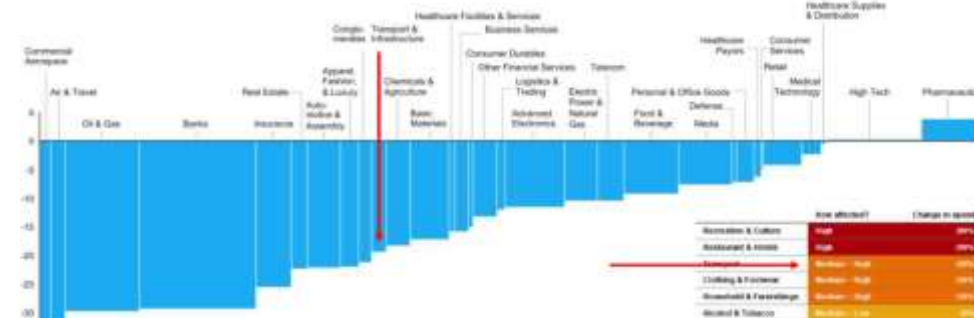
- **Concepto clave:** la pandemia es un problema de salud pública, no específicamente de salud y seguridad en el lugar de trabajo. La mayoría de los contratistas no suspenden el trabajo voluntariamente sino por temor de los trabajadores, por fallos en la cadena de suministro, por decisiones nacionales o por órdenes de las autoridades.
- **Prevención de la propagación de la infección en las obras viales:** incluyendo, en algunos casos, el control médico al entrar y salir del lugar de trabajo.
- **Licitaciones y adjudicaciones: por razones sanitarias + económicas: normalmente suspensión de los procedimientos de puesta en marcha de nuevos proyectos y paralización** de los iniciados. En algunos países, suspendido parcialmente, no suspendido o sólo suspendido durante la peor fase de la evolución de la pandemia. Las decisiones suelen estudiarse caso por caso. **Dilema de las futuras licitaciones** (¿condiciones?) ante el riesgo de una posible segunda ola de COVID-19. ? **Objetivo:** identificación de la inversión más productiva.
- **Obras de carretera:** la situación varía en los diferentes países desde una parada casi completa, hasta la actividad tratando de ser como siempre e incluso acelerando.
- **Suspensión parcial o total de los contratos de trabajo no excepcionales** en muchos países, seguida en muchos de ellos de una reactivación segura (algunos con prioridad de los productos nacionales) o buscando adelantar los trabajos cuando sea posible. Refuerzo **de las precauciones preventivas** donde y cuando no se suspenden.
- **Desaceleración de proyectos de construcción o incluso cierre temporal** (pero de emergencia), en muchos países (no todos).
- **El sector se enfrenta a una situación complicada y sin una perspectiva clara:** Aparte de las cuestiones económicas para las obras y la concesión, puede verse obstaculizado por la escasez de materiales, equipos y logística... El **riesgo para la financiación del sector privado de los proyectos de colaboración público-privada**, podría retrasar la finalización de los proyectos previstos (pero los nuevos modelos de negocio). ¿Se modificarán los criterios de rentabilidad y ejecución de los nuevos proyectos?
- **Diálogo y cooperación estrechos de todos los interesados:** Estado, Administración, contratista, ingeniero, proveedores, supervisores, sindicatos... **El camino a seguir:** La construcción: un motor clave para la economía con un impacto rápido, reconstruyendo mejor.



Travellers



Reduce car use
Reduce the need to travel
Improve the road network
Improve public transport



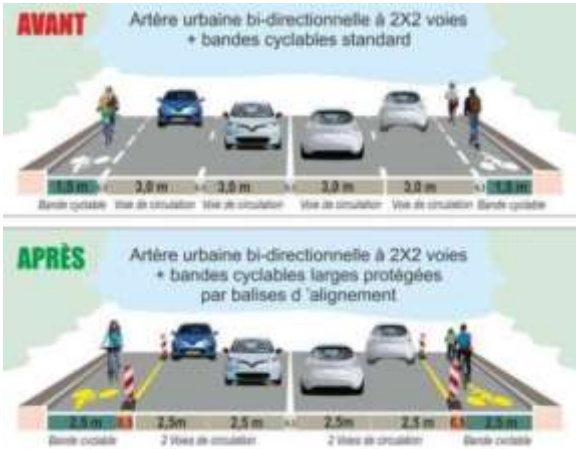
Impactos en la cadena de suministro / en la productividad:

- **La cadena de suministro se ve/ha visto afectada en todas las industrias tanto a nivel mundial como nacional. Se prevén quiebras.**
- **La crisis nos ha recordado la complejidad actual de las cadenas de suministro.** La mayoría han tenido impactos similares mientras respondían de diversas maneras dependiendo del contexto, siempre buscando la continuidad. La principal preocupación de los contratistas y las Asociaciones Profesionales (APs): asegurar a los empleados (personal y trabajadores) H&S. **Objetivo: Continuidad con seguridad.**
- **PA:** En muchos países, las medidas/recomendaciones de salud y seguridad elaboradas conjuntamente por el gobierno y las APs, la capacitación, el asesoramiento
- **El sector de servicios como las oficinas de diseño** se ha ido al teletrabajo. En muchos casos la falta inicial para el trabajo a distancia y el acceso a la red corporativa a través de VPN. Fortalecimiento de las TIC para la salud y el acceso a las aplicaciones técnicas. Rápido uso de plataformas de comunicación.
- **Menor productividad (alterada): inicialmente el personal teme y tiene dificultades de abastecimiento** (máscaras, desinfectantes, EPI). **Medidas restrictivas de distancia e higiene. Impacto del transporte diario al lugar de trabajo. Problemas de escasez de mano de obra: toque de queda, cuarentenas.** áreas o ciudades bloqueadas, auto-aislamiento de los trabajadores extranjeros durante 14 días o más. Problemas iniciales para la comida (cantina) y el alojamiento. **Aplazamiento de las tareas especializadas.** En los lugares de trabajo, limitaciones de los participantes en cualquier reunión.
- **Poco aumento de las enfermedades y del ausentismo** (después del primer miedo).
- **Retrasos en los materiales y componentes** no sólo de los productos procedentes del extranjero, sino también de los procedentes del país (la cadena de suministro no está operativa). **Restricciones en la vigilancia de las obras por parte de las administraciones de carreteras:** aplazamiento de las visitas a los lugares de trabajo así, retrasos.
- **La cadena de suministro entiende la prudencia pero pide y necesita** estabilidad en el mercado de la infraestructura y pronósticos más claros sobre el reinicio - la recuperación - la revitalización - la reforma.

Trabajando con Ministerios, directivas, otras administraciones:

- **Coordinación interministerial e interjurisdiccional, intercambio de información y toma de decisiones para unificar la visión, las modificaciones y adaptaciones reglamentarias y la forma de comunicación a la población, el sector, los operadores...**
 - **Acuerdos internacionales para agilizar los controles fronterizos, la carga, los pasajeros, los trabajadores extranjeros...** Más colaboración entre las sociedades y asociaciones nacionales e internacionales.
 - Exenciones, suspensiones, aligeramiento de las campañas de control y vigilancia de vehículos, extensión de los permisos de conducir, CPC (certificación de competencia profesional), permisos y autorizaciones.
 - Cooperación con las **fuerzas y cuerpos de seguridad y las patrullas de carretera** para el cumplimiento y el apoyo de éstos en el establecimiento de puestos de control, controles fronterizos: señalización adecuada, marcado impacto de los controles policiales (control de las normas) en el transporte por carretera y la seguridad vial.
 - **Vigilancia de la movilidad** (comprobación cruzada de los datos de los operadores de telefonía móvil). Aplicaciones tecnológicas (tarjeta de viaje de grandes datos, trazabilidad). Monitorización y estudio de la movilidad de las personas aplicada a las crisis sanitarias. Vigilancia del cumplimiento. Colaboración con los **municipios** en la reubicación del espacio urbano.
 - **Colaboración con las autoridades sanitarias** y las entidades gubernamentales para lograr el cumplimiento de las medidas sanitarias. Campañas de difusión en el sector de la construcción y los trabajadores de las medidas sanitarias. En algunos casos, personal médico permanente en los lugares de trabajo. Información y sensibilización. Desarrollo de recursos informativos en la web.
 - En algunos países la información de los pasajeros se recoge a través del sistema de venta de billetes en línea, escaneando el código QR de llenado en línea, prueba de temperatura sin contacto (infrarrojos), etc. y se envía al Departamento de Salud, además de las estaciones de observación a lo largo de las rutas.
 - En algunos países, la cooperación con el **Cuerpo de Bomberos** y los Municipios en las tareas de desinfección y limpieza de las calles.
 - Facilitación de permisos para que los restaurantes y otros establecimientos, con el apoyo de sus municipios, ocupen espacio en el lado de la carretera.
-

Operation with MOPC equipment for street disinfection in cooperation with municipalities



Operation with MOPC equipment for street disinfection in cooperation with municipalities



STRADE APERTE
Bologna
C'È FAME DI SPAZIO

Open Roads - "there is hunger for space"



上车扫码齐登记 疫情出现易通知

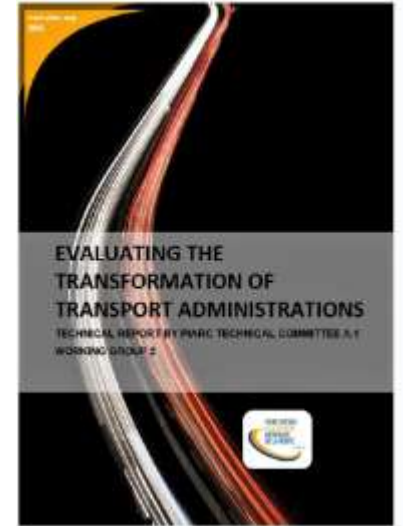
第一步：微信扫码

温馨提示：尊敬的各位乘客，请微信扫码留下联系方式，万一同行乘客发生疫情，我们将第一时间通知您，感谢您的配合。

812348

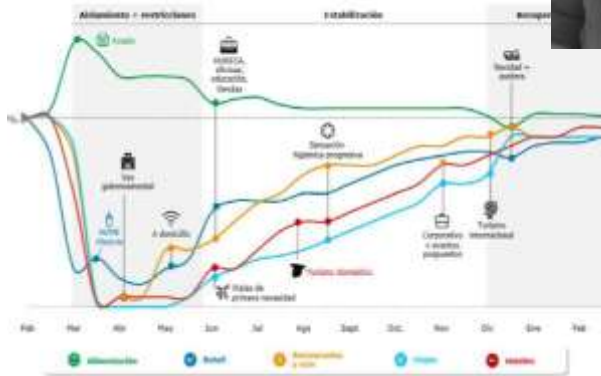
Intensificaremos los controles esta #SemanaSanta para verificar que los desplazamientos están justificados. Es una imprudencia no respetar las medidas establecidas en el #estadodealarma y poner en peligro la salud del resto de la ciudadanía.

#QuédateEnCasa y pararás el #COVID19

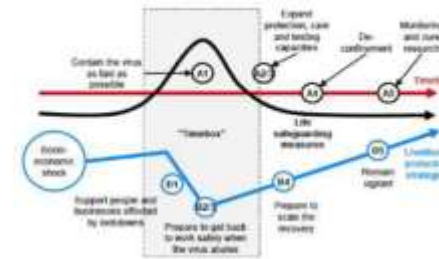


Racional de recuperación por sectores

Análisis sectorial (15 Mar. sobre Año Anterior)



Imperatives for "timeboxing" the virus and economic impact



Presentación

La función de los STI para mejorar las operaciones de la red de carreteras dentro de la crisis de COVID-19: Lecciones aprendidas hasta ahora y el camino a seguir

Por Valentina Galasso (Italia), Presidenta del Comité Técnico 2.4 de la PIARC y Gerente Principal de @Deloitte Consulting



Impacto de la crisis de COVID-19 en las operaciones de la red de carreteras

Interrupciones en la red de carreteras y sus implicaciones para los operadores de carreteras

Los impactos más conocidos en el transporte por carretera de COVID



Perspectiva de los operadores de carreteras

Aumento de la complejidad en relación con la gestión de la movilidad.

Entorno heterogéneo para vigilar y controlar 24 horas al día, 7 días a la semana.

Fuertes presiones de los interesados gubernamentales.

La marca y las personas están muy expuestas para asegurar la continuidad del negocio.

Evaluación constante de las diferentes soluciones y compensaciones entre asegurar los servicios y mantener la seguridad de los trabajadores de la carretera.

¡Mantengan la calma e implementen el STI!

El papel de los sistemas ITS y RNO en este período crítico

¿Qué tan bien preparados estamos para enfrentar una situación de emergencia?



- Los Sistemas Inteligentes de Transporte tienen un papel clave en la gestión de la red de carreteras, sobre todo en estos tiempos difíciles.
- ¿Por qué?
 - Los STI mejoran la movilidad de las personas y las mercancías, lo que significa ahora **garantizar la disponibilidad de infraestructuras críticas** para los vehículos de emergencia y aumentar la eficiencia en la entrega de mercancías
 - Los STI mejoran el intercambio de comunicaciones con los interesados internos y externos.
 - Los STI apoyan el proceso de toma de decisiones.
 - Los STI permiten a los operadores de carreteras comunicarse de manera más **segura** y mediante dispositivos tecnológicos y permiten la continuidad de los servicios de transporte.

