



Seminario en línea de PIARC COVID-19

17 de febrero de 2021



Bienvenidos



Nuestros oradores de hoy

- **Patrick Mallejacq**
 - Secretario General de PIARC
- **Christos Xenophontos**
 - Rhode Island DOT, USA. Presidente del CT 1.1 de PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España. Secretario de lengua española del CT 1.1
- **Jonathan Spear**
 - Atkins, Reino Unido - Presidente del CT 1.1 GT 2
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italia - Presidente del CT 1.2
- **Caroline Evans**
 - Comisión Nacional de Transportes, Australia - Presidenta del CT 1.4
- **Yukio Adachi**
 - Hanshin Expressway Engineering Co, Japón - Presidente del CT 1.5
- **Andrea Simone**
 - Universidad de Bolonia, Italia - Presidente del CT 2.1
- **Martin Ruesch**
 - Rapp Trans Ltd, Suiza - Presidente del CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italia - Presidenta del CT 2.4
- **Saverio Palchetti**
 - Consultor, Italia - Presidente del GE 3.1

Participación en el seminario en línea.



La cámara y el micrófono deberán permanecer apagados.



Puede formular sus preguntas en el chat. Al final de todas las presentaciones, Christos Xenophontos revisará el chat y planteará preguntas a los panelistas.



Debido al gran número de participantes, solo se responderá a un número limitado de preguntas.



Consejo: cierre la ventana del chat para ver completas las diapositivas.



Respuesta de PIARC ante la COVID-19: Vialidad invernal

Peter NUTZ

Presidente del Comité Técnico de PIARC 3.2 Vialidad Invernal

Viena

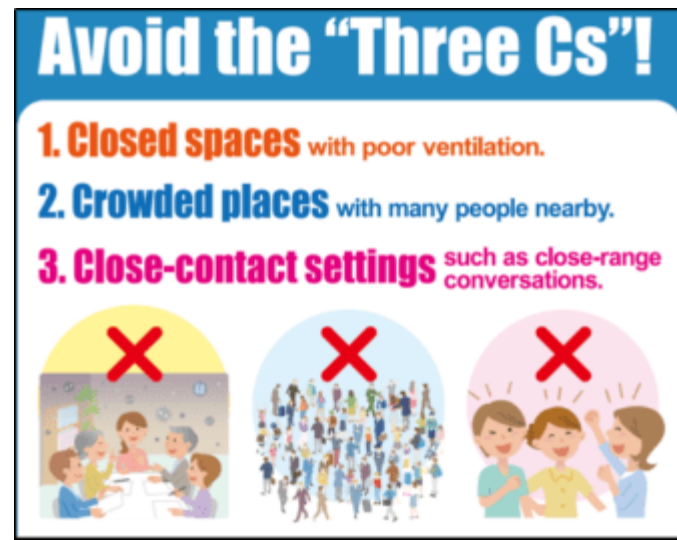
Austria

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021



Aumento de las medidas de prevención para proteger a los trabajadores

- Los servicios de vialidad invernal son fundamentales para mantener las carreteras abiertas y seguras para el tráfico
- La vialidad invernal no se ciñe al "horario de trabajo" y ha de continuar sin interrupciones
- No se puede retirar la nieve mediante teletrabajo



Aprender de los demás

- Evitar las áreas compartidas/comunes y la co-ubicación.
- Establecer salas separadas de descanso/comida.
- Separar los tiempos de solapamiento entre los turnos de trabajo
- Sólo una persona en cada vehículo o separadas y/o usando máscara facial
- Desinfectar el interior de los camiones



Aprender de los demás

- Prolongar los intervalos entre servicios
- Comprobar la posibilidad de cerrar carreteras o de reducir el número de carriles abiertos
- Crear de antemano escenarios para las diferentes etapas de la cuarentena





Introducción al seminario en línea

Patrick Malléjacq

Secretario General de PIARC

#PIARCCOVID19



Reglas básicas para las reuniones en línea de Zoom



Habrán presentaciones, así que asegúrese de **acceder desde un dispositivo que le permita ver las imágenes** (un portátil o una tableta, por ejemplo)



Por favor, **silencien sus micrófonos y mantengan apagada la cámara de video** durante las presentaciones para evitar los ruidos de fondo y la sobrecarga en la conexión



Utilice la función de chat y haga preguntas en cualquier momento. Las recogeremos, y las dirigiremos durante la sesión de preguntas y respuestas

Le rogamos que indique su nombre completo y su país. A continuación encontrará información útil:

Para cambiar su nombre después de entrar en una reunión de Zoom, haga clic en el botón "Participantes" en la parte superior de la ventana de Zoom.



A continuación, pase el ratón por encima de su nombre en la lista de "Participantes" de la parte derecha de la ventana de Zoom. Haga clic en "Renombrar".

Introduzca Nombre, Apellido (País) y haga clic en "Aceptar".



Participación en el seminario en línea

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



Concepto clave: Centrarse en el corto plazo

El mundo está atravesando una crisis y cada día cuenta.

Se presentan conocimientos y prácticas que aún no están confirmados como válidos o eficaces.

Una buena idea ahora puede salvar vidas, mejorar la resiliencia de las empresas y podría minimizar las interrupciones del servicio.

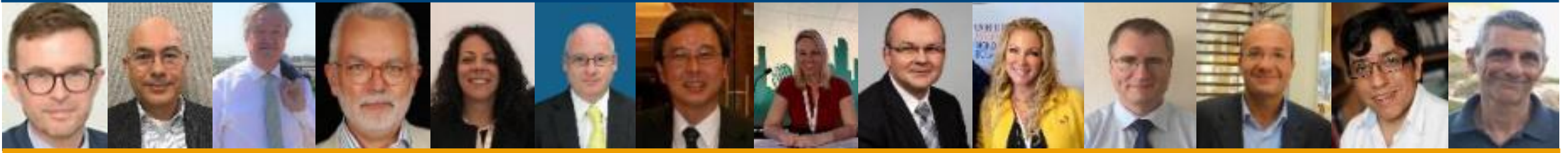


Compartir urgentemente los conocimientos y las prácticas entre los países miembros de PIARC para prestar apoyo casi en tiempo real.

Lo que funciona en un país puede no funcionar en otro, pero puede servir de inspiración.

Nota: PIARC también trabaja en el medio y largo plazo, para cuando la pandemia se encuentre en un estado gestionable y sustancialmente controlado.

Equipo de respuesta COVID-19 de PIARC



Resumen de los términos de referencia (Plan Estratégico revisado de PIARC)

- Explorar el rápido intercambio de conocimientos y prácticas entre los miembros de PIARC sobre los impactos del COVID-19, las respuestas y la crisis socioeconómica asociada
- Proponer y poner en marcha acciones a corto plazo para apoyar a los miembros de PIARC y a los profesionales del transporte en la mitigación y respuesta frente al COVID-19
- Seguir la evolución del COVID-19 a lo largo del tiempo y asesorar sobre las nuevas medidas que deban tomar PIARC y otros durante la crisis y en la recuperación
- Asesorar sobre las implicaciones a medio y largo plazo del COVID-19 en el sector de las carreteras y el transporte y cómo deberían reflejarse en las actividades de PIARC
- Preparar y publicar informes técnicos, encuestas y otros análisis sobre el COVID-19, solo o en colaboración con otros organismos y partes interesadas del sector

Actualmente establecido hasta el **31 de diciembre de 2021**, prorrogable según las necesidades

Afiliación actual

- Patrick Mallejacq, Secretario General de PIARC (Presidente) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Presidente del CT 1.1 (EEUU)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Secretario español del CT 1.1 (ES)
- Jonathan Spear, Atkins, Presidente del CT 1.1 GE 2 (Reino Unido)
- Fabio Pasquali, ANAS S.p.A, Presidente del CT 1.2 (IT)
- Caroline Evans, Comisión Nacional de Transportes, Presidenta del CT 1.4 (AU)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Presidente del CT 1.5 (JP)
- Andrea Simone, Universidad de Bolonia, Presidente del CT 2.1 (IT)
- Luis Miranda-Moreno, Secretario español del CT 2.1 (CA)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Presidenta del CT 2.4 (IT)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, Presidente del CT 2.3 (CH)
- Pascal Rossigny, CEREMA, Secretario francés CT 3.3 (FR)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., Presidente del GE 3.1 (IT)
- Andrea Peris, Comité Nacional de Paraguay (PY)

Descargo de responsabilidad

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

“Las ideas y los ejemplos que se comparten aquí son meramente ilustrativos. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas se someterán a una evaluación posterior y se utilizarán para formular recomendaciones sobre la política y la práctica a su debido tiempo. Aunque se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se acepta responsabilidad alguna por los daños que puedan causarse.”

Nuestros oradores de hoy

- **Patrick Mallejacq**
 - Secretario General de PIARC
- **Christos Xenophontos**
 - Rhode Island DOT, USA. Presidente del CT 1.1 de PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España. Secretario de lengua española del CT 1.1
- **Jonathan Spear**
 - Atkins, Reino Unido - Presidente del CT 1.1 GE 2
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italia - Presidente del CT 1.2
- **Caroline Evans**
 - Comisión Nacional de Transportes, Australia - Presidenta del CT 1.4
- **Yukio Adachi**
 - Hanshin Expressway Engineering Co, Japón - Presidente del CT 1.5
- **Andrea Simone**
 - Universidad de Bolonia, Italia - Presidente del CT 2.1
- **Martin Ruesch**
 - Rapp Trans Ltd, Suiza - Presidente del CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italia - Presidenta del CT 2.4
- **Saverio Palchetti**
 - Consultor, Italia - Presidente del GE 3.1

Agenda y estructura

- Breve introducción de PIARC
- Nuestra labor hasta ahora

- Presentaciones de los panelistas
- Preguntas y respuestas

- Conclusión y próximos pasos



Presentación institucional PIARC

Nuestra labor hasta ahora

Patrick Malléjacq

Secretario General de PIARC

#PIARCCOVID19



¿Qué es PIARC?

- **PIARC** es el nuevo nombre de la **Asociación Mundial de la Carretera**
- Fuimos **fundados en 1909** como una asociación sin ánimo de lucro y apolítica
- **Nuestro objetivo es organizar el intercambio de conocimientos acerca de todo lo relacionado con las carreteras y los transportes conexos**
- Contamos con 124 gobiernos miembros, así como regiones, grupos/empresas y particulares.
- Es el primer foro mundial para el intercambio de conocimientos, políticas y prácticas sobre carreteras y transportes conexos.