RNO e ITS dentro de la crisis de COVID-19

Algunas medidas importantes dentro de los dominios de la RNO

Intercambio de información con los usuarios de la carretera

Garantizar el intercambio de información con los usuarios de las carreteras

- *Uso de "herramienta estándar para STI, como el PMV.*
- *Introducir el STI de bajo costo.*
- *Usar los canales de comunicación de servcel para entregar el mensaje, según las necesidades de los usuarios de la carretera.*

Gestión de los peajes

Permitir la continuidad del negocio en las operaciones de la red de carreteras teniendo en cuenta las medidas de protección de COVID-19

- *Gestión dinámica del peaje con prioridad al pago digital.*
- *Peaje gratuito para los vehículos de emergencia .*
- *Disminución de la tasa de peaje para toda la población.*

Gestión de la red y movilidad general

Evitar interrupciones que garanticen un nivel de servicios bien definido, incluso en situaciones extraordinarias

- *Restricciones a la movilidad y a las personas y bienes.*
- *Gestión dinámica de la Red con prioridad (corredores) a los vehículos y cargas de emergencia.*
- *Utilización de nuevas tecnologías para la gestión de la movilidad .*

Apoyo a la gestión de decisiones

Definir las mejores acciones a partir de la evaluación de diferentes escenarios, con un enfoque de extremo a extremo






- *Gestión integrada de la información para gestionar la movilidad a lo largo de la red.*
- *Desarrollar prácticas para el procesamiento de datos de alta calidad para apoyar las decisiones.*
- *Utilizar los STI como apoyo a la gestión de los interesados.*

Alcance

Ejemplo de medidas





RNO e ITS dentro de la crisis de COVID-19 (1/4)

Las mejores prácticas y lecciones aprendidas en todo el mundo

País	Experiencia	Mejores prácticas y lecciones aprendidas	Referencia del seminario web
Argentina	 <p>Uso del STI para comunicarse con los usuarios de la carretera, gracias al PMV y al equipo de control remoto</p>	<ul style="list-style-type: none"> Un seguimiento rápido de la información para asegurarse de que los usuarios de la carretera la reciban cuando necesiten movilidad. 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 7 de abril - Daniel Russomanno</p>
Francia	<p>Personalizar las comunicaciones para atender a los usuarios especiales de la carretera, como los camioneros o los trabajadores de emergencia.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el intercambio de comunicación utilizando varias herramientas o canales (PMV, SMS, Sociales) gestionando el tipo de comunicación adecuado según las expectativas y necesidades de los usuarios. 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 22 de abril - Olivier Quoy</p>
Italia	 <p>Estrategia de comunicación multicanal para los usuarios de la carretera de acuerdo con la estrategia de la RNO</p>	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar el flujo de información gracias a una plataforma integrada e interoperativa que también puede permitir el seguimiento de la información compartida y el análisis histórico de los datos. 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 12 de mayo - Emanuela Stocchi</p>
Portugal	<p>Intercambio de comunicaciones a través de diferentes canales</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Utilizar herramientas no convencionales, como las redes sociales, como un activo valioso para llegar a los usuarios de las carreteras y obtener también datos e información valiosos de ellos. 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 22 de abril - Ricardo Tiago</p>
España	 <p>Utilizar las redes sociales para compartir información con los usuarios y para obtener información de ellos también</p>	<ul style="list-style-type: none"> Hacer que la entrega de información sea inmediata y sencilla. 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 23 de abril - Ana Luz Jiménez Ortega</p>





RNO e ITS dentro de la crisis de COVID-19 (2/4)

Las mejores prácticas y lecciones aprendidas en todo el mundo

<u>País</u>	<u>Experiencia</u>	<u>Mejores prácticas y lecciones aprendidas</u>	<u>Referencia del seminario web</u>
Argentina	 <p>Permitir el libre tránsito para todos, dando prioridad a la movilidad a los servicios esenciales y de salud, incluida la gestión de la carga</p>	<ul style="list-style-type: none"> Permitir la gestión dinámica del sitio de peaje dar la posibilidad de mantener la continuidad del negocio en el tiempo en crisis 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 7 de abril - Daniel Russomanno</p>
Francia	<p>Gestión dinámica de las estaciones de peaje y mejora de la circulación libre y cuasi libre y de la alta tasa de peaje electrónico</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Considerar el pago electrónico como una alternativa válida para mejorar la gestión de la red de carreteras 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 22 de abril - Olivier Quoy</p>
Grecia	 <p>Cambio rápido a la estación de peaje sin contacto para proteger a los usuarios de la carretera y a los trabajadores de la carretera</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ser conscientes de que las expectativas y necesidades de los usuarios de la carretera cambian según el papel que desempeñan en los ecosistemas de movilidad y las condiciones externas (como la crisis de COVID-19), los operadores de la red de carreteras deberían "seguir su ejemplo". 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 8 de abril - Bill Halkias</p>
Italia	<p>Paga después de ir a Italia: permitiendo a los usuarios de la carretera pasar y ajustar el pago también más tarde</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Que las nuevas tecnologías y la innovación mejoren la difusión de los sistemas de STI y la gestión avanzada de la red de carreteras 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 12 de mayo - Emanuela Stocchi</p>

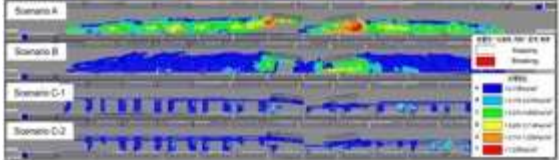


RNO e ITS dentro de la crisis de COVID-19 (3/4)

Las mejores prácticas y lecciones aprendidas en todo el mundo

<u>País</u>	<u>Experiencia</u>	<u>Mejores prácticas y lecciones aprendidas</u>	<u>Referencia del seminario web</u>
China	<p>Uso de soluciones de STI de bajo costo para regular la movilidad en el transporte público.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Es fundamental considerar la integración y la gestión de la Red de Carreteras con un enfoque integral. 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 1 de abril - Jian Wang</p>
Paraguay	<p>Gestión de las operaciones de la red de carreteras mejorada por los STI y el control remoto de la red de carreteras, también en asociación con las fuerzas del orden.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • No subestime la potencia de los STI, también a bajo costo: desarrollar soluciones de STI no significa necesariamente implementar proyectos complejos y costosos, sobre todo en tiempos de crisis, hay opciones disponibles usando dispositivos y sensores de teléfonos inteligentes, por ejemplo 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 7 de abril - Andrea Peris Yegros</p>
Reino Unido	<p>Introducción de la innovación y la nueva tecnología para supervisar y controlar la red de carreteras.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • No reinventar la rueda, sino tratar de maximizar las experiencias de los demás 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 17 de junio - Graham Kingstom</p>
Singapur	<p>Centralización de la plataforma de STI para aumentar la gestión de la RNO.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Intente obtener el efecto positivo de una crisis: puede ser un estímulo para acelerar la innovación y aplicar soluciones efectivas más rápidas porque en tiempo de necesidad 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 17 de junio - Chandrasekar</p>

RNO e ITS dentro de la crisis de COVID-19 (4/4)

Las mejores prácticas y lecciones aprendidas en todo el mundo

<u>País</u>	<u>Experiencia</u>	<u>Mejores prácticas y lecciones aprendidas</u>	<u>Referencia del seminario web</u>
Corea	 <p>Usando Big Data y análisis avanzados para identificar diferentes escenarios para la gestión del transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Considerar los datos como un activo clave para la organización que trabaja en el transporte • Desarrolle sus soluciones ITS y RNO con una visión a largo plazo y de extremo a extremo, con una fuerte actitud hacia la gestión y el procesamiento de datos 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 17 de junio - Seonha Lee</p>
España	 <p>Uso de tecnologías avanzadas y nuevas para apoyar el proceso de toma de decisiones de los operadores de carreteras</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir el uso de nuevas tecnologías para RNO y STI: pueden mejorar las soluciones de movilidad y capacitar a los trabajadores de la carretera para hacer su trabajo mejor y más eficientemente 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 23 de abril - Ana Luz Jiménez Ortega</p>
EE.UU.	<p>Procesamiento de datos de los dispositivos para determinar las tendencias de movilidad y establecer los STI basados en la plataforma de datos</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Introducir características de planificación y predicción en sus sistemas de RNO para facilitar las decisiones • Permitir un mejor intercambio con las partes interesadas basado en datos y escenarios de "planificación". • Dar a los datos de movilidad el valor correcto dentro del ecosistema de movilidad 	<p>Seminario en línea PIARC&COVID-19 el 3 de junio - Lei Zhang</p>

Importantes extractos del trabajo previo del CT 2.4 de la PIARC

¿Qué podemos aprender de los productos de la PIARC hasta ahora

Informe sobre "Gestión de la red de carreteras para mejorar la movilidad".

1



- Información básica sobre los STI y ¿Cómo pueden desempeñar un papel en la mejora de la movilidad de las personas y los bienes?
- ¿Cómo los STI pueden mejorar el intercambio de comunicaciones entre los operadores y con las partes interesadas?
- ¿Cuáles son las expectativas de los usuarios de la carretera en cuanto a los servicios que necesitan?

WHY?
AHORA El intercambio de información es la clave. En esta época de crisis, gestionar el flujo de información entre los operadores de carreteras y las partes interesadas y con los usuarios de las carreteras significa trabajar en un entorno complejo en el que los STI pueden ayudar a navegar.

Informe sobre "ITS de bajo costo"

2



- Las nuevas tecnologías emergentes pueden desempeñar un papel importante en el desarrollo de soluciones de STI cuando se trata de presupuestos bajos y costos operacionales limitados
- También pueden ser una alternativa válida cuando no hay tiempo o se asustan los recursos para aplicar soluciones más complejas y existe una necesidad imperiosa de prestar servicios

WHY?
AHORA Las soluciones de STI de bajo costo pueden introducirse como un nuevo paradigma cuando los obstáculos intervienen pero se necesita una solución. Este enfoque en tiempos de crisis podría ser un buen punto de partida para probar la potencialidad de los STI sin tener que lidiar con una gran movilización de recursos

Informe sobre "Grandes datos para las operaciones de la red de carreteras"

3



- La importancia de los datos y la forma en que pueden influir en toda la cadena de valor del sector del transporte por carretera
- Prácticas óptimas para utilizar Big Data en los procesos internos relacionados con las operaciones de la red de carreteras
- Investigación preliminar sobre la magnitud de los datos que pueden servir de apoyo a la toma de decisiones y cuáles son las mejores prácticas en el mundo

WHY?
AHORA En tiempos de necesidad y crisis es importante reevaluar las estrategias y replantearse la RNO y los STI para considerar mejor el valor fundamental de los datos para apoyar la toma de decisiones y mejorar la interoperabilidad y la cooperación entre los diferentes operadores viales

Recurso de la PIARC en la web sobre "RNO e ITS"

4



- Conocimientos básicos y avanzados sobre la RNO y los STI, incluyendo el contenido de los medios de comunicación y estudios de casos
- Acceso a una fuente oficial e importante de información de la PIARC.

WHY?
AHORA Los conocimientos relacionados con los STI y las tecnologías avanzadas aplicadas a la RNO demostraron ser cruciales en tiempos de necesidad, como lo es la pandemia.

Conclusiones

¿Cómo podemos sacar buenas conclusiones de esta situación para mejorar nuestras estrategias de RNO y de STI?



Aprovechemos y compartamos la experiencia



- *Busque en su red profesional experiencias similares. Ese es el momento de ayudar y de ser ayudado.*
- *Desarrollar asociaciones entre los sectores público y privado. Esto puede ser beneficioso para cualquiera y empoderar a los demás a través de la crisis.*



Desarrollar una visión fuerte y a largo plazo



- *Invertir tiempo y esfuerzos en el pensamiento de los escenarios.*
- *Desarrollar una visión global, ya no hay silos en el sector del transporte y los modos de transporte interactúan entre sí.*



Ajustar para cambiar y tal vez repensar lo que no funciona



- *Considerar las nuevas tecnologías y las nuevas formas de movilidad emergentes como posibilidades de evolución y no como amenazas*
- *La crisis nos obliga a pensar de forma diferente, a utilizar este momento para repensar su normalidad*





Respuesta de la PIARC al COVID-19: Transporte de pasajeros y resiliencia

Caroline Evans

Miembro del Equipo de Respuesta de la PIARC, Presidente del Comité Técnico de la PIARC I.4 Cambio climático y capacidad de recuperación de las redes de carreteras.



Australia

Webinar 29 de julio de 2020

Impactos de COVID-19 en el transporte de pasajeros

- Impactos en el uso de los viajes y la movilidad - cancelaciones de transporte público y reducción del número de pasajeros, cambios en la elección de los viajes.
- Función y medidas de aplicación - Medidas adoptadas para el transporte de pasajeros de larga, corta y media distancia, suspensión del servicio de transporte público de larga distancia, controles fronterizos.
- Movilidad de Uber, MUV y Taxis - Cumplimiento de los protocolos de salud.
- Uso de boletos electrónicos - Implementación de boletos electrónicos asegurando que la interacción del pasajero con los conductores y otros pasajeros se minimice.

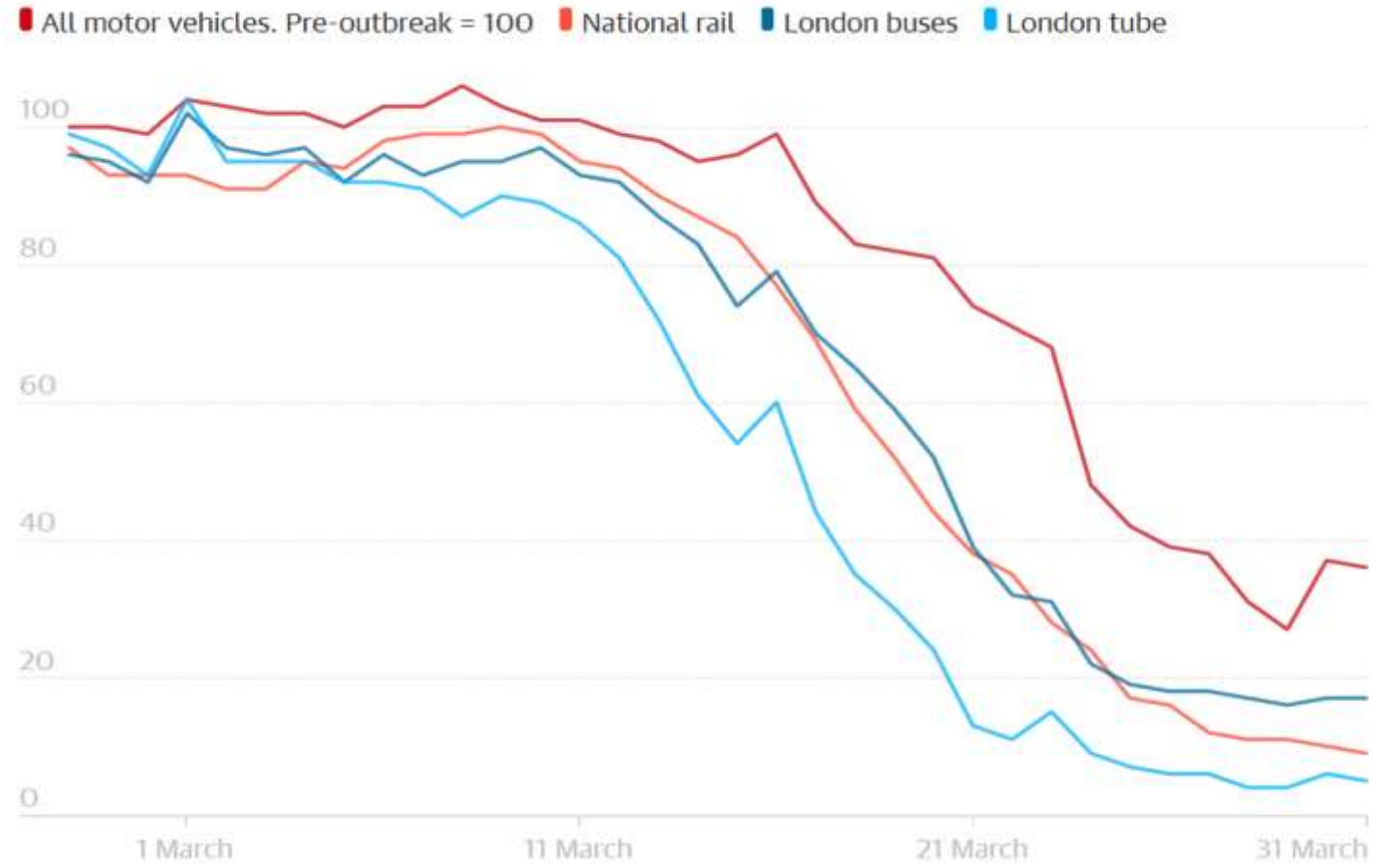


Impactos en el uso del transporte

5 de marzo de 2020 (08:57), Attica Tollway, Metamorfosi East Plaza



2 de abril de 2020 (08:57), Peaje de Attica, Plaza Este de Metamorfosi

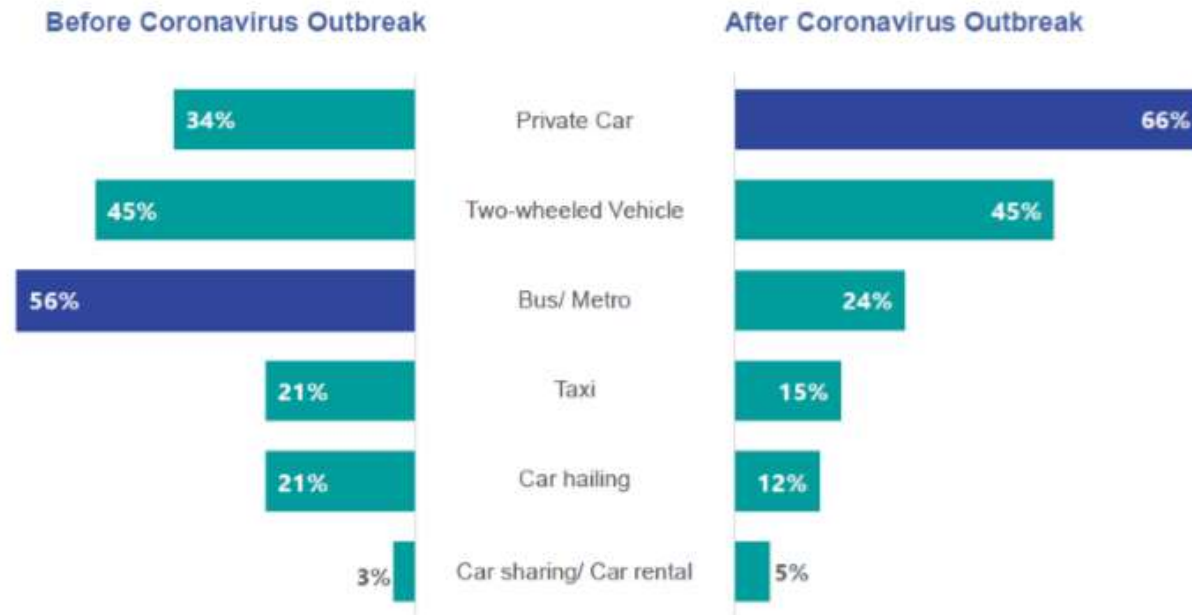


Guardian graphic | Source: Cabinet Office



Impactos en el uso del transporte

CONSUMERS TEND TO USE MORE PRIVATE CARS AND LESS PUBLIC TRANSPORTATION

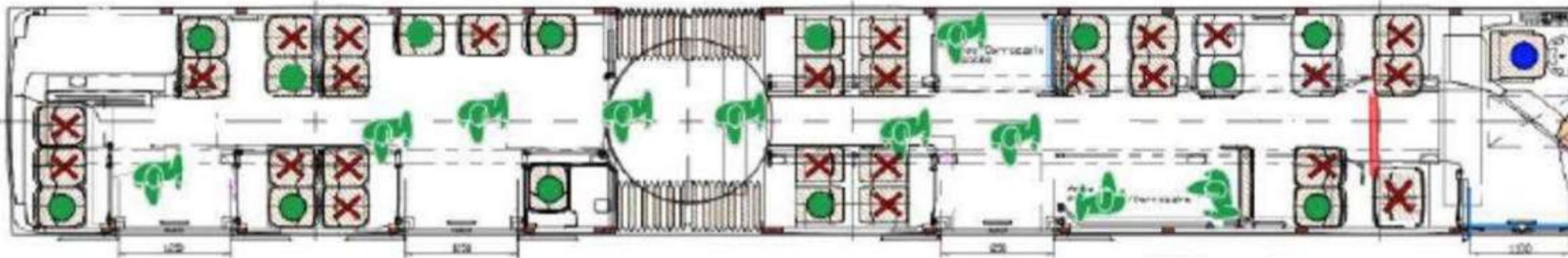


Total respondents (N=1620)

3 - © Ipsos | Impact of Coronavirus to New Car Purchase in China

Essential interventions in public transport:

- sanitization;
- driver protection;
- information and restraint;
- space onboard and seats management;
- ...



Estrategias y soluciones

- Las futuras pautas de movilidad como resultado del Covid 19 no están claras:



El trabajo de desde casa crecerá.



La gente se mantiene alejada de las multitudes y los espacios públicos.



Estimula los innovadores dispositivos de desplazamiento personal.



Las bicicletas se vuelven más populares para ir al trabajo .



Las personas utilizan los coches para ir y venir de forma más segura, lo que da lugar a una mayor congestión de las carreteras.

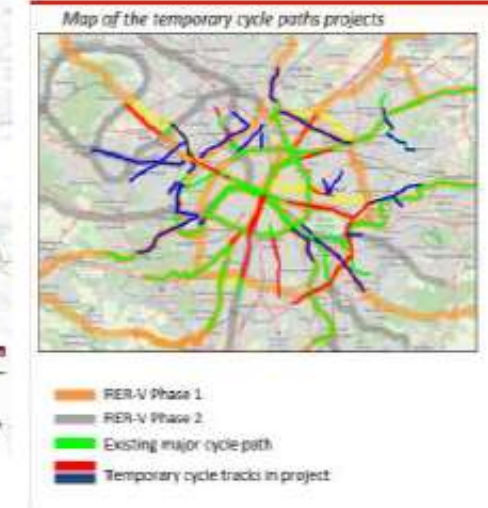
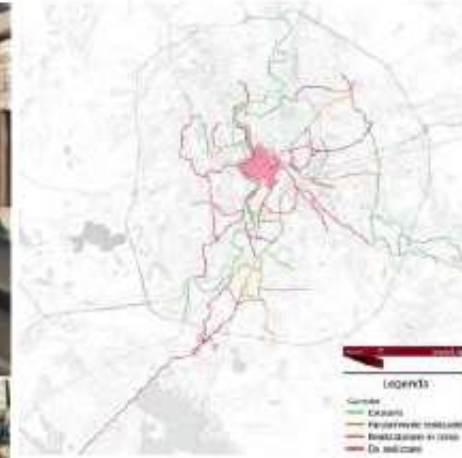


La gente usa motos para ir y venir.

La innovación se producirá en las comunidades para llegar a soluciones efectivas

Los responsables políticos deben tener voluntad política para tomar las decisiones correctas para el futuro

Respacing streets



Sources: Barcelona, Berlin, Brussels, Ile-de-France, Milan, Rome

Fast-tracking



A resilience perspective

- Prepare bids to recover construction works ASAP.
- Ensure the budget for road construction and maintenance.
- Ensure the operation of transport corridors (some areas will stay closed due to the high transmission risk).
- Zoning of areas to reactivate construction works.
- Inspections points in transport terminals to identify potential COVID-19 cases.
- Road inspection activities to ensure the transportation operations.
- Reduce lines on toll roads. Use electronic toll collection.
- Highway police surveillance

Integrating lessons learned



- Sectoral policies to address the pandemic.
- Definition of essential activities for transport sector.
- Develop guides and recommendations to face the pandemic.
- Inform stakeholders.
- Implement actions to protect road workers health.
- Implement home office and teleworking.
- Establish working groups to ensure road maintenance and operations in all regional centers.
- Ensure materials and supplies.

Síntesis

- Se han observado cambios importantes en la demanda de transporte público y privado: Los volúmenes de tráfico han disminuido en algunos casos entre un 50-70%.
- Cambios en el papel, el mandato y las facultades de los organismos de transporte, a menudo por vía rápida: Cierre de las actividades no esenciales, alcanzando disminuciones de más del 90%.
- Los cambios en la demanda varían según la modalidad: El tránsito masivo se ha colapsado en muchos lugares dando lugar a modos activos.
- Respeto de los caminos y aumento de la caminata y el ciclismo.
- Se han observado amplios impactos económicos, sociales y ambientales: las ciudades muestran resistencia.



Síntesis

- **Concéntrate:**

- Las necesidades y expectativas de la gente.
- La demanda de tráfico y la movilidad de las personas (todos los modos).
- Cambios en las tendencias de la movilidad y el comportamiento.
- Tendencias del apoyo público a las nuevas políticas de transporte.
- Elaborar políticas sectoriales resistentes para hacer frente a las pandemias y elaborar directrices conexas.
- la construcción de la flexibilidad, nuestra capacidad de reconocer y elegir las medidas más sostenibles que nos permitan volver a la normalidad de manera eficiente y efectiva (nueva normalidad).



www.polisnetwork.eu





Seminario web de la PIARC y COVID

29 de julio de 2020

Perspectiva de la logística y el transporte de mercancías

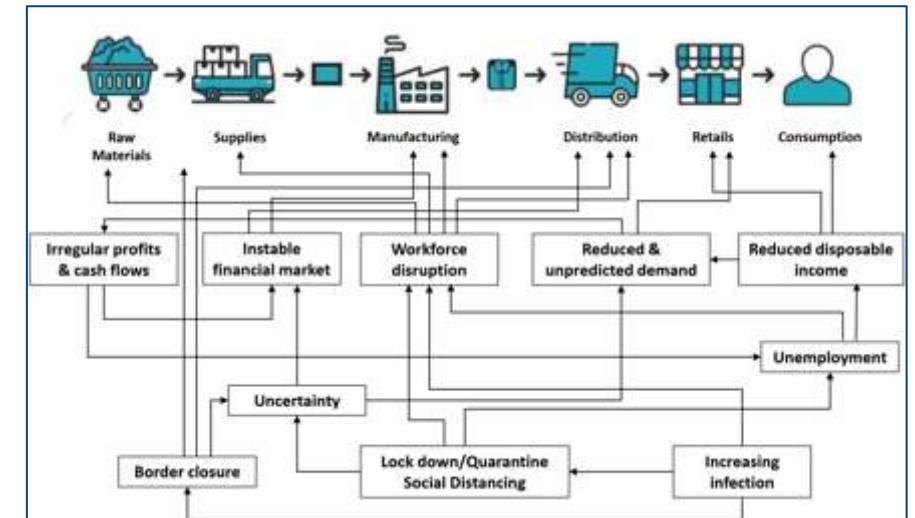
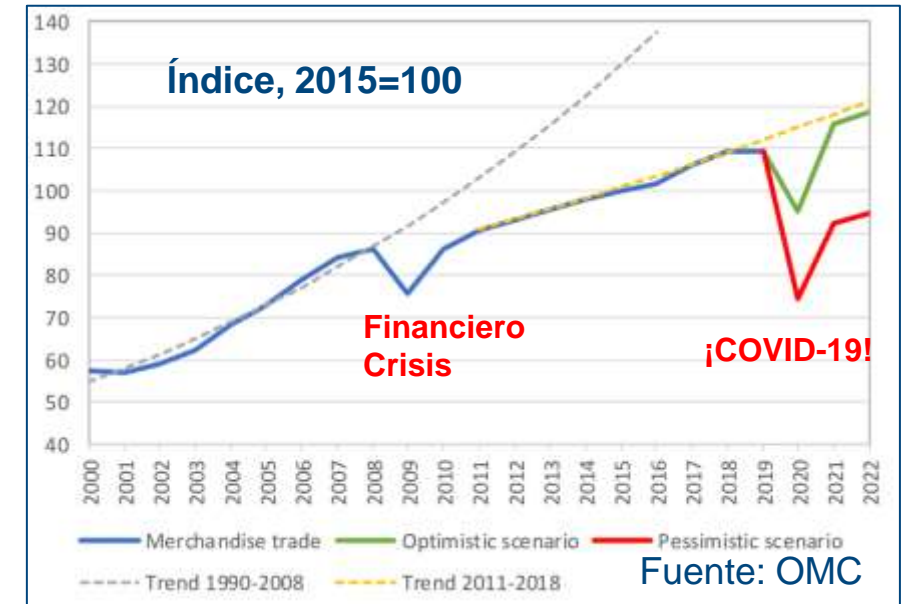
Martin Ruesch, Presidente del CT 2.3, Carga, Rapp Trans Ltd. Suiza

Seminario web, 29.7.2020

1. Impactos y desafíos

Cadenas logísticas y estructura de la demanda

- El comercio mundial se ve fuertemente afectado: -20 a -40%.
- La logística y el transporte de mercancías se ven muy afectados .
- Interrupciones en las cadenas logísticas internacionales:
 - Reducción de la capacidad de los centros logísticos .
 - Capacidades reducidas de los medios de transporte (aire, barcos, etcetera).
 - Incautación de remesas de equipo sanitario.
 - El aumento de precio debido a las capacidades limitadas.
- Enormes cambios en la estructura de la demanda de fletes:
 - La creciente demanda de alimentos, equipo médico, etc.
 - Reducción de la demanda de construcción/ materiales de construcción, etc.
 - Grandes cambios en los canales de entrega; por ejemplo, la entrega directamente a los clientes finales y no a las tiendas (explosión de e-com.).