Cuestiones clave sobre COVID-19 y carreteras



Garantizar, en la medida de lo posible, la salud y la seguridad de los empleados y de los usuarios de la carretera



Respuestas a los impactos en el transporte



Relaciones y colaboración con clientes, usuarios y otras partes interesadas



Mantener la actividad y la continuidad del servicio



Gestionar el impacto en la economía y las cadenas de suministro; reactivar la economía tras la crisis



Seguridad (incluida la ciberseguridad)

Más de veinte seminarios en línea... ... 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)



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-layers,...)
- Also differences urban/urban environment, building/infrastucture
- PAs have organized training sessions (mainly aimed at SMEs), pilot jobsites.



COVID-19 & roads in Paraguay



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



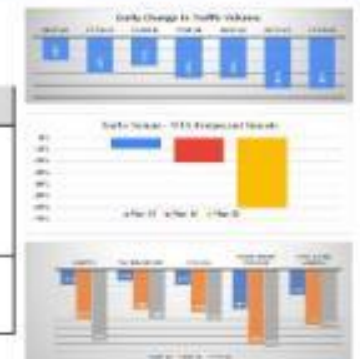
RECOVERY



COVID-19 Transportation Impacts: New York City

Summary of Transportation Trends since March 15, 2020

Mode	Percent Change in Mid-March
Road Traffic	60% decline 30% not seen
Taxi	30% decline
Public Transit	60% decline 30% not seen
Ferries	30% decline 60% not seen



Muchas organizaciones asociadas a PIARC han aceptado participar en nuestros seminarios en línea como panelistas



- Además de muchos panelistas de la red de miembros de PIARC



Sitio web de PIARC sobre la COVID-19

<https://www.piarc.org/es/actualidad-agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-y-COVID-19>



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



Informe técnico detallado de PIARC

- **COVID-19: efectos y respuestas iniciales de los organismos de carreteras y transporte a la pandemia**
- Publicado en diciembre
- Disponible en www.piarc.org
- Idiomas: inglés, español, francés (próximamente)

<https://www.piarc.org/es/pedido-de-publicacion/34613-es-COVID-19:impactos%20iniciales%20y%20respuestas%20a%20la%20pandemia%20de%20las%20organizaciones%20de%20carreterasy%20transporte>



Gracias por su atención



Patrick Mallejacq

Secretario General de PIARC

patrick.mallejacq@piarc.org

[@PMallejacq](#)

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





Declaración de emergencia



Yukio ADACHI

Presidente del Comité Técnico 1.5 "Gestión de desastres", PIARC

Instituto de Investigación de Tecnología Avanzada Hanshin
Expressway

Japón

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021

DECLARACIÓN DEL ESTADO DE EMERGENCIA (O EQUIVALENTE)

En cuanto los gobiernos de todo el mundo comprendieron la gravedad de la situación, se declararon **estados de emergencia** (alarma, alerta, catástrofe, etc.).

- **Objetivo general inicial:** hacer frente a la crisis de salud pública
- **Las autoridades** fueron dotadas de poderes especiales, competencias, fondos o flexibilidad para actuar y adoptar medidas extraordinarias para gestionar tal crisis sin precedentes
- **Es fundamental** otorgar a las autoridades los adecuados poderes de emergencia y darles la competencia de poder emitir órdenes e instrucciones interpretativas
- **En la mayoría de las jurisdicciones** el sector del transporte ha sido considerado como un servicio esencial (crítico)
- **Las Declaraciones de Emergencia deben ser claras y estar libres de lenguaje ambiguo** en cuanto a la extensión de los poderes otorgados a las distintas jurisdicciones y otras cuestiones controvertidas tales como si se aplica o no la fuerza mayor, la interpretación de ésta y sus consecuencias.



DECLARACIÓN DEL ESTADO DE EMERGENCIA (O EQUIVALENTE)

Consecuencia: "El Gran Confinamiento". Abril de 2020: alrededor de la mitad de la humanidad vivía bajo algún tipo de restricción de actividad o movilidad. Más tarde, un enfoque importante en la reapertura de las economías, el apoyo a las empresas y la reanudación del crecimiento.

Reto: reabrir con seguridad, restablecer la confianza de las empresas y los consumidores, y proporcionar estímulos económicos y fiscales adecuados para las primeras etapas

La **provisión de infraestructuras y servicios de carreteras y transporte** es una parte importante del sector público en general. No es de extrañar que exista un amplio paralelismo entre las medidas generales de los gobiernos y las adoptadas por los organismos que trabajan en el sector de las carreteras y el transporte.

- **Las agencias del sector de la carretera y el transporte** han recibido poderes para monitorizar o restringir la movilidad no esencial, manteniendo al mismo tiempo la circulación de trabajadores, bienes y servicios esenciales, y manteniendo las redes e instalaciones abiertas y operativas.
- **Las agencias subnacionales** de la mayoría de los países han mantenido sus obligaciones legales, sus competencias y sus actividades, a menudo realizadas en el marco de las directivas y/o las órdenes nacionales.



Respuesta de PIARC ante la COVID-19: Resiliencia

Caroline Evans

Miembro del Equipo de Respuesta de PIARC

Presidenta del Comité Técnico de PIARC 1.4 Cambio climático y resiliencia de la red de carreteras

Australia

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021

Riesgo y resiliencia – La pandemia como “evento no deseado”

- Es un riesgo imposible de evaluar:

- Baja probabilidad, altas consecuencias
- Gran incertidumbre en cuanto a los factores que afectan al evento.

- Complejidad:

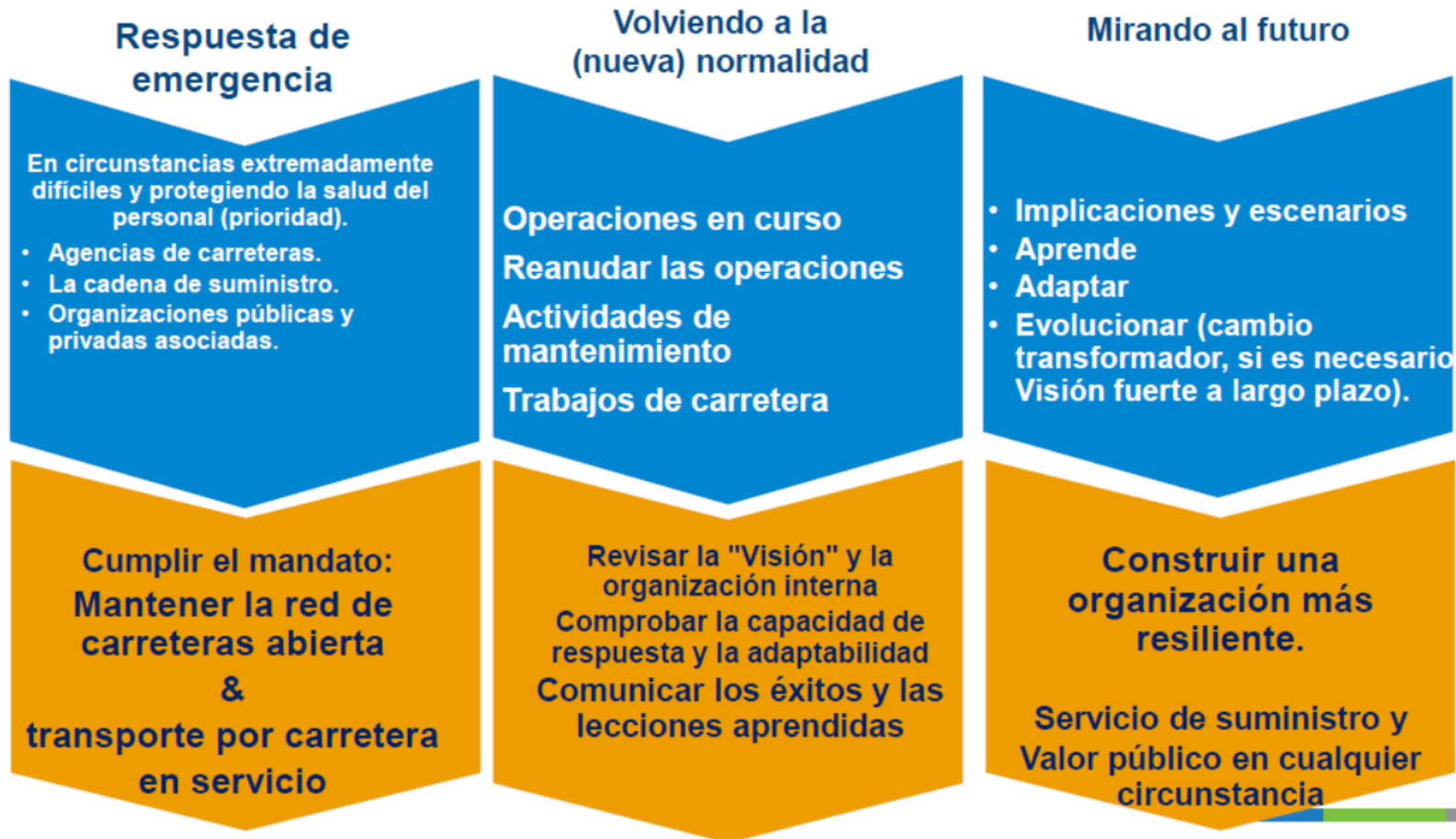
- Las redes de carreteras y transporte, y el transporte intermodal, son complejos en sí mismos
- **Se presentan efectos en cascada:** una menor capacidad para manejar un problema incrementa los riesgos de que haya otros problemas.
- **Resonancia:** la naturaleza “no se detiene”; los peligros naturales siguen ahí: tormentas, deslizamientos de tierra, avalanchas, terremotos...



Conclusiones del informe relacionadas con la resiliencia

- Las acciones de respuesta para hacer frente a la pandemia desde la perspectiva de resiliencia se han centrado en:
 - operaciones de la red de carreteras, por ejemplo: continuidad de los trabajos de construcción y mantenimiento
 - restricciones de transporte y cierre (confinamiento perimetral) de municipios
 - acciones en el transporte de mercancías, el transporte público y el transporte interurbano de pasajeros
 - continuidad de los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión.
- La gestión de la cadena de suministro desde la perspectiva de la resiliencia y la gestión de riesgos.
- Cambios a largo plazo más allá de la crisis inmediata, cambios de comportamiento de los usuarios, planificación de la resiliencia de las empresas.