1. Impactos y desafíos

El negocio de los camiones de transporte

- **Reducción de la flota en funcionamiento (internacional, de larga distancia transporte) (por ejemplo, el 25% en SA en la primera fase).**
- **Pérdida de capacidad de la industria debido al cierre de muchas empresas de transporte.**
- **Aumento de los gastos de funcionamiento** debido al cumplimiento del Covid-19 regulaciones, ineficiencias/retrasos en los controles fronterizos, puertos, etc.
- **Pérdida de beneficios, lo que lleva al cierre de negocios.**
- **Conductores que se enfrentan a un mayor riesgo de desempleo (por ejemplo, SA).**
- **Las empresas de transporte que almacenan mercancías no esenciales en sus almacenes – costoso.**
- **Aplicación incorrecta de las normas de bloqueo por parte de las fuerzas del orden - arrestos ilegales y confiscación de camiones.**



1. Impactos y desafíos

Oferta, demanda de tráfico y peajes

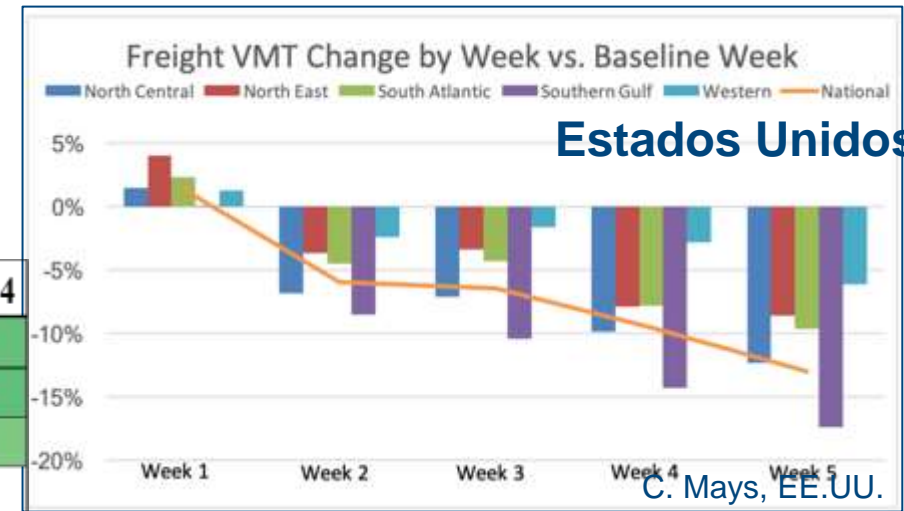
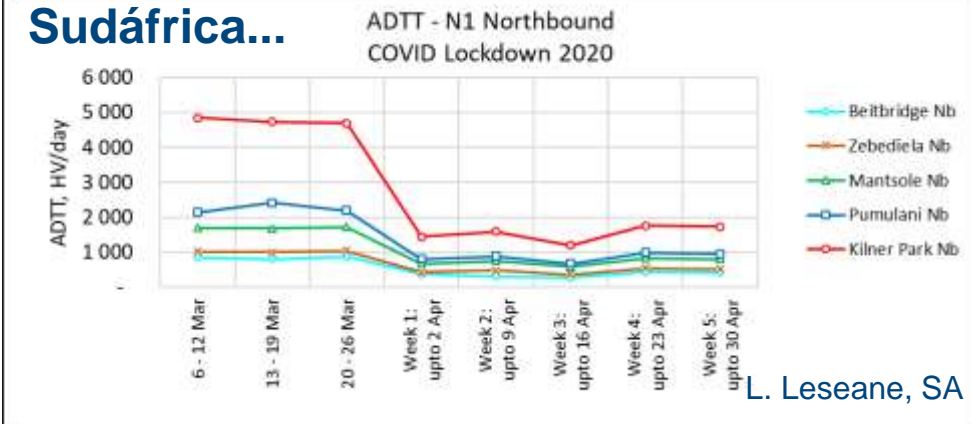
- Problemas de suministro, también causados por las compras de *hámster*
- Disminución del volumen de tráfico (1er. fase)
 - Depende en gran medida de la extensión de las restricciones por COVID-19.
 - Coches de pasajeros: 80-90% de reducción (ES, IT, UK, BJ), 50-60% de reducción (CH, BE).
 - Tráfico de camiones: Reducción del 50% (ES, IT, SA), 40%-50% (BE, FR), < 20-30% (CH, AUS, US).
 - Menor reducción en el transporte ferroviario de mercancías (10-20% en CH).
- Más difícil encontrar carga para los viajes de regreso más viajes vacíos (IRU: +40%).
- Pérdida sustancial de ingresos por peaje debido a la reducción del tráfico de camiones.

PEAGE ATTINGUIE	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4
VARIATION JANVIER 19/20	9%	-15%	-35%	64%
VARIATION FEVRIER 19/20	14%	-5%	-35%	67%
VARIATION MARS 19/20	-4%	-11%	-45%	46%
VARIATION AVRIL 19/20	N/A	N/A	N/A	N/A

Costa de Marfil



Estante vacío para los alimentos básicos, Wädenswil (CH), mediados de marzo de 2020



1. Impactos y Desafíos

Condiciones de trabajo de los camioneros

- Obstrucciones, atascos y retrasos en el tráfico y en los cruces fronterizos .
- Largos retrasos en los puertos de entrada y cuarentena de los conductores .
- Prohibición del tráfico de camiones en tránsito, desvío del tráfico de camiones debido a restricciones y obstrucciones (algunas fronteras cerradas).
- Condiciones de trabajo difíciles para los camioneros en los aparcamientos de camiones o cruces fronterizos:
 - Desafíos operacionales para los conductores de larga distancia - sin comidas calientes, paradas de descanso limitadas en muchas rutas (por ejemplo, SA).
 - Requisitos de cuarentena para los camioneros extranjeros de países de riesgo .
 - Servicios parcialmente reducidos.
 - Gran variedad de reglas COVID en diferentes países.
 - Acceso restringido al combustible y al alojamiento para los camioneros
- Falta de coordinación internacional entre los gobiernos nacionales



<https://covid-19.sixfold.com/>



1. Impactos/desafíos

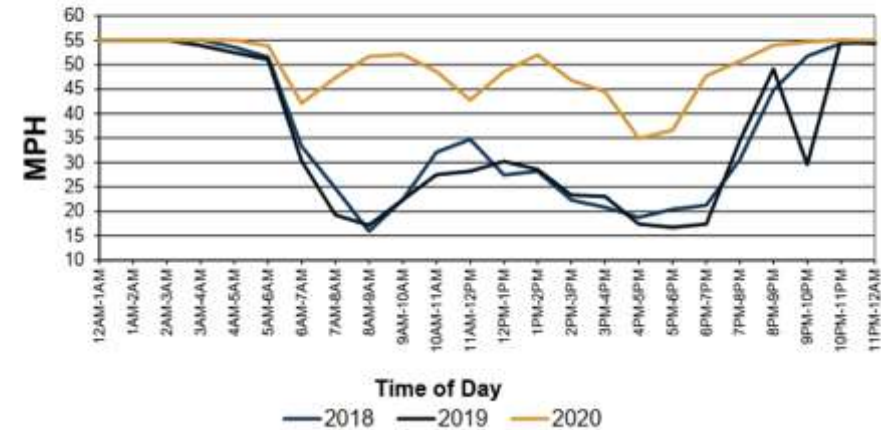
Impactos "positivos" de COVID

- Más capacidad para los camiones en las autopistas
- Aumento de la velocidad media de los camiones
- Más capacidad para el ferrocarril (franjas horarias disponibles) debido a la reducción del número de trenes de pasajeros
- Impactos ambientales positivos
 - Reducción del kilometraje del camión
 - Reducción de la carga de la barriga aérea
 - Algún cambio modal (ferrocarril, mar, ...)
 - Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero
- Seguridad: Menos accidentes con camiones (por ejemplo, SA, AUS)
- Más cooperación, (generalmente) menos burocracia
- Más aprecio por las empresas y servicios de logística y transporte; ¡mejor imagen!

Houston, TX Estados Unidos

Average Speed by Time of Day
Houston, TX: I-45 at I-69/US 59
Third Week of March 2018-2020

C. Mays, EE.UU.



O. Quoy, FR

2. Estrategias y soluciones

Mantener en funcionamiento los servicios de logística y transporte

- Cerrar las fronteras - principalmente con la excepción de la carga.
- "La libre circulación de mercancías es necesaria para que las mercancías sigan estando disponibles". (Directrices COVID de la UE).
- PLAN DE ACCIÓN DE 10 PUNTOS PARA FORTALECER LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN TIEMPOS DE PANDEMIA (UNCTAD).
- Hay que asegurar el transporte de carga para la entrega de alimentos, equipo de salud, etc.
- "Debemos tomar medidas extraordinarias para proteger a nuestros ciudadanos", también a los conductores y al personal de los centros logísticos, etc.
- Reducción de la burocracia para permisos y autorizaciones (por ejemplo, PL).



UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
UNCTAD

No. 79
 APRIL 2020

POLICY BRIEF

COVID-19: A 10-POINT ACTION PLAN TO STRENGTHEN INTERNATIONAL TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN TIMES OF PANDEMIC

The coronavirus disease (COVID-19) pandemic is substantially impacting people's lives and livelihoods and putting extreme stress on socioeconomic systems. International collaboration, coordination and solidarity among all is going to be key to overcoming this unprecedented global challenge. As part of efforts aimed at reducing the international spread of the virus and to mitigate the potentially crippling longer-term consequences of the pandemic, especially for the most vulnerable countries, policymakers need to take a number of measures to ensure the facilitation of international trade and the transport of goods. It is crucial to keep ships moving, ports open and cross-border and transit trade flowing, while ensuring that border agencies can safely undertake all necessary controls.

Key points

- There is need to keep other trading partners and other border trade flowing, while ensuring that border agencies can safely undertake all necessary controls.
- Facilitating trade and the transport of goods for economic recovery is not to be used as an excuse for border agencies that have the advantage of necessary controls.
- The current measures planned in the public health to contain transport and trade and to protect the population from COVID-19.

Challenges for international trade logistics¹

Border agencies face the challenge of expediting imports, exports and transit, including of necessary medical supplies, diagnostics and relief consignments, while ensuring epidemic prevention and avoiding adequate national disease and compliance controls of goods and transport personnel.

This challenge affects goods and services that are necessary for the preservation of many jobs in manufacturing, on which modern society depends. Particular efforts need to be made on the part of Governments to secure and enhance the production and distribution of critical goods needed to contain and control the pandemic such as medical supplies and equipment and to ensure basic needs including food and energy.

Resilient service providers and the supporting infrastructure need to be protected as a matter

of priority. This includes ensuring that transport services, ports and border agencies not only remain operational, but are effectively strengthened to cope with the exceptional challenges they face. Governments need to adopt common approaches to addressing these issues across the global network of supply chains to avoid widespread economic collapse and critical supply chain disruptions. In the absence of urgent action in this regard, the post-pandemic economic recovery may be severely hampered, potentially undermining long-term sustainable development prospects, particularly for the world's poorest and most vulnerable.

International cooperation on these points is vital, as jurisdictions may significantly exacerbate the global health crisis and delay a joint pandemic economic recovery. Effective collaboration, coordination and cooperation among public and private stakeholders at all levels will also be key.


 UNITED NATIONS
 UNCTAD

© UNCTAD. All rights reserved. For more information, please contact UNCTAD.

2. Estrategias y soluciones

Las restricciones de las normas de tráfico de camiones

- Prohibiciones de conducir por suspensión o restricción los fines de semana (por ejemplo, AT, CH, PL).
- Suspensión de las prohibiciones de conducción nocturna (por ejemplo, CH.).
- Restricciones de los límites de peso máximo (por ejemplo, SA, US).
- La restricción de las regulaciones de tiempo de conducción y descanso, más flexibilidad, por ejemplo NOR, SWE, DEN, PL, CH).
- Exenciones relativas a las restricciones fronterizas para la industria del transporte y la logística (por ejemplo, AUS), Exenciones del control interno y sanitario, (por ejemplo, PL)
- Exención de permisos para el paso de vehículos no estándar (vehículos de gran tamaño) que transporten equipo médico (por ejemplo, PL).
- Extensión de certificados para camiones o licencias de conducir (por ejemplo, ARG) y visados.
- Fase actual: se suprimen parcialmente las servidumbres (por ejemplo, CH).



2. Estrategias y soluciones

Gestión e información del tráfico, peaje

- Gestión de los camiones en los cruces fronterizos con prioridad para los camiones y furgonetas (los camiones no deberían necesitar más de 15 minutos, mejor 0 minutos, por ejemplo dentro de la UE):
 - Carriles prioritarios para camiones (por ejemplo, PT, PL, ARG).
 - Mantener los acotamientos despejados para los vehículos de carga.
- Servicios de información en tiempo real para los conductores sobre las instalaciones y las reglas ligadas al COVID-19 a lo largo de las autopistas y corredores de carga.
- Peaje de flujo libre, alta tasa de peaje electrónico (por ejemplo, Francia, Australia).
- Alentar el uso del sistema TIR (IRU), en particular el eTIR, para garantizar un cruce de fronteras sin problemas y sin papel.



2. 2. Estrategias y soluciones

Suministro y servicios a lo largo de las autopistas


- Suministrar material y equipo sanitario (máscaras, guantes, desinfectantes, etc.)
- Aumentar los servicios de limpieza, mantener el uso de las instalaciones seguras para los conductores de camiones.
- Zonas de descanso y de servicio (por ejemplo, A63 en Francia):
 - Zonificación: camión separado de los vehículos ligeros.
 - Instalaciones dedicadas a los camioneros.
 - Servicios alternativos: Iniciativas de camiones de comida, ofertas especiales (kits de limpieza, café O bebidas gratis, etc.), limpieza de ropa, etc.
 - Patrullas más frecuentes:
 - Desinfección y limpieza.
 - Pantalla del último tiempo de limpieza.
- La información y la comunicación entre el operador de la carretera y los conductores de camiones y furgonetas es una cuestión clave.