"Las carreteras y el sistema de transporte por carretera han demostrado su resiliencia y su capacidad para trasladar personas y bienes esenciales de forma segura, incluso en medio de una pandemia"



Desarrollar una red de carreteras resiliente ante las catástrofes, asegurando la infraestructura vial en tiempos de crisis

Aplicar el modelo Preparación, Respuesta, Recuperación, Prevención/Adaptación

Estar preparados para hacer frente a otras catástrofes mientras nos enfrentamos a la pandemia



Gestión de catástrofes en el marco de la COVID-19

Yukio ADACHI

Presidente del Comité Técnico 1.5 "Gestión de catástrofes", PIARC

Instituto de Investigación de Tecnología Avanzada Hanshin
Expressway

Japón

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021



¿Qué ha ocurrido en las actividades de gestión de catástrofes en el marco de la COVID-19?

Gestión de catástrofes

COVID-19

Diversos impactos

Diversas restricciones



Marzo 2020

Zagreb (CRO)

Terremoto bajo COVID-19

Fuente: Wikipedia commons



Mayo 2020

Filipinas

Tifón bajo COVID-19

Fuente: Wikipedia commons



Julio 2020

Kumamoto (JPN)

Inundación bajo COVID-19

Fuente: Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transporte y Turismo, Japón

Gestión de catástrofes en el marco de la COVID-19



Proactivo



Preventivo

- Desarrollar una red de carreteras resiliente ante las catástrofes, asegurando la infraestructura vial en tiempos de crisis
- **Gestión dinámica de las catástrofes**
 - Transformación digital
 - Nuevas tecnologías
- **Gestión de catástrofes bajo otros impactos o efectos restrictivos**
- Aplicar el modelo preparación, respuesta, recuperación, prevención (mitigación) y adaptación
- **Ajustarse al impacto de la COVID-19 o a las restricciones** por catástrofes adicionales



COVID-19 - Obras de carretera

José Manuel Blanco Segarra

España

Miembro del Equipo de Respuesta COVID-19 de PIARC

Secretario de lengua española del CT 1.1 de PIARC



Seminario en línea, 17 de febrero de 2021, 13h (hora de París)

Medidas adoptadas por los gobiernos

Declaración del estado de alarma. Crisis sanitaria

Designación de autoridades competentes y facultadas con poderes
Procedimientos de coordinación y rápida reacción. Concienciación pública.

Función de los niveles jurisdiccionales subnacionales.

Medidas generales: suspensión y confinamiento (excepto esenciales), actividades, servicios, reuniones, distancia social, movilidad

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

Consecuencias: fuerte caída y limitaciones en las actividades económicas y la movilidad, incluso turismo, colegios, vida social. Cierre de fronteras. **Cambio modal. Menos ingresos** (impuestos sobre los carburantes, peajes...)

Inmovilidad: sólo desplazamientos imprescindibles, cuarentenas, toques de queda

Medidas para hacer frente a la crisis, buscando el equilibrio movilidad esencial (no tanta inmovilidad) - proteger la salud
Intentar volver a una "nueva normalidad" segura. Desconfinamientos.

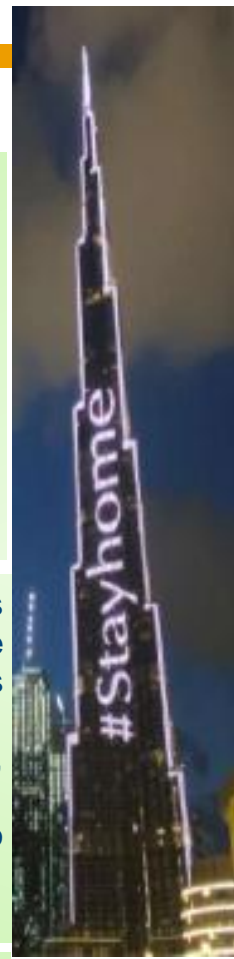
Entender que la COVID es tanto una crisis económica como sanitaria, reducción del PIB. Minimización de los daños socioeconómicos

Los Estados aprueban proyectos de ley con consideraciones económicas (ampliación de plazos fiscales, moratorias, aplazamiento del pago de créditos, fondos de ayuda y estímulo...) para proteger:

Ciudadanos en general, trabajadores y autónomos

Empresas, centrándose en las PYME y las profesiones liberales

Reactivación de la economía tras la COVID-19. Fondos multimillonarios para estimular la economía. **¿Carreteras como medio prioritario y eficaz para reactivar la economía (estímulo)?**



Medidas adoptadas por las autoridades de carreteras

Respuesta de emergencia. Crisis sanitaria.

Instrucciones de la alta dirección de las Autoridades de Carreteras a los empleados y empresas. La protección del personal como prioridad (teletrabajo, administración electrónica)

Determinación de los empleados / trabajadores vulnerables

Consideración de las carreteras (infraestructuras) y el transporte como esenciales. Los proveedores de banda ancha de comunicaciones no pueden suspender su servicio

El mandato ha de cumplirse: **red de carreteras abierta, transporte en servicio**

Grupos de estudio y Equipos de Crisis ¿Mensaje, mensajero, medios de comunicación?

Designación de los trabajadores de infraestructuras como esenciales

Personal de primera línea y personal "en campo".

Centrarse en el transporte de alimentos y de suministros y trabajadores esenciales (lo cual ha sido problemático en algunos casos durante las primeras fases)

Áreas de servicios (carburantes, cuartos de baño, comida, alojamiento...), y crear redes de establecimientos abiertos en el resto de la red.

El mantenimiento es esencial.

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

Consideraciones económicas acerca de la suspensión de contratos

Casi todas las licitaciones se han suspendido (salvo excepciones)

Procesamientos de emergencia

Medidas sobre proyectos: 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 vigentes

Revisión del equilibrio económico de los contratos de concesión

Empezar a pensar en las implicaciones a medio plazo. Futuro papel de las Autoridades de Carreteras. Comunicación.

OBRAS EN LA CARRETERA

Las experiencias sobre obras de carretera ha sido muy variada, desde inmediatas acciones para suspender las actuaciones en las carretera hasta garantizar el continuar las actividades como siempre.

- **Respuesta más común:** suspensión parcial o total, seguida de una reactivación segura o búsqueda de retomar las obras. **Licitaciones y adjudicaciones:** suspendidas todas en algunos países, suspendidas parcialmente en otros, no suspendidas o sólo suspendidas durante la peor fase de la evolución de la pandemia en otros, y en otros se consideró la cancelación voluntaria o el aplazamiento en los pasos iniciales, mientras que en otros se aceleraron.
- La **mayoría de los contratistas** no suspendieron el trabajo voluntariamente. **Factores clave:** preocupación de los empleados, fallos en las cadenas de suministro, directivas nacionales, órdenes. Además de la viabilidad comercial, la otra **preocupación principal** ha sido garantizar la salud y la seguridad de los empleados.
- **Ralentización de las actuaciones:** incluso cuando continuaban, algunas experimentaron retrasos debido a la ruptura de las cadenas de suministro, la recepción de materiales (del extranjero o del país), la disminución de la productividad, las restricciones a la movilidad de la mano de obra y expertos, etc.
- **Sector de la consultoría:** han pasado al teletrabajo y superado la carencia inicial de preparación
- **En los países de bajos ingresos:** diversos impactos asociados a la financiación por los socios de desarrollo y a la reasignación de recursos para dirigirlos a la lucha contra la pandemia. Omportante papel de los bancos de desarrollo.

IMPACTO ECONÓMICO DE LA COVID-19 EN MALASIA



Las cadenas de suministro han resultado afectadas en todos los sectores a los niveles **mundial** y **nacional**

Disrupciones en la oferta y la demanda

Bajada del crecimiento del PIB

El Banco Central prevé un descenso de hasta el **-2%** del PIB para 2020

Impacto severo / Sin precedente

Pérdidas empresariales durante el confinamiento

Pérdidas de exportaciones por valor de **32 millones RM** cada 2 semanas estimadas considerando sólo el sector manufacturero

Pérdidas del Gobierno durante el confinamiento *

2.4 millones RM de pérdidas estimadas diarias para la producción de bienes y servicios

Tasa de paro

Se estima que **1 millón** de personas van a perder su empleo

* Nuestro país ha impuesto un **Confinamiento Nacional** conocido con el nombre de “**Orden de Control de Movimientos (“MCO”)** que se inició el 18 de marzo 2020 y se ha prolongado hasta el 12 de mayo de 2020

Fuentes: Discurso y declaración pública del Ministerio de Finanzas de Malasia.

Declaración hecha por el Bank Negara Malaysia

Establishing Engineering Excellence

OBRAS EN LA CARRETERA

Mantenimiento de carreteras: el objetivo principal es mantener la red de carreteras abierta y el transporte en servicio, garantizando la circulación de mercancías y trabajadores esenciales, al tiempo que se protege al personal y las instalaciones. **Nuevas oportunidades** para el mantenimiento y otros trabajos en períodos de bajo volumen de tráfico con condiciones más seguras, y operaciones ajustadas según la disminución del tráfico.

Las **agencias de carreteras** se han esforzado en mantener las relaciones con sus proveedores. Han surgido vulnerabilidades y oportunidades. Se ha hecho hincapié en la importancia de las obras de carretera teniendo en cuenta los efectos económicos y sociales.

Algunas lecciones importantes aprendidas:

- Estar alerta y reaccionar con agilidad
- Asegurar el acceso a los recursos adecuados para garantizar la continuidad de las obras
- Estudiar la viabilidad de disponer de reservas estratégicas de materiales que pudieran escasear en caso de interrupción global de las cadenas de suministro. Conviene encontrar un equilibrio entre disponer de tales recursos disponibles y los gastos generales para mantenerlos.



Respuesta de PIARC ante la COVID-19: Medidas económicas de apoyo a las empresas



Fabio PASQUALI

Miembro del Equipo de Respuesta de **PIARC**, presidente del **CT 1.2 de PIARC** - Planificación de la infraestructura vial y del transporte para el desarrollo económico y social

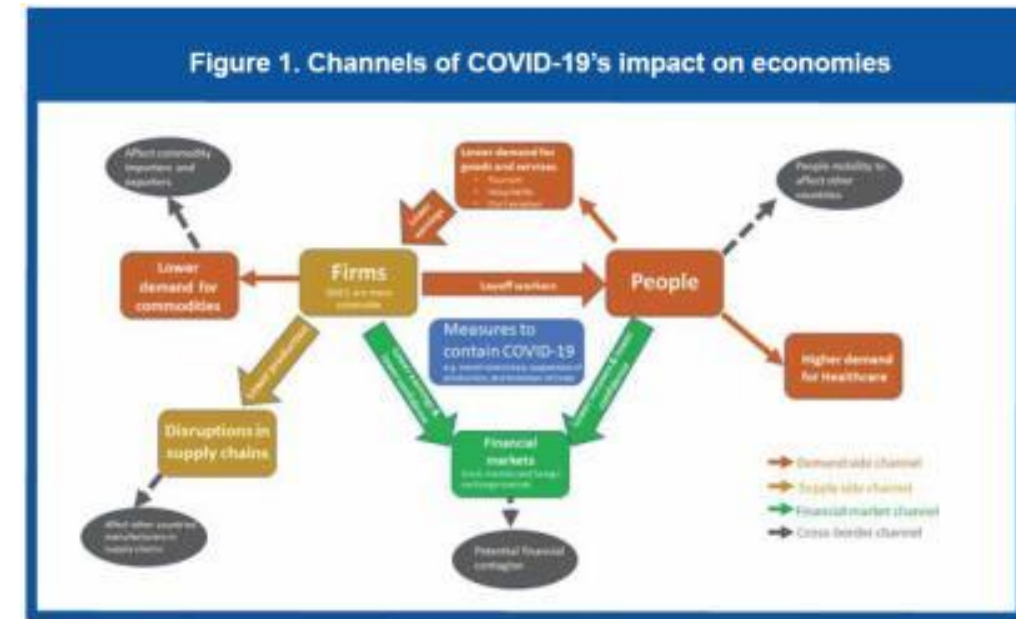
Jefe de Planificación, ANAS (Agencia Estatal de Carreteras de Italia)

Italia

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021

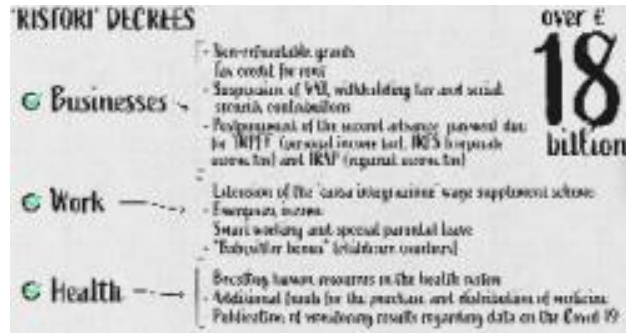
Medidas económicas de apoyo a las empresas - Panorama

- Lo que se ha hecho a corto plazo
 - Tipos de medidas, efectos
- Qué se está haciendo a corto y medio plazo
 - Gastos e inversiones, ingresos
- Qué estrategias hay para el medio-largo plazo - Prioridades y casos de estudio
 - Redefinición de paradigmas, ocasión para grandes cambios
- ¿Qué pasa con el sector de la carretera?
 - El lado de los actuales costes e ingresos (pérdida de ingresos por los usuarios para las autoridades nacionales de carreteras, efectos y medidas; el lado de las inversiones (nuevos criterios, nuevas fuentes de obtención de fondos, ...)



Source: ESCAP.

Medidas económicas de apoyo a las empresas: corto plazo



■ Medidas y efectos inmediatos y reactivos:

- Aumento del gasto público destinado a fines específicos
 - Salud, cadena de suministro, equipos, Tecnologías de la Información
 - Cancelación de determinados impuestos
 - Pago de subsidios adicionales por desempleo
 - Pago de ingresos de emergencia
 - Subvenciones no reembolsables (compensación por pérdidas)
 - En algunos casos, medidas en favor de la equidad
- Disminución de los ingresos públicos
 - Aplazamiento de pagos de impuestos y de otros pagos
 - Menor proactividad en la recaudación de impuestos
- Provisión/garantía de liquidez
 - Préstamos, liquidez
 - Líneas de crédito
 - Garantías (avales)

Medidas fiscales discrecionales de 2020 adoptadas en respuesta al coronavirus antes del 18 de noviembre de 2020*, % del PIB de 2019

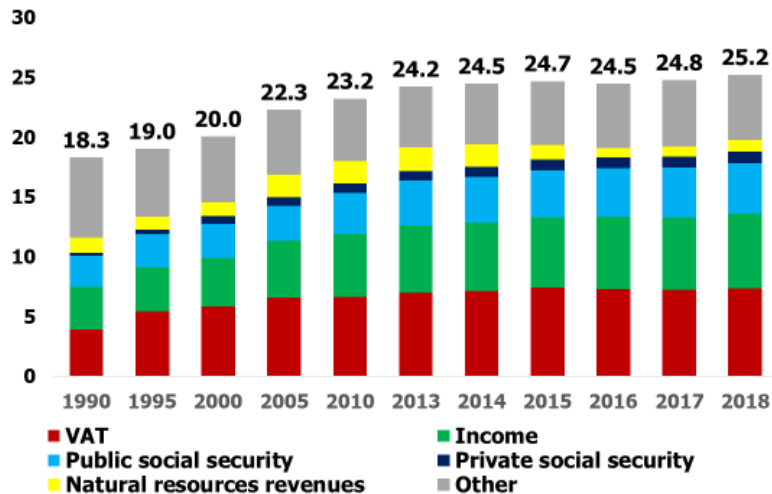
	Impulso fiscal inmediato	Aplazamiento	Otras liquidez/garantía	Última actualización
Bélgica	1.4%	4.8%	21.9%	22/10/2020
Dinamarca	5.5%	7.2%	4.1%	01/07/2020
Francia	5.1%	8.7%	14.2%	05/11/2020
Alemania	8.3%	7.3%	24.3%	04/08/2020
Grecia	3.1%	1.2%	2.1%	05/06/2020
Hungría	0.4%	8.3%	0.0%	25/03/2020
Italia	3.4%	13.2%	32.1%	22/06/2020
Países Bajos	3.7%	7.9%	3.4%	27/05/2020
Portugal	2.5%	11.1%	5.5%	04/05/2020
España	4.3%	0.4%	12.2%	18/11/2020
REINO UNIDO	8.3%	2.0%	15.4%	18/11/2020
EE.UU.	9.1%	2.6%	2.6%	27/04/2020

Fuente: Bruegel Datasets

Medidas económicas de apoyo a las empresas: medio plazo

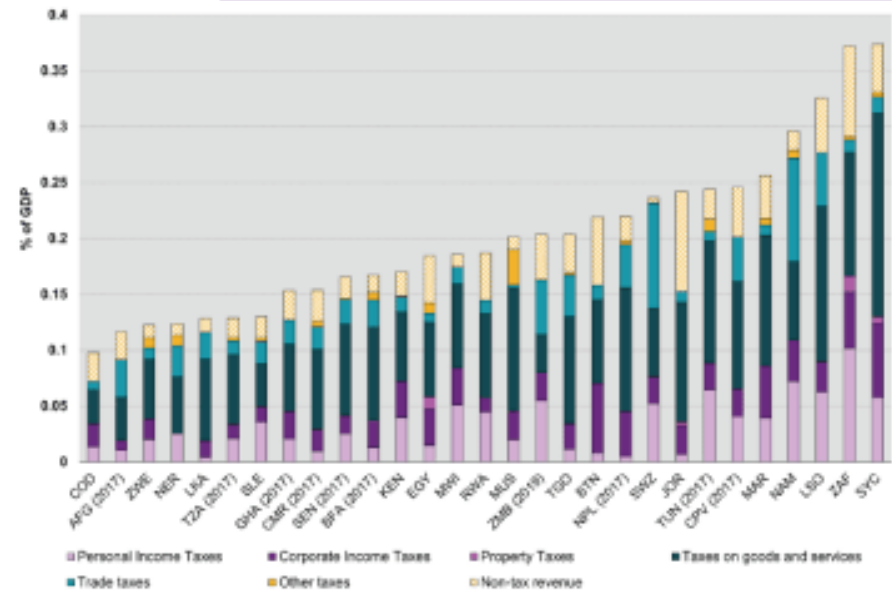
- El endeudamiento es una opción limitada, es necesario restablecer el sistema de ingresos fiscales
 - Las fuentes fiscales más importantes han sido muy afectadas por la COVID: ingresos personales y empresariales, IVA y comercio/turismo internacional
 - Importante en todas partes, pero esencial en las economías más débiles
 - También tiene reflejo en la capacidad de suministrar herramientas de bienestar para defender a las personas ante la COVID19

Tax Pillars and Natural Resource Revenues in Latin America and Caribbean (% of GDP)



Source: Equivalent Fiscal Pressure IDB - CIAT (2019)

Figure 1: Composition of government revenue across countries in Africa and Asia, 2018⁵



Medidas económicas de apoyo a las empresas: medio plazo

- Los ingresos fiscales seguirán a la recuperación económica, ¿qué planificar para la "Nueva Normalidad"?
- Muchos países -así como la UE- están iniciando un gran plan de recuperación basado en las infraestructuras
 - Énfasis en las inversiones y transición de tipo ecológico
 - Mayor multiplicador en los tiempos de post-recuperación
- Un plan integral debe incluir una política clara para hacer frente a las infraestructuras envejecidas
 - Enfrentarse a las viejas infraestructuras, combinando políticas ecológicas es una respuesta correcta y eficaz



Plan de la UE para la recuperación y la resiliencia - Basado en tres ejes:

Digitalización e innovación

Transición ecológica

Inclusión social

Asociado a las recomendaciones específicas por país (planes nacionales de reforma)

Medidas económicas de apoyo a las empresas: foco en el sector de la carretera

■ La nueva agenda de la industria de carretera:

Economía:

- Nuevas formas de evaluar los proyectos (verdes, integrados, *new urban* (nueva urbanización)),
- Colaboración entre organismos/agencias y modos de transporte
 - El desarrollo de la movilidad afecta a las nuevas inversiones
- Simplificación de los procedimientos de contratación pública
- Mayor uso de la Alianzas/Colaboración Público Privadas
- Innovación en la explotación, info-movilidad, cobro de peajes, ...
 - Uso de tecnologías innovadoras, tales como drones, sensores y el Internet de las cosas (IoT)
 - Más trabajo virtual, modernización de la plantilla, marco informático adecuado, uso de datos científicos para apoyar a la actual plantilla de ingenieros

Finanzas

- Flexibilidad en la redefinición de contratos y préstamos, Fuerza mayor, Fuentes adicionales de obtención de fondos. Ampliaciones de planes de pago por uso o pago por contaminar



Respuesta de PIARC al COVID-19: Transporte público y de pasajeros

Andrea SIMONE

Miembro del Equipo de Respuesta de PIARC
Presidente del Comité Técnico 2.1 sobre Movilidad en áreas urbanas
Profesor, Departamento DICAM, Universidad Alma Mater Studiorum de Bolonia