COVID-19 / essential services on A63 motorway

During the Coronavirus health crisis, on A63 between Salles (exit 21) and Saint Gours de Merens (exit 3), showers and toilets remain open and available, especially on **REST AREAS**. 4 to 5 showers are available on each rest area. Some showers on **SERVICE AREAS** had to be closed due to damage. The map below locates all sanitary facilities.

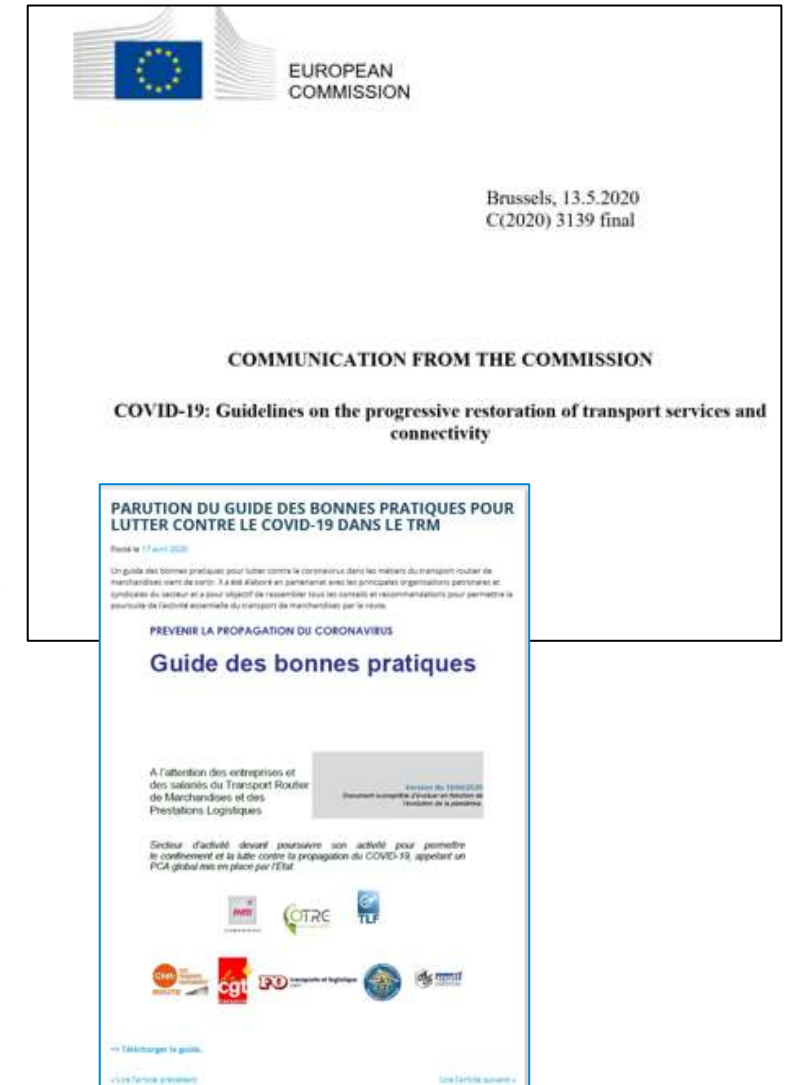
Please **TAKE CARE** of the sanitary facilities and **RESPECT** staff who is keeping them clean

WE WORKS > #1 CARE!



3. Síntesis y perspectivas

- La resistencia de las cadenas de suministro y los sistemas de transporte es un factor clave, se debe mantener y facilitar el transporte de las mercancías.
- Establecer directrices y acuerdos a nivel internacional sobre el transporte de carga.
- Considerar "buenas prácticas" para mantener la logística y el transporte de carga en curso durante las crisis del COVID-19 u otras perturbaciones.
- Mayor compromiso de los interesados entre el gobierno y los sectores del transporte y la logística.
- Enmiendas a la ley y regulaciones para tener más flexibilidad durante pandemias u otras perturbaciones.
- Es necesaria la armonización de las regulaciones o reglas a lo largo de los corredores de carga internacionales.



3. Síntesis y perspectivas

- Los gobiernos, los operadores de carreteras, los transportistas, los proveedores de logística y de servicios están mejor preparados para crisis similares.
- La transición digital y el impulso de las soluciones de STI .
- Tratar de mantener las intervenciones positivas en relación con los procesos y la cooperación.
- Inversiones en corredores de carga clave para apoyar la recuperación económica.
- Investigar más los efectos a largo plazo en la logística, el sector del transporte de mercancías por carretera y el tráfico de mercancías por carretera y sus repercusiones.
- Las pandemias deben ser mejor consideradas en las estrategias de resistencia para la logística, cadenas de suministro y sistemas de transporte.

Proyección del impacto de COVID-19 en la carga para 2020 (ITF, mayo de 2020)

Regions	Urban freight activity	Inter-urban freight activity
ASEAN countries	-16	-53
China	-3	-27
India	-14	-51
Japan and Korea	-10	-33
Russia and Central Asia	-6	-53
Other Asia	-5	-32
Oceania	-3	-42
Middle East	-6	-36
North Africa	-15	-36
Southern Africa	-12	-32
Other Africa	-10	-50
South America (Andean)	-14	-50
South America (South Cone)	-5	-35
Caribbean	-15	-43
Central America	-12	-39
North America	-10	-37
Scandinavia	-15	-41
Western Europe	-12	-43
Eastern Europe	-14	-40
Global	-8	-37



¿Cómo hacer una pregunta, plantear un tema o compartir una práctica? ¡Esto es muy recomendable!

- Sólo las preguntas que son específicas de las carreteras o el transporte por carretera
- **¿Cómo hacerlo? Utilice el botón de "Preguntas y Respuestas"...**
 - ⇒ Usar el idioma inglés.
 - ⇒ Si quiere dirigir la pregunta a un panelista, empiece con "Pregunta a...".



- Ese canal es monitoreado por Robin Sébille (Secretario General Adjunto).
- **No use el "Chat" para preguntas - las preguntas que se hagan allí no serán respondidas**
 - ⇒ Puedes usarlo para una conversación general si quieres.
 - ⇒ Tampoco usamos la función "levante la mano".



COVID-19 Evaluación de los primeros efectos en los empleados del sector del transporte



Jonathan Spear, Director de Política y Planificación del Transporte¹

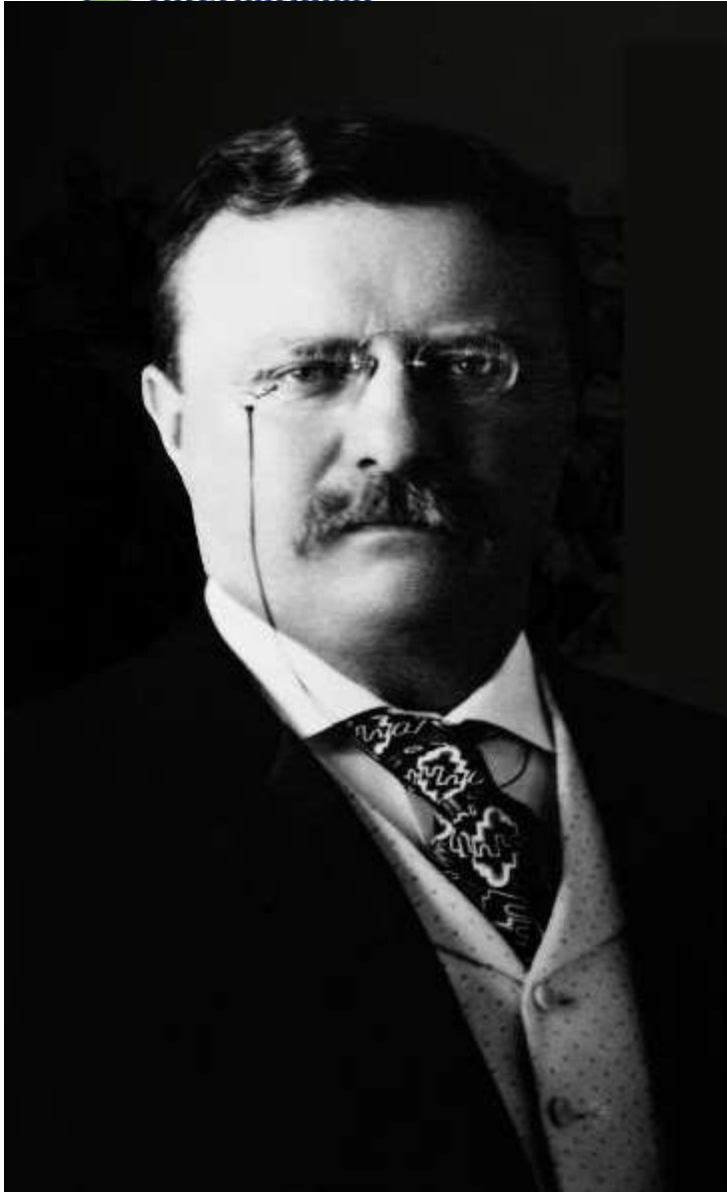
Comité Técnico 1.1 (Desempeño de las Administraciones de Transporte)

Dubai, Emiratos Árabes Unidos

29 de julio de 2020



¹ También se agradece a Lauren Ellis, Gerente Principal de Atkins Acuity por los conceptos y propuestas sobre Equipos Líderes y Trabajo a Distancia durante COVID-19.



Do what you can, with what
you have, where you are.

Theodore Roosevelt






Contexto





- Se estima que el transporte terrestre representa a nivel mundial 60 millones de empleos directos, el 2% del empleo total (1). El empleo indirecto en la cadena de suministro más amplia es aún mayor y el transporte terrestre proporciona una movilidad física que apoya el empleo en otros múltiples sectores.
- El empleo directo en los organismos públicos del sector del transporte terrestre se estima en alrededor de 1,3 millones (2) a nivel local, regional y nacional
- La crisis del COVID-19 ha traído grandes cambios a estos organismos, su cadena de suministro y las fuerzas de trabajo relacionadas:
 - La demanda de movilidad ha experimentado una disminución significativa, variable entre los diferentes modos y redes.
 - Introducción de cierres de fronteras restricciones de movimiento entre naciones, regiones y ciudades.
 - El funcionamiento continuo de la infraestructura y los servicios de transporte ha sido fundamental para mantener el suministro de trabajadores y mercancías esenciales en movimiento.
 - Se han suspendido, retrasado o reprogramado los trabajos de construcción, renovación y mantenimiento, y los contratos conexos.
 - Los empleados han tenido que continuar con sus tareas, ya sea prestando servicios de primera línea o trabajando en la administración, pero en condiciones de interrupción.
 - En el sector privado, la ralentización económica ha ido acompañada de considerables permisos y despidos de empleados.
- A nivel mundial, la Organización Internacional del Trabajo estima que el 93% de los trabajadores residen en países con algún tipo de cierre o interrupción del lugar de trabajo, con un 5,4% de horas de trabajo perdidas en el primer trimestre de 2020 y un 14,0% en el segundo trimestre, lo que equivale a 400 millones de empleos a tiempo completo (3).
- En muchos países, los cierres han dado paso a una reapertura gradual y ahora hay un cambio en la política, la planificación y las operaciones hacia la reanudación de la actividad económica y social, lo que tiene repercusiones en la fuerza de trabajo.
- Sin embargo, es poco probable que la interrupción, las horas de trabajo perdidas y el empleo en el sector del transporte se recuperen hasta bien entrado el año 2021

1 Organización Internacional del Trabajo y Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, 2020 - Jobs in Green and Healthy Transport

2 Basado en una extrapolación de las estimaciones para los organismos de transporte público por la UITP 2009

3 Organización Internacional del Trabajo, 2020 - ILO Monitor: COVID-19 y el mundo del trabajo

Impacto	Detalle
Operaciones e instalaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Impactos directos en la productividad por el hecho de que el personal se auto-aísola, está enfermo o no puede trabajar. Las operaciones en primera línea se ven gravemente perturbadas por la escasez de personal y la necesidad de distanciamiento social . Las oficinas y las instalaciones se cerraron en gran parte y se trasladaron a lugares remotos. Los empleados que se adaptan a nuevos roles y a trabajar de forma diferente.
Viaje y movilidad 	<ul style="list-style-type: none"> Los viajes internacionales prácticamente se cierran o requieren la aprobación de la dirección. Los viajes nacionales se permiten igualmente sólo por excepción y con fines "esenciales".
Fuerza de trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> El personal cuyo trabajo le permite trabajar desde casa, variando las políticas al regresar a la oficina El trabajo en casa presenta problemas de gestión de línea, productividad y bienestar, especialmente cuando se combina con cierres y diferentes circunstancias personales (por ejemplo, el cuidado de los niños). Pérdida de los aspectos "sociales" de la vida en el lugar de trabajo y/o el trabajo en equipo.
Contractual y Reglamentos 	<ul style="list-style-type: none"> La salud y la seguridad son ahora prioritarias con nuevos reglamentos o procedimientos . Necesidad de revisar y modificar las políticas de empleo, los términos y condiciones contractuales. Las líneas que se desdibujan entre el trabajo, el espacio y el tiempo profesional y personal .
Comercial 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del riesgo/carga de trabajo real cancelación, aplazamiento y reprogramación de proyectos. Despidos, bajas forzosas, jubilaciones y recortes salariales (especialmente en el sector privado).