Italia

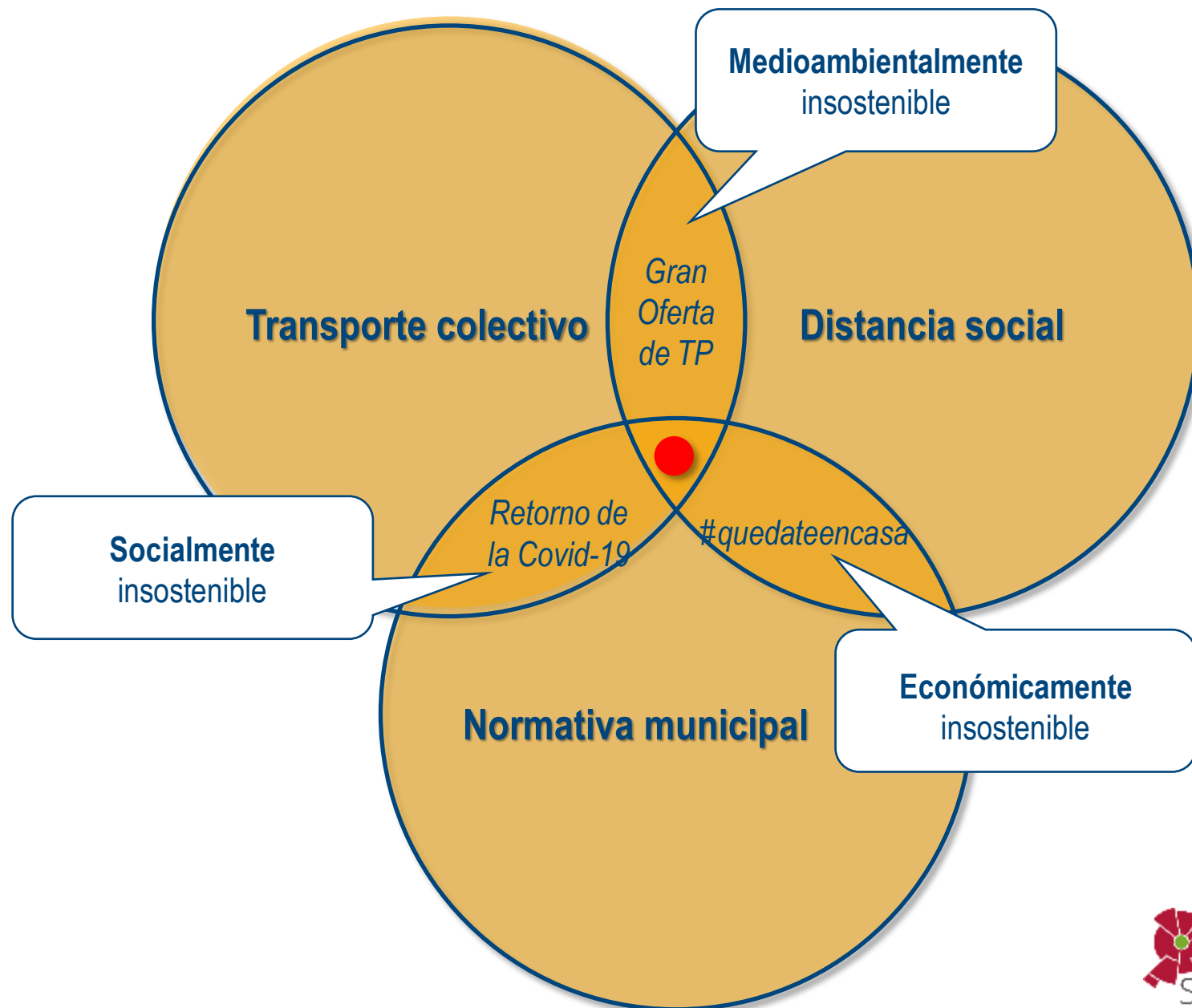
Seminario en línea, 17 de febrero de 2021

Conclusiones del informe relativas al transporte público y de pasajeros

- El transporte de pasajeros, ya sea público o privado, ha sido uno de los sectores más afectados. En particular, el transporte público ***se ha enfrentado a algunas dificultades extremas***, desde la suspensión total de los servicios hasta la gran disminución de los pasajeros y de los ingresos asociados, en un momento en que ***los gastos de explotación se disparan*** debido a los nuevos protocolos que deben aplicarse para la limpieza, la desinfección y la reducción de la capacidad (aforo máximo) con el fin de mantener un ***distanciamiento social*** adecuado.
- Muchos habitantes de las zonas urbanas se han pasado a los ***medios de transporte activos***. Esto, a su vez, ha animado a las ciudades y pueblos a contemplar sus paisajes urbanos bajo una luz diferente y a reconfigurar las calles para proporcionar espacios seguros para el transporte activo.
- ¿Cómo debe adaptarse el transporte público a las exigencias de los ciudadanos en cuanto a nuevos protocolos de higiene y desinfección, distanciamiento social, y frecuencia y fiabilidad del servicio?

Lecciones aprendidas

- El transporte público tiene que prestarse igualmente; el transporte masivo tiene que ser tratado de manera cautelosa.
- No estamos hablando de "público" frente a "privado", sino de "individual" frente a "colectivo".
- En las primeras etapas posteriores a la emergencia COVID-19, el transporte público -dentro de los límites de las ciudades- significará "más individual" y "menos colectivo", **del modo más sostenible posible**.



Conclusiones y recomendaciones del informe



- Recuperar la **confianza** de los ciudadanos en el transporte público colectivo (masivo)
- Analizar ***cómo cambian los paisajes urbanos***
- Estudiar cómo podemos **flexibilizar** la infraestructura que construimos para permitir la cambiante e incierta dinámica de la movilidad y las expectativas a las que se enfrenta nuestra base de clientes.
- Analizar **cómo los SIT pueden ayudar al transporte público** a ofrecer un servicio más fiable



El COVID y la seguridad vial

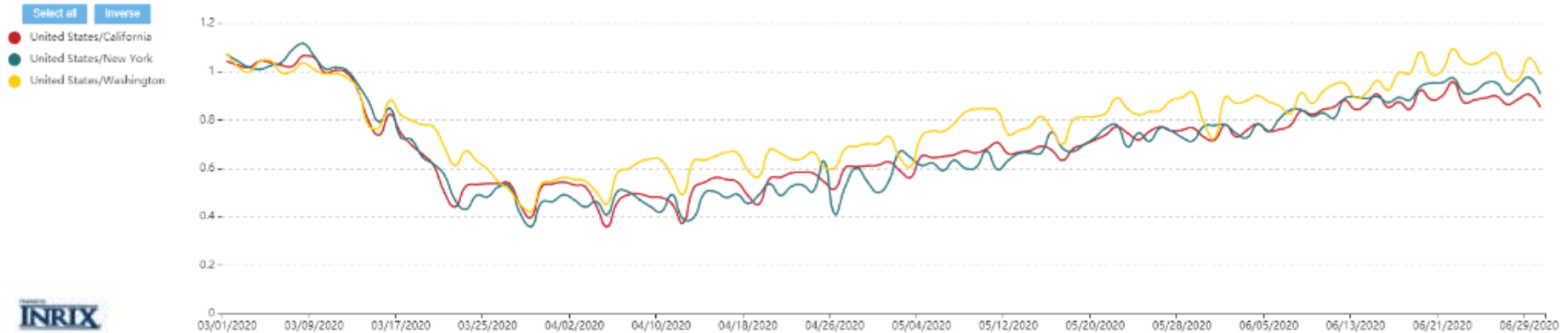
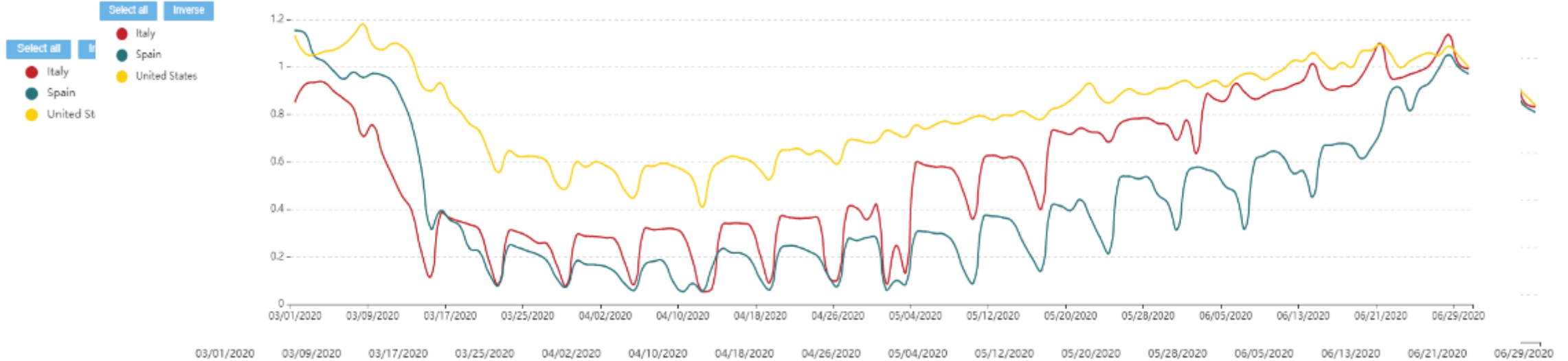
John Milton, PhD, PE, RSP2I, PTOE

Departamento de Transporte del Estado de Washington,
Ingeniero de Seguridad del Estado

Presidente del CT 3.1 Seguridad Vial, de PIARC

Seminario en línea de COVID, 17 de febrero de 2021

Los índices de accidentes mortales y graves aumentan con el volumen de tráfico



Aumentan los riesgos por la conducción: la velocidad y las discapacidades

- Conducción más rápida por menor congestión
- Accidentes por velocidad extrema
- Conducción alterada por el consumo de alcohol
- El aumento de ciclistas y peatones provoca más lesiones mortales y graves a usuarios vulnerables de las carreteras



GHSAs
Directions
in Highway Safety

June 2020

- 3 Executive Director's Report
- 4 Pedestrian Spotlight Report
- 4 NHTSA Recall Awareness
- 5 Students Present Safety
- 6 Associate Member Stories
- 6 Teen Distracted Drivers
- 7 Teen Driver Training
- 7 State Driving Tests
- 7 Massachusetts Hands-Free Law
- 8 Check To Protect
- 8 Calendar

Reckless Driving Soars During COVID-19 Pandemic

AS PEOPLE HAVE BEEN returning in packs during the COVID-19 pandemic, traffic on U.S. roadways has dropped to unprecedented levels. That's generated some unexpected benefits for motorists — lower gas prices, rebates on auto insurance premiums and reduced travel times. But some motorists are taking advantage of the lull in drive factor — much faster, according to law enforcement officials across the country. While

police are issuing citations to motorists breaking 50, 30 and even 40 mph over the posted limit, they're also catching drivers going 100 mph or more.