Respuesta	Detalle
Operaciones e instalaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Activación de los planes de continuidad de las actividades, los comités de gestión de emergencias y equivalentes. • Mantener o reabrir las operaciones de primera línea en condiciones de seguridad, por ejemplo mediante el uso de PPE. • Reforzar las TIC para la FMH, incluyendo la VPN, la seguridad y el acceso a las aplicaciones técnicas. • Ajustar rápidamente las plataformas de comunicación clave, por ejemplo, MS Teams, Zoom sobre Skype... • Preparación de precauciones para la reapertura segura del trabajo de oficina (por ejemplo, limpieza profunda, desinfectante).
Viaje y movilidad 	<ul style="list-style-type: none"> • La inversión en trabajo a distancia y en TIC reducirá la necesidad de viajar a corto y medio plazo. • Las políticas y procedimientos de organización de viajes probablemente cambiarán a mediano plazo .
Fuerza de trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de las comunicaciones y la gestión a través de la intranet, avisos al personal, reuniones virtuales de equipo . • Organizar las entradas del personal virtual para gestionar la carga de trabajo, proporcionar actualizaciones y abordar los problemas. • Énfasis en el bienestar físico y mental (relacionado con el encierro así como con el WFH) . • Replicando virtualmente la socialización del equipo (por ejemplo, Coffee Breaks, WhatsApp Groups).
Contractual y Reglamentos	<ul style="list-style-type: none"> • Las normas de seguridad, bienestar y protección de los empleados son muy importantes. • Examen de las políticas sobre el lugar de trabajo más allá de las soluciones temporales prácticas.
Comercial 	<ul style="list-style-type: none"> • Reprogramación del trabajo y las transacciones con una gestión rigurosa de los costos evitables. • Utilización de planes de permisos, licencias sin sueldo y otras ayudas del Gobierno para proteger los puestos de trabajo.



Provisión de PPE y distanciamiento social



Campañas de lavado de manos con jabón, uso de máscaras protectoras, gel desinfectante, ajustes de turnos, separación de equipos y salud y seguridad laboral

Highways England @HighwaysEngland · Apr 8
Our roads are getting essential goods from warehouses to shelves and homes so businesses can stay connected to customers. A team of people are working tirelessly to keep the network safe and open so vital supplies can get to where they're needed. #TransportHeroes #COVID19



Amey @Ameyplc · 3h
Statement from Amanda Fisher, CEO of Amey: "The COVID-19 pandemic presents a challenge that we scarcely thought possible and I'm so proud of the critical role Amey is continuing to play in the delivery of public services across the UK." #COVID19 #StrongerTogether



Higiene personal con lavado de manos con agua y jabón, suministro de gel de alcohol. Intensificación de las frecuencias de limpieza y desinfección de las instalaciones



Protección de los conductores y acompañantes, distanciamiento social de los pasajeros, saneamiento y restricción del acceso en los vehículos de transporte público y en las estaciones.



Trabajo a distancia durante COVID-19

- El 88% de las organizaciones han animado o requerido a sus empleados a trabajar desde casa (1).
- El total de videollamadas en los equipos creció más del 1.000 por ciento en marzo (2).
- Los participantes en las reuniones Zoom pasaron de 10 millones en diciembre de 2019 a 300 millones en abril de 2020 (3).
- El 74% de las compañías planean cambiar permanentemente a un trabajo más remote (4).
- Los hogares han tenido que hacer frente a una demanda variable, con un promedio de 4,9 personas en todo el mundo (5) *(de 6,9 en el África subsahariana a 3,1 en Europa)*



1 Gartner, Coronavirus en mente: Make Remote Work Successful!, 5 de marzo de 2020

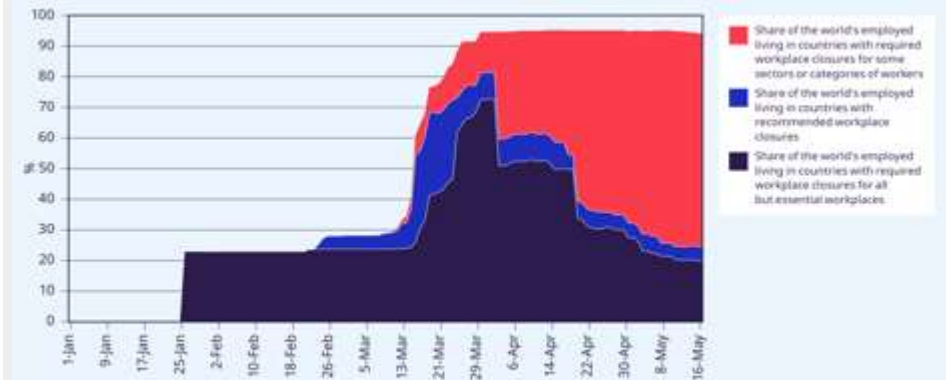
2 <https://www.microsoft.com/en-us/microsoft-365/blog/2020/04/09/remote-work-trend-report-meetings/>

3 The Verge, 3 de junio de 2020, Zoom vio un enorme aumento en los suscriptores - y los ingresos - gracias a la pandemia

4 Gartner, Boletín COVID-19: Executive Pulse, 3 de abril de 2020

5 Statista 2020

► Figure 1. Relaxation of lockdown measures is leading to a declining share of workers in countries with general workplace closures



Note: The shares of employed in countries with required workplace closures for some sectors or categories of workers and recommended workplace closures are stacked on top of the share of employed in countries with required workplace closures for all but essential workplaces.

Source: ILOSTAT, ILO modeled estimates, November 2019, and Oxford COVID-19 Government Response Tracker.

What's Changed Since COVID-19 / WFH Started?



WE'RE MEASURING THE IMPACT OF WORK FROM HOME USING ANONYMIZED DATA FROM TOOLS LIKE OFFICE 365, G SUITE AND SLACK

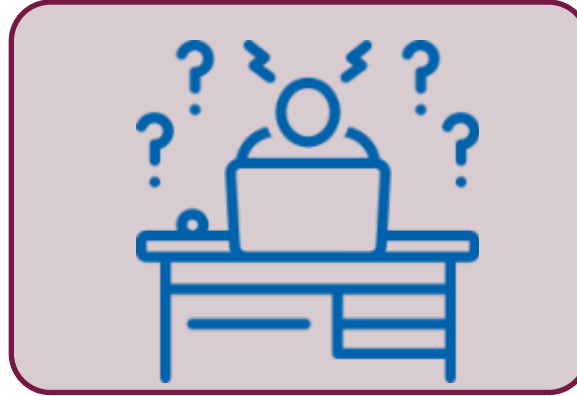
worklytics

Algunos desafíos



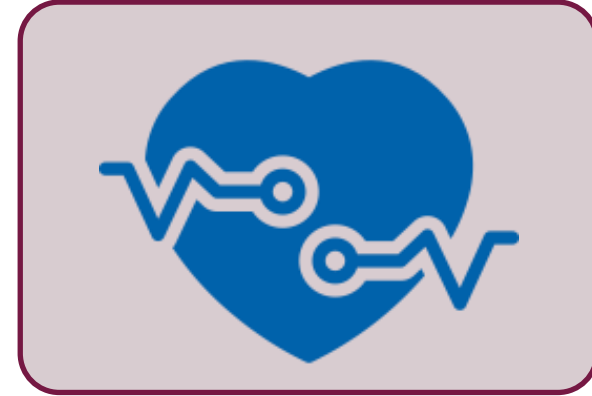
Cambiando la forma en que trabajamos

- Limitaciones de la FMH
- Tecnología.
- Límites entre el trabajo y el hogar y gestión del tiempo.
- El futuro de la oficina .



Funciones principales y en evolución a distancia

- Lidar con nuevos deberes y presiones.
- Diferentes actividades.
- Gestionar con eficacia.



Mantenerse físicamente y mentalmente seguro

- Los trabajos ahora son menos activos.
- Conectar familias y parejas.
- Preocupaciones sobre la salud, con y más allá deL COVID-19

Algunas lecciones y acciones

Cambiando la forma en que trabajamos

Necesitamos manejar mejor nuestros equipos y empleados

- Situaciones personales.
- Niveles de resistencia.
- Uso del espacio(s) .
- Tecnología.

- Rediseñar las políticas de empleo con flexibilidad y resistencia .
- Desplegar las TIC de forma creative.
- Reimaginar la oficina como una cartera de espacios de trabajo.
- Apoyar el entrenamiento personal para adaptarse a un nuevo

Funciones principales y en evolución a distancia

Tenemos que diseñar para la resistencia de la organización

- Definiciones de funciones.
- Canales de comunicación.
- Capacidades y habilidades de liderazgo.

- Revisar y rediseñar los papeles clave dentro de la organización.
- Fortalecer, redistribuir y habilitar el liderazgo y la autoridad delegada.
- Apoyar a los líderes con capacidades y comportamientos adecuados.

Mantenerse física y mentalmente seguro

El bienestar necesita un papel más central

- Cultura de seguridad para cubrir el bienestar y la inclusión
- Gestión de COVID
- Enfoque en estilos de vida saludables y manejo del estrés

- Diseñar procesos COVID (y equivalentes) (por ejemplo, el cribado) en la organización.
- Ampliar el bienestar para incluir la salud mental y física.
- Invertir en medidas más allá de los tópicos para caminar el camino .

Experimental, incrustar y evaluar

Actividades inspiradas en el trabajo para niños

MISSION 3

Hotel on Mars

A solid start for the next generation of engineers

ATKINS

ACTIVITY 1

Design your Space Pod

When designing your Space Pod, you'll need to think about:

- What the inside of your pod would look like.
- Bacteria on earth being harmful to other life forms.
- How the pod would be powered.
- Where you would eat, wash and go to the toilet.
- How you could continue to do school work.
- How you could exercise/keep yourself entertained.
- How you would communicate with your family on earth and others on the ship.
- Where you would sleep.

Tip: Sketch out your Space Pod design ideas on paper!

Did you know?

Mars takes almost **twice as long** to go round the sun, so a Martian year is equal to almost **two Earth years**.



That means **fewer birthdays** in the same amount of time!

50%

POSSIBLE REDUCTION IN HOURS LOST FROM TESTING AND TRACING

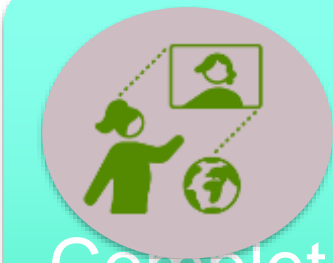
Testing and tracing of infections, as recommended by WHO, is strongly associated with lower labour market disruption. ILO estimates suggest that testing and tracing can help to reduce working hour losses by as much as 50%. The estimated average loss of hours for countries with the lowest intensity of testing and tracing is around 14%, compared with 7% for those with the highest intensity.



base en la oficina



Híbrido-remoto



Completamente remoto

La elección del personal para la interacción social



Essex Highways

Covid-19

Please respect these **Critical Workers** delivering **Essential Highway Services**

www.essex.gov.uk/highways


	ACTION	VALUE
	BT 1.5% payrise for all 58,000 non-management staff to reflect efforts during the pandemic.	People First
	Citi Awarded an additional day of vacation to all 200,000 employees to reflect efforts during the crisis.	Act Responsibly

Algunas observaciones finales específicas para el sector de las carreteras

Durante COVID-19, los empleados de las organizaciones de carreteras y transportes se han encontrado con muchos problemas logísticos y prácticos comunes a muchos otros sectores y organizaciones de todo el mundo

- Sin embargo, en muchos casos, son "Trabajadores clave" con un deber cívico específico y un papel continuo para mantener la infraestructura y los servicios públicos y asegurar la movilidad continua durante un tiempo de crisis
- Hay numerosas historias de empleados de todos los niveles que siguen adelante, aceptando el reto, encontrando soluciones prácticas y haciendo el trabajo.
- Los empleados del sector privado, incluidos los de las PYMES y los trabajadores del sector no estructurado, se han enfrentado a presiones sin precedentes, como la desaceleración de la actividad empresarial, los recortes salariales, los permisos de trabajo y los despidos.
- Las carreteras y el transporte impulsarán la recuperación económica - con multiplicadores demostrables de la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura¹ - pero los nuevos empleos deben ser ecológicos e inclusivos
- Algunas tendencias vistas durante COVID-19 - Trabajando desde casa, servicios en línea. E-Deliveries - probablemente perdurará e impactará la demanda de movilidad física - y el futuro uso de las redes de transporte

1 Boston Consulting Group y CG/LA Infrastructure - 2017 - Un enfoque centrado en el empleo para la inversión en infraestructura. La inversión de 1.000 millones de dólares en carreteras crea 2.200 puestos de trabajo en la construcción, operaciones y gestión de carreteras 1.200 puestos de trabajo en el ferrocarril y 900 en el transporte público. Las infraestructuras complejas y de difícil logística, como los puertos y aeropuertos, funcionan mejor con 5.100 y 3.900 puestos de trabajo. La calidad y la sostenibilidad de los puestos de trabajo también varía entre las diferentes clases de infraestructura.



**Do what you have to do until you
can do what you want to do.**

Oprah Winfrey



SEGURIDAD Y COVID-19

- Grupo de Trabajo de la PIARC "INFRAESTRUCTURA VIAL Y SEGURIDAD DEL TRANSPORTE" (2020-2022)
- **Presidente : Saverio PALCHETTI, Italia**


ANAS S.p.a. , Dirección de Asuntos Institucionales y de los Medios de Comunicación
- Oficina de Relaciones Internacionales - Roma (Italia), s.palchetti@stradeanas.it

- **13 Miembros, 8 Miembros Correspondientes, 16 Países**

El objetivo principal del Grupo de Estudio 3.1 es integrar la seguridad en otros 15 temas relacionados con la infraestructura y el transporte (Comités Técnicos y Grupos de Estudio de la PIARC).