These reports prompted GHSAs to issue a [news release](#) in mid-April, calling attention to the alarming increase in speeding. State Highway Safety Offices, meanwhile, began pleading with motorists to slow down and respect traffic safety laws.





COVID-19 Gestión de la fuerza de trabajo



Jonathan Spear, Asesor de Política y Estrategia de Transporte

Comité Técnico 1.1 Funcionamiento de las Administraciones de transporte

Dubai, Emiratos Árabes Unidos

17 de febrero de 2021

Contexto






- En todo el mundo, el transporte terrestre representa 60 millones de empleos directos, el 2% del empleo total¹. El empleo indirecto en la cadena de suministro es aún mayor y proporciona movilidad física a los empleados de otros muchos sectores
- El empleo directo en los organismos públicos del sector del transporte terrestre se estima en unos 1,3 millones²
- La crisis COVID-19 ha provocado importantes cambios en dichos organismos, su cadena de suministro y en las plantillas correspondientes
 - En el sector público, los empleados han tenido que seguir desempeñando sus funciones, ya sea prestando servicios de primera línea o trabajando en las labores administrativas, pero en condiciones de incertidumbre y perturbación
 - En el sector privado, la desaceleración económica ha ido acompañada de considerables recortes y despidos de empleados
- A nivel mundial, la OIT estima que el 93% de los trabajadores residen en países que han tenido algún tipo de confinamiento o interrupción del trabajo, con una pérdida del 5,4% de las horas de trabajo en el primer trimestre de 2020 y del 14,0% en el segundo, lo que equivale a 400 millones de empleos a tiempo completo³
- En muchos países, pese al resurgimiento de la COVID-19 a finales de 2020, la atención a la gestión de la salud pública se equilibra con la reanudación del crecimiento económico, protección de los puestos de trabajo y tejido social, con consecuencias para las fuerzas de trabajo
- Sin embargo, es poco probable que las plantillas del transporte se recuperen hasta bien entrado el año 2021, y en algunos casos más allá.

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

² Basado en una extrapolación de las estimaciones para las agencias de transporte público de la UITP 2009

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

Impactos y respuestas organizativas

Impacto	Impactos	Respuestas
Operaciones e instalaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Impactos directos en la productividad por el hecho de que el personal está en autoaislamiento, enfermo o no pueda trabajar Las operaciones en primera línea se ven muy afectadas por la escasez de personal y la necesidad de mantener la distancia social Cierre de oficinas y cambio al trabajo desde casa Los empleados asumen nuevas funciones y trabajan de forma diferente 	<ul style="list-style-type: none"> Planes de continuidad operativa de las actividades, Comités de gestión de emergencias Mantener o reabrir las operaciones de forma segura, por ejemplo, exigiendo al personal el uso de los EPI Reforzar las TIC para el trabajo desde casa Rápido ajuste de las plataformas clave de comunicación
Desplazamientos y movilidad 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de desplazamientos al trabajo por cierre de oficinas No viajes internacionales o requieren la aprobación de altos cargos Viajes nacionales de negocios únicamente para fines "esenciales" 	<ul style="list-style-type: none"> Inversión en el trabajo a distancia y en las TIC para reducir la necesidad de viajar Adaptación de las políticas y procedimientos organizativos de viaje Revisión del tiempo y costes de los viajes de negocios
Fuerza de trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> Personal cuya labor le permite el teletrabajo El teletrabajo plantea problemas en las líneas de gestión, la productividad y el bienestar Pérdida de los aspectos "sociales" de la vida en los lugares de trabajo, con implicaciones más amplias en salud mental y bienestar 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento de las comunicaciones y la gestión vía intranet, avisos al personal y reuniones virtuales de los equipos Énfasis en el bienestar físico y mental (relacionados con el confinamiento, así como con el trabajo desde casa) Reproducir virtualmente la socialización de los equipos humanos
Contractual y reglamentario 	<ul style="list-style-type: none"> Nuevas normativas sobre salud y seguridad en el trabajo Necesidad de revisar y modificar las políticas y contratos de empleo Se difuminan los límites entre los espacios y tiempos laboral, profesional y personal 	<ul style="list-style-type: none"> Cumplir e ir más allá de los requisitos reglamentarios (por ejemplo, a prueba de COVID) Revisión de las políticas sobre lugares de trabajo, y de las condiciones contractuales
Comercial 	<ul style="list-style-type: none"> Anulación, atrasos y reprogramación de la carga de trabajo Despidos, bajas forzadas, jubilaciones y recortes salariales, especialmente en el sector privado 	<ul style="list-style-type: none"> Reprogramación de trabajos y transacciones con una gestión rigurosa de los costes evitables Uso de permisos laborales, bajas no remuneradas y reducciones salariales para proteger los puestos de trabajo

Tema 1 - Proteger y agradecer a los trabajadores de primera línea



Suministro de EPI y distanciamiento social



Campañas de lavado de manos con jabón, uso de mascarillas protectoras, gel desinfectante, ajustes de turnos, separación de equipos y seguridad e higiene en el trabajo

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 @Ameypc 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 hidroalcohólico. Intensificación de la frecuencia de limpieza y desinfección de las instalaciones



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



Tema 2 - El futuro del trabajo

Cambiar la forma de trabajar

Necesitamos gestionar mejor nuestros equipos y empleados

- Situaciones personales acerca del teletrabajo
- Resiliencia de personas y equipos
- Futuro de las oficinas y espacio(s)
- Aprovechar la tecnología

- Rediseñar las políticas de empleo con flexibilidad y resiliencia
- Desplegar las TIC de forma creativa
- Reimaginar las oficinas como una cartera de espacios de trabajo
- Abandonar el horario de 9 a 5
- Apoyar la formación y el desarrollo para adaptarse a un nuevo entorno

Dirigir y hacer evolucionar los roles a distancia

Tenemos que diseñar la resiliencia la organizativa

- Afrontar nuevos deberes y presiones
- Perfeccionamiento de las funciones y responsabilidades
- Canales de comunicación
- Capacidades y habilidades de liderazgo

- Revisar y rediseñar las funciones clave en el seno de la organización
- Reforzar, redistribuir y habilitar el liderazgo y la autoridad delegada
- Apoyar a los líderes con capacidades y comportamientos adecuados
- Ajustar los valores y cultura de la organización

Mantenerse física y mentalmente seguros

Hemos de dar un papel más importante al bienestar

- Cultura de la seguridad que abarque el bienestar
- Dar respuesta a los puestos de trabajo menos activos
- Centrarse en saludables estilos de vida bienestar mental y gestión del estrés

- Diseñar procesos COVID (y equivalentes) en la organización
- Ampliar las obligaciones del empleador a la salud mental y física
- Invertir en medidas más allá de las buenas intenciones y de los tópicos para hacer la tarea.
- Cambios permanentes más allá del COVID

Experimentar, integrar y evaluar

Observaciones finales y recomendaciones

- Durante la COVID-19, los empleados de los organismos de carreteras y de transporte se han encontrado con muchos problemas logísticos y prácticos comunes a muchos otros sectores y organismos de todo el mundo
- Sin embargo, en muchos casos, son "trabajadores clave" con un deber cívico específico y la permanente función de mantener las infraestructuras y servicios públicos y garantizar la continuidad de la movilidad en tiempos de crisis
- Hay numerosas casos de empleados en todos los niveles que han aceptado el reto, han encontrado soluciones prácticas y han hecho su labor #TransportHeroes #GuardiansofMobility
- El informe de PIARC plantea recomendaciones acerca de:
 - Agradecer la contribución de los trabajadores del transporte, de los diferentes niveles
 - Promover una definición más amplia de la salud y la seguridad en los lugares de trabajo y de la fuerza de trabajo
 - Cómo hacer efectivo el trabajo desde casa, utilizando la tecnología de forma inteligente y examinando las implicaciones organizativas (y de transporte)
- El sector privado, incluidas las PYMES y los trabajadores informales, se han enfrentado a presiones sin precedentes
 - El apoyo del Gobierno a corto plazo y la recuperación económica a largo plazo es una prioridad para afrontarlo

SEGURIDAD Y COVID-19

- Grupo de Estudio de PIARC “**SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL TRANSPORTE**” (2020-2022)
- **Presidente : Saverio PALCHETTI, Italia**
Doctor Ingeniero de Caminos, Director de Seguridad
- **13 miembros, 8 miembros correspondientes, 16 países**



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

- La propagación de la COVID-19 ha puesto en tela de juicio la gestión operativa de las Agencias o Administraciones de Carreteras y/o Transportes para garantizar el **desempeño de las actividades en un contexto de pandemia** como servicio primordial a la movilidad.
- La reanudación a tiempo de las operaciones en el sector de la carretera es un valor civil absoluto y un elemento esencial del sistema nacional de emergencia para garantizar **la continuidad de las actividades** durante la crisis, **en la mayoría de las actividades relacionadas con la carretera.**
- Para ello, la reacción a la pandemia ha necesitado una **adecuada preparación preventiva y una planificación** para la correcta gestión del tráfico en condiciones críticas.
- La **pandemia** ha demostrado hasta ahora que algunas de las amenazas a la seguridad pueden haber cambiado; **por lo tanto, una buena evaluación de riesgos es fundamental** para establecer a qué amenazas puede enfrentarse una agencia de carreteras y qué acciones de mitigación son necesarias para la seguridad.



- En este periodo, el fuerte aumento de los **ciberataques** subraya la importancia capital de las medidas de seguridad adecuadas a los sistemas informáticos para evitar perturbaciones o, peor aún, la exposición a ciberataques que puedan dificultar la respuesta a la emergencia.
- **Los virus cibernéticos** han causado perturbaciones en los momentos más inoportunos, como lo es un periodo de pandemia.
- El **trabajo desde casa** también ha creado nuevos retos para las autoridades viales a la hora de abordar la ciberseguridad.
- **Los virus biológicos y los cibernéticos** tienen mucho en común y un escenario de pandemia cibernética es uno de los que hay que tener en cuenta para el futuro.
- **Los directores de seguridad y los departamentos de protección corporativa** son de importancia primordial para garantizar un nivel adecuado de resiliencia.





Respuesta de PIARC ante la COVID-19

Transporte de mercancías y logística



Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd.

Miembro del Equipo de Respuesta de PIARC.