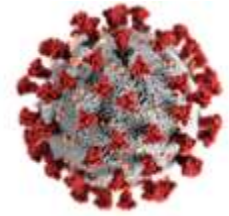


En 5 minutos algunas ideas:

1. El Jefe de Desarme de la ONU - Izumi Makamitsu - informó en la reunión del Consejo de Seguridad del 22 de mayo que "el cibercrimen está en aumento, con un incremento del 600% de los correos electrónicos maliciosos durante la crisis actual".
 2. Miles de nuevas vulnerabilidades cibernéticas en 2020, un aumento del 22 por ciento con respecto a 2019, con una previsión de más de 20.000 para este año: ¡un nuevo récord!
 3. Las administraciones se comprometen a organizar el trabajo a distancia de su personal y a proteger los perímetros de la red ampliada (los sistemas Android son más vulnerables).
 4. Se sabe que es muy difícil que esa información confidencial se difunda (posiblemente se sepa algo más adelante).
- 

Algunos ejemplos de ataques cibernéticos a infraestructuras sensibles :

- **El Hospital Universitario de Brno, en la República Checa, el pasado 12 de marzo:** el ciberataque provocó el cierre de la red informática del hospital con consecuencias para la pediatría y la maternidad, el aplazamiento de las intervenciones quirúrgicas urgentes y el traslado de los pacientes agudos a otros hospitales.
 - **El Instituto de Varsovia el 28 de mayo :** informó sobre los ataques cibernéticos durante la pandemia Covid-19 : se enviaron documentos a objetivos en Ucrania, haciéndose pasar por el Centro de Salud Pública del Ministerio de Salud de Ucrania, captando el control total sobre la computadora de las víctimas.
 - **El Technische Werke Ludwigshafen (TWL - Alemania), un gran proveedor de energía y agua de la ciudad:** ataque de hackers para sacar datos de clientes; los hackers han conseguido recoger datos de clientes como nombres, direcciones y datos de cuentas, así como datos de negocios.
-




Ref. Centro Nacional para la Protección de la Infraestructura (CNPI - Reino Unido)

<https://www.cpni.gov.uk/staying-secure-during-covid-19-0>

(dos miembros del Grupo de Trabajo 3.1 de la PIARC) :

- ✓ COVID-19 ha tenido un **gran impacto en la mayoría de las empresas**, afectando no sólo a las operaciones comerciales sino también a las de seguridad.
- ✓ La **pandemia** ha demostrado hasta ahora que algunas de las amenazas a la seguridad pueden haber cambiado y que las organizaciones podrían correr más riesgos; **una buena evaluación de los riesgos es fundamental** para establecer a qué amenazas podría enfrentarse una organización y, por consiguiente, qué medidas de mitigación de la seguridad son necesarias.
- ✓ **La Seguridad de Protección durante el Covid-19** proporciona una guía general sobre la evaluación de riesgos y la planificación de la seguridad durante la crisis; el Sistema de Gestión de la Seguridad de Protección (**PSeMS checklist**) es un sistema de garantía para la seguridad de la organización.
- ✓ CPNI ha publicado **Think Before You Link** que proporciona consejos sobre los riesgos de seguridad de poner demasiada información personal en los medios de comunicación social; una guía **Phishing Attacks: Defendiendo tu organización**; **Pequeñas Acciones, Grandes Consecuencias, Procedimientos de Salida**; guías para **Trabajar desde casa, Regresar al trabajo**: la campaña de **Acciones en el lugar de trabajo de CPNI COVID-19**, registrándose por correo electrónico en **CV19Actions@cpni.gov.uk** pueden mantenerte informado de las actualizaciones de la campaña a medida que evoluciona.

Otras referencias

- 1) The Coronavirus Cybersecurity - Survival Guide, Levi West, 2020.
 - 2) La pandemia de la ganancia. Cómo los criminales explotan la crisis de COVID-19, Europol, 2020.
 - 3) Tendencias de Vulnerabilidad y Amenazas 2020 - Actualización de mediados de año, Seguridad SkyBox, 2020.
 - 4) Covid-19 Evaluación de la amenaza cibernética, Thales, 2020.
 - 5) Barómetro ECSO 2020: "La ciberseguridad a la luz del Covid-19", Informe sobre los resultados de las encuestas realizadas a los miembros de la ECSO y a la comunidad de ciberseguridad, Organización Europea de Seguridad Cibernética (ECSO).
- 



Evolución de la demanda de viajes y la economía en una era Covid-19

Fabio Pasquali

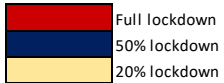
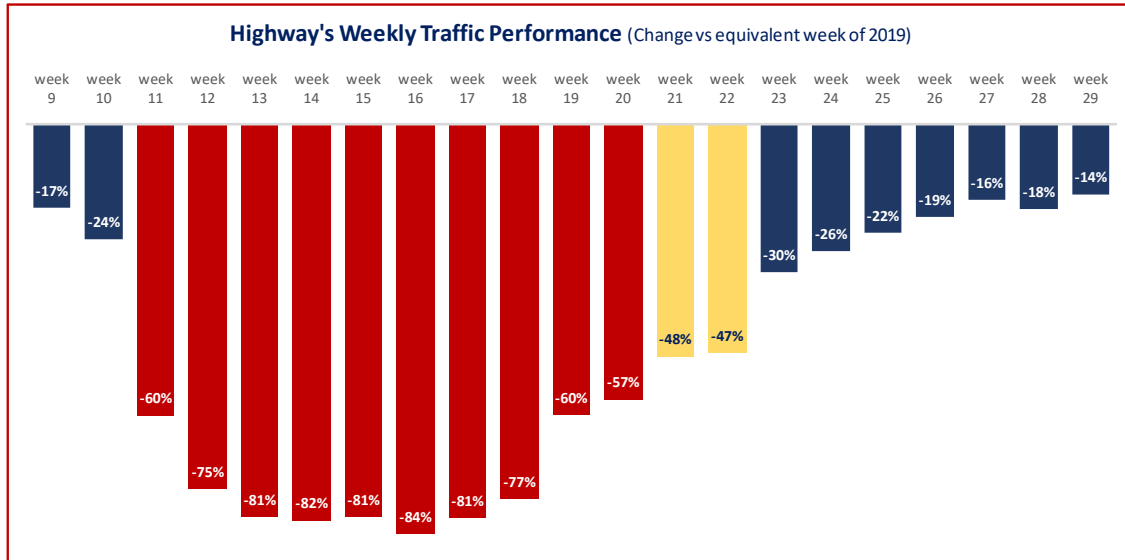


Presidente del CT 1.2 de la PIARC - Planificación de la Infraestructura y el Transporte por Carretera para el Desarrollo Económico y Social Anas SpA, Agencia Nacional de Carreteras de Italia, Jefe de Planificación.

Contacto: f.pasquali@stradeanas.it

Roma, 29 de julio de 2020.

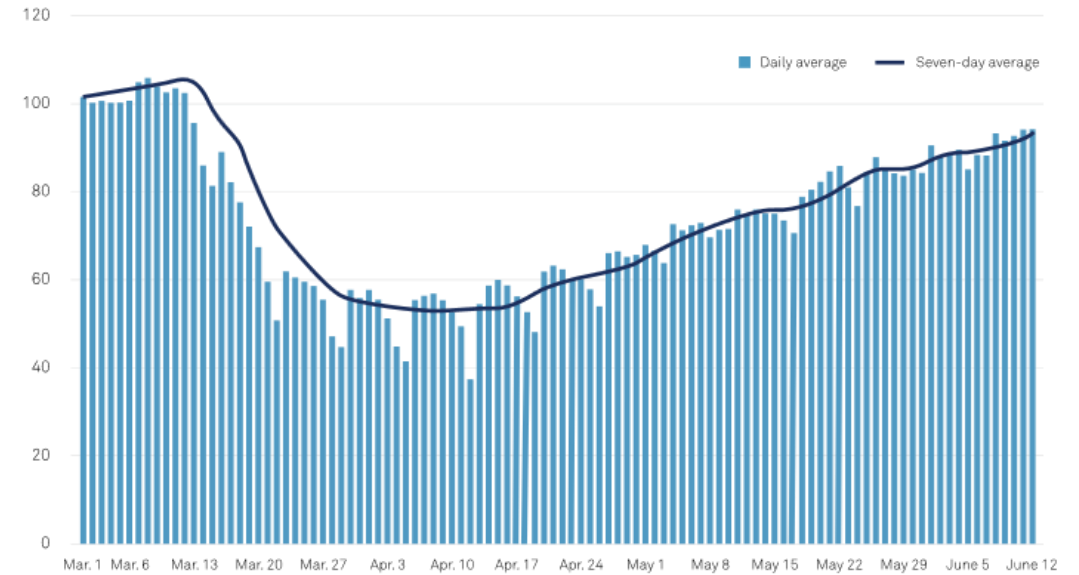
1 El lado de la demanda - Cifras y tendencias



Fuente: Atlantia

U.S. Vehicle Use Tumbled During The Pandemic

Daily distance traveled, rebased to 100 as of Feb. 29, 2020



Source: INRIX.

El tráfico es elástico y rápido para reaccionar frente a la relajación del bloqueo, pero:

- La relajación del bloqueo no es lineal.
- Alrededor del 10-15% del tráfico sigue faltando.
- Pronóstico de S&P: 100% en 12 meses, 2020 -15%-30%, 2021 - 5%-10%

Change vs equivalent week of 2019 (Preliminary figures)	TOLL ROADS						AIRPORTS	
	Italy (ASPI)	Spain (Aberia)	France (Aberia)	Brazil (Atlantia + Aberia)	Chile (Atlantia + Aberia)	Mexico (Aberia)	ADR (FCO+GA)	NICE
	ADT	ADT	ADT	ADT	ADT	ADT	pax	pax
YTD (1/1/2020 to 5/7/2020)	-37,4%	-38,5%	-33,3%	-14,7%	-33,6%	-15,8%	-69,5%	-68,2%

Fuente: Atlantia

2 El lado de la demanda - Comportamiento y economía relacionada

- Lo logrado, actualmente y para el futuro.
 - Pasajeros: trabajo inteligente y ágil y estudio de la pérdida permanente de tráfico.
 - Mercancías: sin grandes cambios, consumo relativo de la BaU de la infraestructura vial debido al tráfico pesado.
 - Transporte sostenible en la vía Las políticas de las ANR están en marcha, los vehículos eléctricos aumentan.
 - La crisis económica y laboral es una realidad posibles efectos estructurales en la movilidad (dependiendo del rebote).
- Posible, pero demasiado pronto para prever cuánto tiempo.
 - Capacidad limitada de transporte público, computadora o ferrocarril urbano utilizando el 50%-60% de la oferta disponible.
 - La capacidad limitada de los ferrocarriles de medio y largo recorrido (incluido el ferrocarril de alta velocidad) que suministran entre el 40% y el 50% de los trenes en comparación con la línea de base.
 - Nuevo alcance y compromiso para la movilidad urbana ligera (y débil) buena nueva, pero gran problema de seguridad.
 - Flujos de turismo prudente algunas regiones del mundo siguen bloqueadas, boom del turismo interno.
 - Nuevos modelos de organización en las grandes empresas/administraciones gestión de la movilidad real.
- No es probable, hasta ahora
 - Una redefinición de la división modal hacia el modo de carretera demasiado costoso, la congestión ha vuelto.
 - Planificación/gestión compartida de los centros intermodales, aunque vimos una gran colaboración, volvemos a la BaU.

El lado de la oferta - Agencias de carreteras nacionales y concesiones

- **Un problema para hoy:**

- Las ANR están perdiendo entre el 30% y el 40% de sus ingresos directos e indirectos en 2020.
 - Diferentes remedios.
 - Una ocasión para buscar fuentes de ingresos permanentes.
 - Un papel más amplio en el ámbito de la movilidad significa nuevas oportunidades de ingresos y SVA.
- Las APP y las concesiones viales (públicas y privadas) están experimentando una dramática crisis financiera.
 - Podemos ver una panoplia de casos, enfermedades, mitigaciones.
 - Al final el riesgo de concesión no tiene cobertura con respecto a la fuerza mayor.
 - La extensión del tiempo de la franquicia mejora la economía del proyecto, pero no ayuda a la tensión financiera y al posible incumplimiento.

Tonos de gris: Clasificación de la Compañía de Autopistas de Peaje (S&P, junio de 2020)

European Toll Road Operators Largely Have Ample Liquidity To Weather COVID

	Traffic decline (%)	EBITDA decline (%)	Average FFO-to-debt expected over 2020-2022 (%)	Liquidity
Abertis Infraestructuras S.A.	-20 to -25	-15 to -20	Less than 10	Strong
Sanef	-20	-20	About 15	Adequate
Holding d'Infrastructures de Transport	-20	-20	About 15	Adequate
VINCI S.A.	-20 to -25	-25 to -30	Greater than 25	Strong
Autostrada Brescia Verona Vicenza	-25 to -30	-20 to -25	Greater than 13	Adequate
Atlantia SpA	-25 to -30	-25 to -30	10 to 11	Less than adequate
APRR S.A.	-20 to -25	-20 to -25	Greater than 10	Strong

FFO--Funds from operations. Source: S&P Global Ratings.

Project	2020 net toll revenue decline versus 2019 (%)	Debt service coverage ratio 2020		Debt service reserve	Additional liquidity
		Pre-COVID base case (x)	COVID-19 revised base case (x)		
407 International Inc.	(30.86)	2.53x	1.96x	One year	Operation and maintenance reserve and US\$1.5 billion in cash balance.
Nouvelle Autoroute 30 S.E.N.C.	(10.23)	1.23x	1.17x	Six months	80% revenues in the form of availability payments. Three-year look forward major maintenance reserve.
ITR Concession Company LLC	(15.99)	1.58x	1.34x	Six months	US\$225 million capital expenditure facility and US\$300 million revolver facility.
Elizabeth River Crossings Opco LLC	(14.45)	1.54x	1.12x	Six months	Equity lock-up of more than one year of debt service, and major maintenance reserve.
95 Express Lanes LLC	(39.41)	2.72x	1.22x	One year	Equity lock-up of more than one year of debt service, three months operation and maintenance reserve, and transit reserve than can cover more than one year of debt service.
Toll Road Investors Partnership II LP	(18.59)	2.35x	1.78x	One year (based on MADS)	Senior debt service reserve equal to the MADS (which occurs in the last year of the concession), as such, it is currently funded at an amount equal to two years of debt service. Additionally, the project is required to reserve the next 12 months of debt service and scheduled early redemption payments. A six-month operating reserve fund and a 12-month major maintenance /improvement fund.
Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico LLC	(20.66)	1.55x	1.13x	One year	US\$11 million in a major maintenance spending reserve.

MADS--Maximum annual debt service. Source: S&P Global Ratings.