Presidente del CT 2.3 Transporte de mercancías

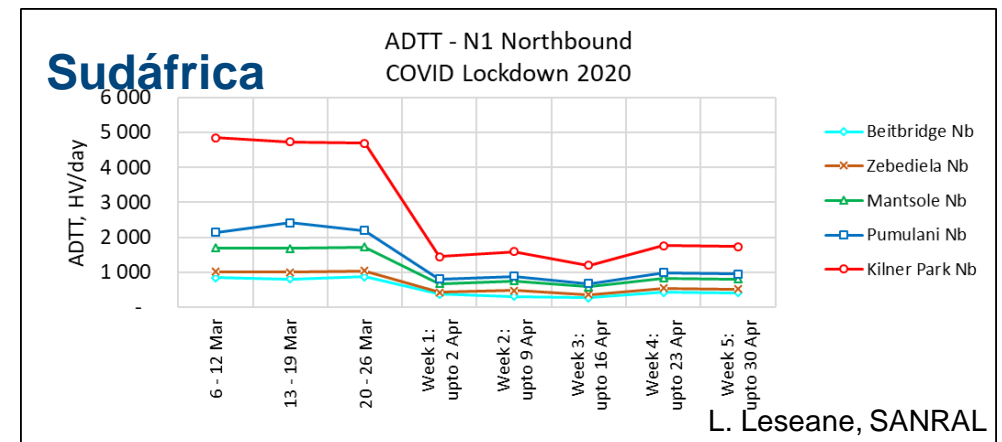
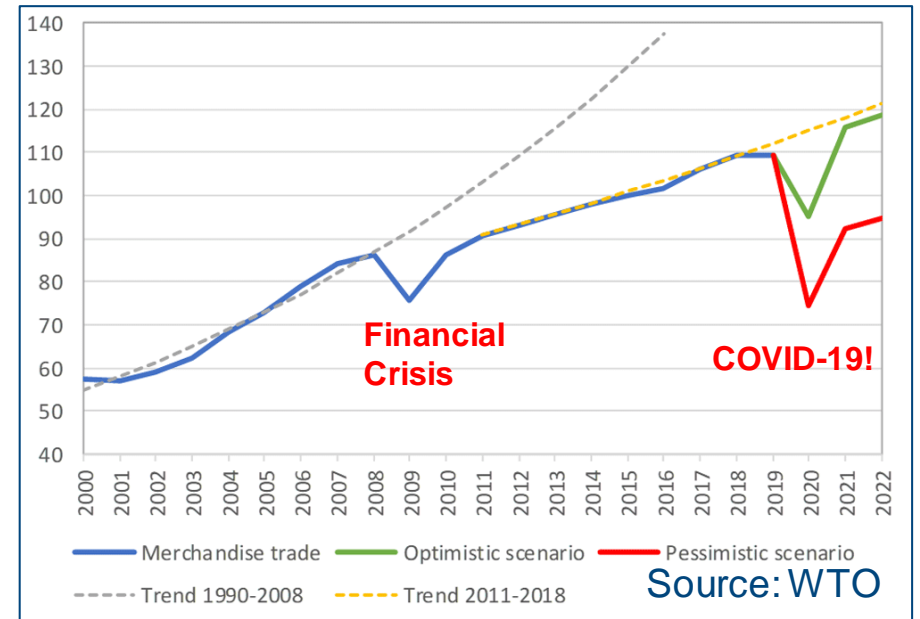
Suiza

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021

Conclusiones del informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

- **Impactos en el comercio mundial y las cadenas de suministro**
 - El comercio mundial se ve muy afectado
 - Limitaciones parciales en las capacidades de transporte y en los centros logísticos
 - Perturbaciones en las cadenas logísticas internacionales
 - Explosión del comercio electrónico

- **Impactos en el transporte de mercancías por carretera**
 - Dificultades al tráfico de camiones
 - Condiciones de trabajo difíciles para los conductores
 - Disminución del volumen de tráfico de camiones en autopistas y carreteras
 - Más viajes “en vacío” (sin carga)
 - Aumento de las entregas urbanas de mercancías



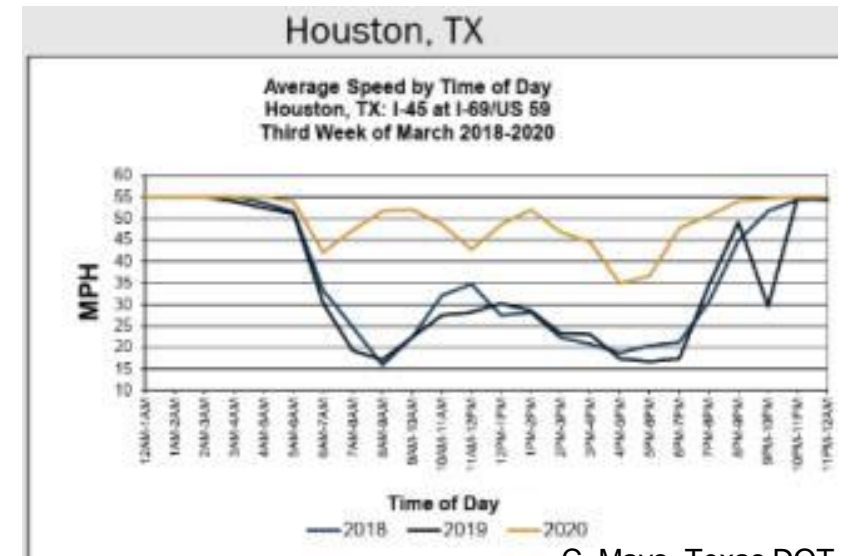
Conclusiones del Informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

■ Algunos efectos "positivos"

- Más capacidad para los camiones en las autopistas
- Aumento de la velocidad media
- Reducción de las emisiones
- Mayor apreciación de la logística y el transporte de mercancías

■ Desafíos

- Mantener la eficacia y la calidad de los servicios de transporte
- Proporcionar condiciones de trabajo seguras
- Viabilidad económica de las empresas de transporte por carretera
- Reducción de los ingresos de peaje y de la financiación



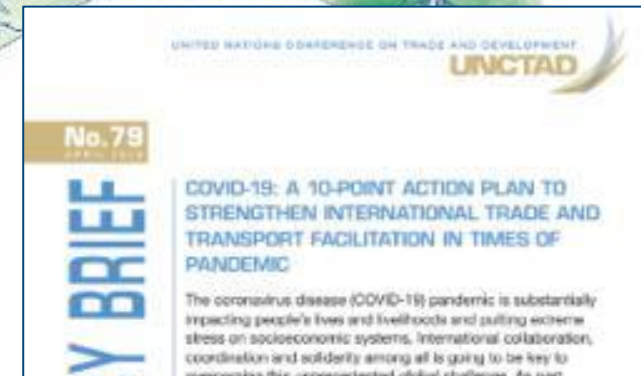
C. Mays, Texas DOT



Conclusiones del Informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

Estrategia general: "Mantener las mercancías en movimiento"

- Cierre de fronteras: en su mayoría con **excepción del transporte de mercancías**
- "La libre circulación de mercancías es necesaria para la continua disponibilidad de éstas". (Directrices COVID de la UE)
- UN PLAN DE ACCIÓN DE 10 PUNTOS PARA REFORZAR EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE EN TIEMPOS DE PANDEMIA (UNCTAD)
- Hay que garantizar el transporte de mercancías para la entrega de alimentos, equipos sanitarios, 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 los permisos/autorizaciones



The international spread of the 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 the international spread of the pandemic, especially for the most vulnerable, it is crucial to keep ships moving, ports and transit trade flowing, while ensuring safety undertakes at necessary

Conclusiones del Informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

Flexibilización de la regulación del tráfico de camiones

- Suspensión o flexibilización de las **prohibiciones de circulación los fines de semana o por la noche**
- Relajación de los **límites de peso máximo**
- Relajación de la regulaciones sobre tiempos de **conducción y de descanso**
- **Exenciones relativas a las restricciones fronterizas** para el sector del transporte y la logística, Exenciones del control interno/sanitario
- **Exención de necesidad de permisos** para el paso de vehículos no estándar (de gran tamaño) que transporten equipos médicos
- **Prórroga de los certificados** para camiones/permisos de conducir y visados
- Fase actual: las flexibilizaciones han sido suprimidas parcialmente



Conclusiones del Informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

Gestión e información del tráfico, peajes

- **Gestión del cruce de camiones en las fronteras con prioridad para camiones y furgonetas**
 - carriles prioritarios para camiones
 - mantener los arcenes libres para los vehículos de mercancías
- **Servicios de información en tiempo real para los conductores** sobre las instalaciones y las normas COVID a lo largo de las autopistas/corredores de mercancías
- **Peajes en régimen de flujo libre (*free-flow*)**, alta tasa de peaje electrónico
- **Fomentar el uso del sistema TIR (IRU)**, en particular el eTIR, para garantizar un cruce de fronteras fluido y sin papeleos



O. Quoy, Atlantes



O. Quoy, Atlantes



Conclusiones del Informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

Suministro y servicios a lo largo de las autopistas

- Suministro de material y equipo sanitario (mascarillas, guantes, desinfectantes, etc.)
- Aumento de los servicios de limpieza, mantener seguro el uso de las instalaciones por los conductores de camión
- Áreas de descanso y de servicio (por ejemplo, la A63 en Francia):
 - Zonificación: camiones separados de los vehículos ligeros
 - Instalaciones dedicadas a los conductores de camión
 - Servicios alternativos: por ejemplo, iniciativas *Foodtruck*, ofertas especiales (kits de limpieza, bebidas gratis, etc.), limpieza de ropa
 - Patrullas más frecuentes (limpieza/desinfección)
- 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 Geours de Maremne (exit 9), showers and toilets remain open and available, especially on **REST AREAS**. 4 to 5 showers are available on each rest areas. 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

#HE WORKS - #I CARE !

O. Quoy, Atlandes

Conclusiones del Informe relacionadas con transporte de mercancías y logística

Recomendaciones

- **Establecer directrices/acuerdos** a nivel nacional/internacional para mantener el transporte de mercancías durante las pandemias - **mantener abiertas y operativas las redes de carreteras e instalaciones clave**
- **Preparar y aplicar modificaciones** a las leyes/reglamentos para tener más flexibilidad en cuanto a exenciones durante las pandemias u otras perturbaciones
- **Apoyar la transición digital a soluciones SIT en la logística y el transporte de mercancías** para reducir los procesos físicos de manipulación y control y minimizar las obstrucciones a los flujos de tráfico
- **Priorizar las inversiones en corredores clave de mercancías** para la recuperación económica y para una buenas condiciones marco para el transporte de mercancías por carretera a larga distancia



Presentación

El papel de los datos y los SIT en la mejora de la explotación de la red de carreteras en el marco de la crisis de COVID-19: conclusiones del Informe del Equipo de Respuesta

Por Valentina Galasso (Italia), Presidenta del CT 2.4 de PIARC y Directora de Deloitte Consulting



Introducción

Visión general de los SIT, tecnologías y datos del Informe

- Ha habido un cambio significativo en la gestión de la red de carreteras, incluso desde antes de la COVID-19.