5 Para llevar - Aprender para el futuro, después de haber sufrido

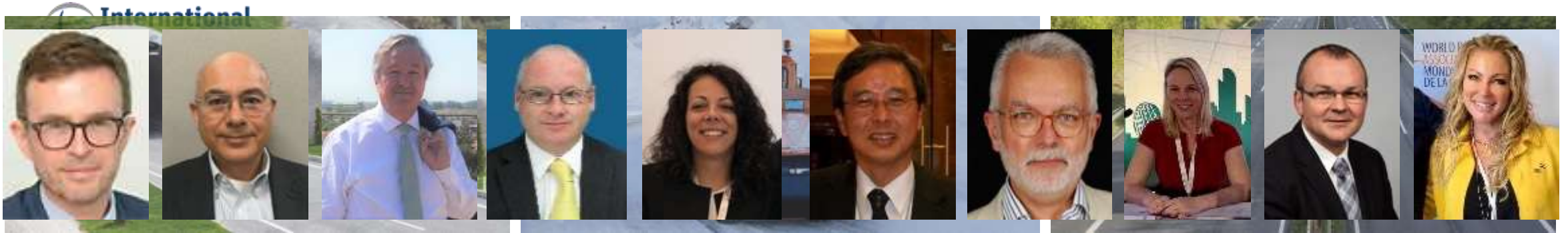
- Economía vial (CBA, ROI, etc.)
 - Introducir la resiliencia en las prioridades de evaluación de los proyectos, actualizar el cálculo del valor del tiempo frente a la comodidad y la seguridad sanitaria, reevaluar los criterios del cambio climático en un contexto más amplio, volver a estudiar la movilidad urbana, utilizar datos de gran tamaño y otras fuentes si es posible y apropiado, actualizar el proceso de CBA.
 - PPP y APP (NPV, ROE, Dscr, etc.)
 - Comprendiendo la volatilidad de esta época (eventos impredecibles de carácter terrorista, riesgo de pandemia) y reflejándola en el contrato de concesión, analizando las ventajas del peaje en la sombra y los contratos basados en la disponibilidad, permitiendo la flexibilidad desde el principio (por ejemplo, una duración variable de la franquicia, en función de algunos eventos posibles e impredecibles) se deben defender los activos esenciales.
 - En general
 - La movilidad es una de las claves de las relaciones humanas, asegurarla en tiempos difíciles es una misión: podemos estar orgullosos de haberla conseguido, empecemos por eso e intentemos una vez más servir al público.
 - Un agradecimiento especial a todos ustedes, a la comunidad de la PIARC y a los colegas de todo el mundo, así como a los esfuerzos sobrehumanos del Equipo de Respuesta COVID-19 de la PIARC.
-

¿Cómo hacer una pregunta, plantear un tema o compartir una práctica? ¡Esto es muy recomendable!

- Sólo las preguntas que son específicas de las carreteras o el transporte por carretera
- ¿Cómo hacerlo? Utilice el botón de "Preguntas y Respuestas" ...
 - ⇒ Usar el idioma inglés
 - ⇒ Si quiere dirigir la pregunta a un panelista, empiece con "Pregunta a..."



- Ese canal es monitoreado por Robin Sébille (Secretario General Adjunto)
- **No use el "Chat" para preguntas - las preguntas que se hagan allí no serán respondidas**
 - ⇒ Puedes usarlo para una conversación general si quieres.
 - ⇒ Tampoco usamos la función "levante la mano".



Envuélvase y Próximos pasos



Christos S. XENOPHONTOS (USA)

Presidente del Comité de la PIARC 1.1

#PIARCCOVID19

27 de julio de 2020



Respuesta de la PIARC a COVID-19 - Resumen

- Abriendo nuevos caminos, usando nuevas herramientas, estableciendo nuevas normas.
 - ¡Vio una necesidad y reaccionó rápidamente a ella!
 - Tomó medidas inmediatas y entregó valiosa información necesaria en muy poco tiempo y a través del mundo.
 - ¡Sólo hazlo!
 - El intercambio de información se hizo por la vía rápida.
 - Ahora es importante que revisemos y reevaluemos.
 - Colaboración entre los miembros del Equipo de Respuesta, entre los Comités Técnicos y con las organizaciones asociadas.
 - Enfoque de equipo, objetivos comunes.
-

Respuesta de la PIARC al COVID-19 - Estado del COVID-19

Situación mundial del COVID-19

- ¿La reapertura está llevando a un resurgimiento?
- Las administraciones de carreteras y de transporte y los operadores de carreteras siguen enfrentándose a los impactos relacionados con el COVID-19.
- Necesidad de reevaluar, repensar, reimaginar los enfoques tradicionales.

Este gráfico del Centro de Recursos del Coronavirus de Johns Hopkins (CRC) <https://coronavirus.jhu.edu/> fue actualizado por última vez el lunes 27 de julio de 2020 a las 03:00 AM EDT

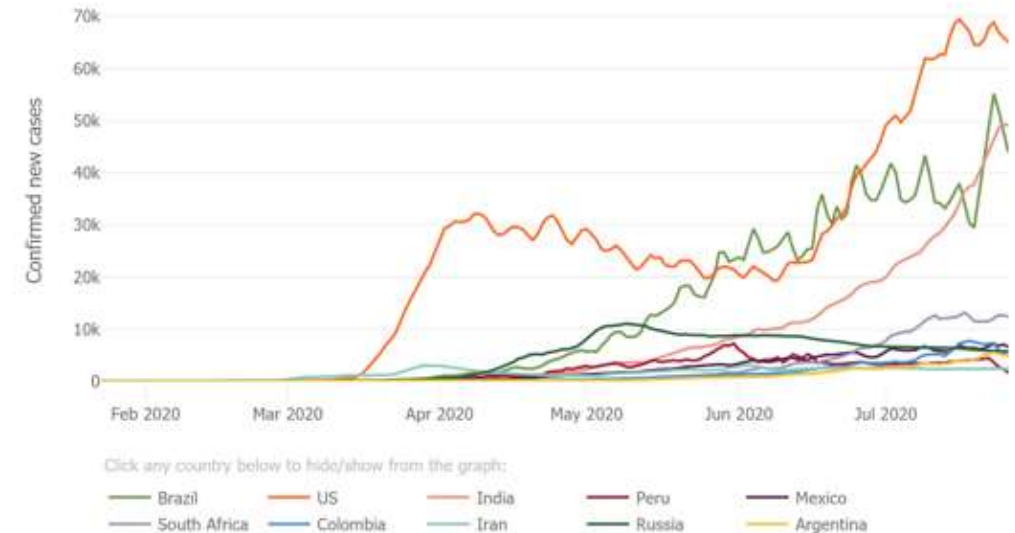
MAPS & TRENDS

NEW CASES OF COVID-19 IN WORLD COUNTRIES

SHARE:    

DAILY CONFIRMED NEW CASES (5-DAY MOVING AVERAGE)

Outbreak evolution for the current 10 most affected countries



Próximos pasos - General

- Continuar actualizando la página web de la PIARC COVID-19.
 - <https://www.piarc.org/en/News-Agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-and-Covid-19>
 - Artículo en la revista *Routes/Roads* en la edición del segundo trimestre, ¡ya en tu buzón!
 - Una encuesta detallada para informar nuestro informe llegará pronto a su bandeja de entrada.
 - Su ayuda en la respuesta es esencial.
 - Se prevé un informe detallado en septiembre/octubre.
 - Otros seminarios web de la PIARC están previstos para finales de septiembre.
 - Evaluar las medidas que se pusieron en marcha en una emergencia
 - Lo que funcionó, lo que no funcionó, ¿por qué?
 - Compartir las mejores prácticas.
 - Estén atentos: ¿En qué se diferencia la "nueva normalidad" (si es diferente)? ¿Qué expectativas de los usuarios?
-

Próximos pasos - Serie de seminarios web

- La serie de seminarios web volverá a finales de septiembre
 - Dos objetivos: Diálogo entre pares / Identificar posibles prácticas óptimas.
 - Mensual.
 - En inglés, español y francés.
 - Junto con las organizaciones asociadas y los comités técnicos de la PIARC.
 - Diversos temas de interés basados en el impacto de COVID-19 y las conclusiones del informe.
 - Manejo de situaciones de emergencia.
 - Finanzas / Ingresos y Operaciones de Carreteras.
 - Carga.
 - Seguridad.
 - Transporte urbano / Movilidad en el contexto de una administración de carreteras.
-

Preguntas y respuestas

Moderado por Robin Sébille

Secretario General Adjunto



Descargo de responsabilidad

Dado que el tiempo es esencial, es probable que los conocimientos y las prácticas que se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

"Las ideas y ejemplos compartidos aquí son sólo para ilustrar. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas serán objeto de una evaluación más detallada y se utilizarán para formular recomendaciones sobre políticas y prácticas a su debido tiempo. Si bien se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se acepta ninguna responsabilidad por los daños que pueda causar".

Agenda

- Patrick MALLEJACQ, Secretario General de la PIARC - Presentación del Webinar.
 - Oscar DE BUEN RICHKARDAY (México), Ex Presidente de la PIARC - Discurso introductorio.
 - Young Tae KIM, Secretario General del Foro Internacional de Transporte (ITF) - Discurso principal.
 - Christos XENOPHONTOS (EE.UU.) y Valentina GALASSO (Italia) - Éxito del programa de los seminarios en línea.
 - Hallazgos y lecciones aprendidas hasta ahora:
 - José Manuel BLANCO SEGARRA (España): gestión de las carreteras durante la crisis, continuidad del negocio.
 - Valentina GALASSO (Italia): operaciones de carretera, sistemas de transporte inteligentes
 - Caroline EVANS (Australia): transporte de pasajeros, resistencia
 - Martin RUESCH (Suiza): carga, controles fronterizos
 - Jonathan SPEAR (Emiratos Árabes Unidos): fuerza de trabajo, salud y seguridad
 - Saverio PALCHETTI (Italia): cuestiones de seguridad
 - Fabio PASQUALI (Italia): evolución de la demanda de viajes, economía
 - Christos XENOPHONTOS (EE.UU.) - Conclusión y Próximos pasos.
 - Robin SEBILLE, Secretario General Adjunto de la PIARC - Preguntas y respuestas.
 - M^a del Carmen PICÓN CABRERA (España) - Conclusión del Webinar.
-



Seminario web sobre la PIARC y COVID-19

Las lecciones aprendidas hasta ahora y el camino a seguir

M^a del Carmen Picón

Presidente de la Comisión de Planificación Estratégica

29 de julio de 2020

Perfil

- **María del Carmen Picón**

- Presidente de la Comisión de Planificación Estratégica.
- Miembro del Comité Ejecutivo.
- Vicepresidente del Comité Nacional Español de la PIARC.
- Ingeniero Civil con 30 años de experiencia en la autoridad de carreteras, diseño de carreteras y asuntos internacionales. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España.



Misión y estrategia de la PIARC

- **El intercambio de conocimientos** es el núcleo de la misión de la PIARC.
 - La PIARC ha cumplido muy bien esta misión durante **más de 100 años** y ha sido capaz de adaptarse **a las necesidades** de los tiempos.
 - **Principales objetivos del Plan Estratégico 2020-2023:**
 - Aumentar la **flexibilidad** para atender las necesidades de los miembros de la PIARC en un mundo que cambia rápidamente.
 - Producir **resultados más útiles y frecuentes** para dar más visibilidad a la PIARC y hacerla más relevante.
 - Mejorar **la calidad de los resultados**, de manera que la PIARC siga siendo reconocida por la producción de valiosos productos relacionados con las carreteras para los responsables de la toma de decisiones y los usuarios.
 - Asegurar una **producción diversificada y de valor añadido** de resultados para mejorar la cartera de la Asociación y ampliar su alcance a un público más amplio.
 - Fomentar **una mayor colaboración entre los órganos técnicos** para lograr un conocimiento más integral e interconectado.
-

La estrategia de la PIARC y los seminarios web del COVID-19

- COVID-19 La respuesta de la PIARC encaja perfectamente con la estrategia que está desarrollando actualmente la Asociación
 - **Flexibilidad**
 - Respuesta rápida y proporcionada a las necesidades.
 - Ajustado a la evolución de la crisis y por lo tanto a las necesidades de la audiencia de la PIARC.
 - Resultados más útiles, frecuentes y de calidad
 - Intercambio de conocimientos muy útil y de calidad con más de 20 seminarios y el sitio web especial
 - Ha creado la base para seguir construyendo conocimientos en el future.
 - Diversidad y valor añadido
 - Enfoque diversificado, que abarca los diversos problemas por temas y por regiones del mundo.
 - Amplia participación de los miembros de la PIARC, tanto como panelistas como asistentes.
 - Mayor colaboración
 - Desarrollado conjuntamente y coordinado por varios Comités Técnicos.
 - Buena colaboración con la asociación.
-

Comunicación de la PIARC y Webinars de COVID-19

- La comunicación tiene como objetivo apoyar la misión de la PIARC.
 - En los últimos meses, en respuesta a COVID-19, la PIARC:
 - Respondió rápidamente a las nuevas necesidades dirigiendo el foro internacional para apoyar los debates sobre los asuntos de COVID-19 relacionados con las carreteras y el transporte por carretera, y las eficientes herramientas desarrolladas para los responsables de la toma de decisiones.
 - Adaptó su estrategia de comunicaciones para apoyar esta nueva actividad, apoyándose únicamente en las actividades en línea.
 - La PIARC se adaptó rápida y eficazmente al entorno cambiante para responder a las necesidades de sus miembros mediante:
 - Creación de un foro de debate.
 - El uso de herramientas digitales que permiten a los miembros de diferentes partes del mundo intercambiar sobre las mejores prácticas.
 - La PIARC puede aprovechar esta exitosa experiencia para dar forma al futuro de la Asociación, en consonancia con un mundo en constante evolución.
-

COVID-19 Seminarios en línea

- Se ha demostrado que es una **experiencia muy exitosa**
 - Buenas prácticas de intercambio de conocimientos.
 - En el momento adecuado.
 - Evolucionando con los acontecimientos.
 - Una buena base para seguir construyendo.
 - **Muchas gracias a:**
 - **El equipo de respuesta de COVID-19 de la PIARC.**
 - **Altavoces:** Miembros y asociaciones de la PIARC.
 - **Asistentes:** Profesionales y expertos,
-

¡Gracias por su atención!



María del Carmen Picón

Presidente de la Comisión de Planificación Estratégica

mcpicon@mitma.es

World Road Association (PIARC)
Grande Arche – Paroi Sud – 5^o étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





Webinar de la PIARC

COVID-19 y Roads:

Las lecciones aprendidas hasta ahora y el camino a seguir

29 de julio de 2020

**Muchas gracias.
para su atención!**

**Visite la página de la PIARC y COVID-19
#PIARCCOVID19**