La pandemia puede considerarse tanto un reto como una oportunidad.

La tecnología y los datos han generado la capacidad de los gestores de la red de ver el panorama de la movilidad de un extremo a otro, y de poder determinar los cambios de actitudes y de comportamientos (hábitos) de los usuarios de la carretera.

Los operadores de redes de carreteras han tomado conciencia de que pueden desarrollar nuevas formas de llevar a cabo sus actividades principales, lo que implica la adopción de tecnologías SIT.

Los datos guiarán las perturbaciones y serán para todos los actores principales del ámbito del transporte. Gracias a ello, los operadores de transporte han podido prestar servicios en plazos muy reducidos y ante grandes limitaciones

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

Perturbaciones en las redes de carreteras y sus implicaciones para los operadores de carreteras

Efectos más señalados de la COVID en el transporte por carretera



Principales retos

Aumento de la complejidad en la gestión de la movilidad

Entorno más heterogéneo para la monitorización y el control las 24 horas del día

Mayores presiones sobre las partes interesadas

Evaluación constante y en tiempo real de las soluciones

Garantizar la continuidad de las actividades

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

Algunas medidas importantes en los campos de la operación de redes de carreteras y su relación con los datos

Intercambio de información con los usuarios de carretera

Garantizar el intercambio de información con los usuarios de la carretera

- Introducir SIT de bajo coste
- Utilizar varios canales de comunicación para transmitir los mensajes, según las necesidades de los usuarios de la carretera

Los datos procedentes de los usuarios de la carretera pueden poner de manifiesto patrones de comportamiento y expectativas

Gestión de los peajes

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

- Gestión dinámica de peajes con prioridad del pago digital
- Peaje gratuito para vehículos de emergencia

Potenciar las soluciones SIT para ayudar al país a gestionar las crisis

Gestión de las redes y movilidad general

Evitar las perturbaciones garantizando un nivel de servicios bien definido, incluso en situaciones extraordinarias

- Gestión dinámica de las redes de carreteras con prioridad (corredores) para los vehículos de emergencia y mercancías
- Uso de nuevas tecnologías para la gestión de la movilidad

Los datos mejoran la capacidad de las operaciones de las redes de carreteras para gestionar la red de forma dinámica

Apoyo a la gestión de decisiones

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

- Gestión integrada de la información para gestionar la movilidad a lo largo de la red
- Desarrollar prácticas de procesamiento de datos de alto nivel para apoyar las decisiones

Procesamiento rápido de datos y análisis en tiempo real para una mejor gestión

Principales conclusiones y recomendaciones del informe

Los SIT, los mejores aliados de los operadores de las redes de carreteras



Centrarse en la integración y gestión de la red de carreteras con un enfoque integral y centrado en el usuario



Incluso en los SIT: no reinventemos la rueda, sino beneficiémonos de las experiencias y conocimientos de otros



Considerar las soluciones SIT de bajo coste como una opción válida para la explotación de la red de carreteras, para todos los países y para las jurisdicciones grandes y pequeñas. Los SIT no tienen que ser caros para ser eficaces.

Principales conclusiones y recomendaciones del informe

Los datos como elemento facilitador de la prestación de servicios a los usuarios



Concebir los datos como algo de gran valor para los organismos de transporte por carretera



Reconocer que la información en tiempo real es necesaria para satisfacer las necesidades de los usuarios y operadores



Evaluar el poder de la asociación para la recogida y gestión de datos con el fin de impulsar la innovación en todo el transporte por carretera

Desafíos para el futuro

Reconsiderar las operaciones de las redes de carreteras en un transformado paisaje de la movilidad

Gestión de datos

Dominar el análisis de datos y las decisiones basadas en datos

Romper los compromisos individuo - sistema

Creación de una coalición público-privada para impulsar la innovación en el transporte



COVID-19 – LA RESPUESTA DE PIARC

Medidas de aplicación

Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC

Christos S. Xenophontos, Presidente del CT 1.1 de PIARC

Seminario en línea, 17 de febrero de 2021, 13h (hora de París)

Medidas de aplicación - 1

■ *Vigilar la nueva normalidad del transporte*

- Estar alerta: ¿cómo va a ser la demanda de transporte a partir de ahora, incluyendo el teletrabajo?
- ¿Cómo podemos incorporar cierta incertidumbre en nuestros modelos y procedimientos?
- Prestar más atención a las necesidades de los usuarios para estar más "centrados en el cliente"
- No hay que perder de vista las expectativas de la sociedad previas a la COVID en relación a las emisiones de GEI, rentabilidad, resiliencia y niveles de servicio... Siguen siendo relevantes



Medidas de aplicación - 2

- **Contribuir a la recuperación económica**
 - Reconocer que las carreteras son fundamentales para la economía y la sociedad (se han mantenido abiertas durante la crisis; el transporte de mercancías por carretera ha funcionado)
 - Incluir las inversiones en infraestructura vial o en transporte por carretera en los planes nacionales de recuperación económica relacionados con la COVID-19



Medidas de aplicación - 3

■ *Completar los vacíos en las informaciones recabadas / Evaluar*

- Evaluar todas las medidas que, con gran premura, se han aplicado durante la crisis
- Determinar las necesidades reales de los usuarios y las demandas políticas; es decir, cuál es la "nueva normalidad"

■ *Compartir conocimientos*

- Promover el uso de los conocimientos disponibles
- Comprometerse en particular con los países de ingresos bajos y medios
- Continuar proporcionando una herramienta de red para que se conecten las personas
- Analizar la encuesta, renovarla cuando sea necesario



Enfoque: La respuesta a la COVID no debe debilitar los esfuerzos para avanzar en la agenda urgente del transporte por carretera

- Antes de la COVID-19, se esperaba que el sector del transporte por carretera **abordara los retos sociales**: reducir su huella de carbono, ayudar a combatir la pobreza extrema, mejorar el acceso y la movilidad para todos y aumentar la seguridad vial.
- Esto no puede cambiar como respuesta a la necesidad de dar prioridad a las preocupaciones sanitarias en el transporte, por lo que **habrá que elegir políticas que combinen todos los objetivos**.
- Por lo tanto, el **intercambio de información** también será útil para aprender a introducir las preocupaciones sanitarias en las políticas clave de transporte, tales como:
 - 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 para mercancías y pasajeros
 - Combinar las tecnologías de las telecomunicaciones y el transporte

Enfoque: Están surgiendo otras cuestiones estratégicas

- **El impacto económico y social de la COVID-19 es generalizado en los gobiernos y operadores del sector privado en todo el sector del transporte por carretera:**
 - Amplias consecuencias asociadas a la reducción de ingresos en todo el sector
 - Repercusiones en los sistemas bancarios y los desembolsos de préstamos
 - En algunos países, ralentización en la ejecución de los proyectos de desarrollo debido al impacto en la financiación de los proyectos, y el acceso a los insumos necesarios que son objeto de importación.
- **Una futura pandemia debe encontrar a las administraciones de carreteras y transportes más resilientes**
 - Mayor preparación en las fases de prevención, contención, robustez, recuperación y adaptación ante este acontecimiento, para permitir que el mundo vuelva a una (nueva) normalidad,
 - Con una batería de medidas destinadas a ayudar a los empleados, los clientes, los proveedores y el público.
 - Una pandemia es un acontecimiento no deseado que tiene una probabilidad baja, pero consecuencias muy altas a nivel económico y social.
- **Tenemos que ser conscientes de que la "nueva normalidad" puede ser diferente (si es que es diferente)**
 - ¿Qué expectativas tienen los usuarios? ¿Cómo las medimos y validamos? ¿Cuáles son las prioridades para las sociedades en su conjunto?
- **¿Cómo puede contribuir la inversión en carreteras a la recuperación económica?**
- **Es esencial compartir los conocimientos y evaluar las medidas que se han puesto en marcha en una emergencia**
 - ¿Qué ha funcionado, qué no ha funcionado, por qué?

Enfoque: ¿Cómo puede contribuir la inversión en carreteras a la recuperación económica?

- **Las carreteras son clave para las economías y las sociedades**
 - Véase el reciente informe de PIARC "*La contribución del transporte por carretera a la sostenibilidad y el desarrollo económico*".
- Las carreteras **pueden crear empleo**: las carreteras son esenciales para la recuperación económica
- **En algunos países, las inversiones en infraestructuras viales o en transporte por carretera ocupan un lugar destacado en los planes nacionales de recuperación**
 - Senegal : 15,5% del total del plan
- **Las buenas carreteras son esenciales para los servicios de transporte innovadores**
 - Los coches compartidos, los viajes compartidos, los vehículos eléctricos... todos necesitan carreteras
- **Las buenas carreteras son esenciales para el transporte público**
 - Autobuses, tuk-tuk... todos necesitan carreteras

Preguntas y respuestas

Moderado por Christos Xenophontos

Rhodes Island DoT (EE.UU.)

Presidente del CT 1.1 de PIARC

Funcionamiento de las Administraciones de Transporte



Nuestros oradores de hoy

- **Patrick Mallejacq**
 - Secretario General de PIARC
- **Christos Xenophontos**
 - Rhode Island DOT, USA. Presidente del CT 1.1 de PIARC
- **José Manuel Blanco Segarra**
 - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España. Secretario de lengua española del CT 1.1
- **Jonathan Spear**
 - Atkins, Reino Unido - Presidente del CT 1.1 GE 2
- **Fabio Pasquali**
 - ANAS S.p.A, Italia - Presidente del CT 1.2
- **Caroline Evans**
 - Comisión Nacional de Transportes, Australia - Presidenta del CT 1.4
- **Yukio Adachi**
 - Hanshin Expressway Engineering Co, Japón - Presidente del CT 1.5
- **Andrea Simone**
 - Universidad de Bolonia, Italia - Presidente del CT 2.1
- **Martin Ruesch**
 - Rapp Trans Ltd, Suiza - Presidente del CT 2.3
- **Valentina Galasso**
 - Deloitte Consulting, Italia - Presidenta del CT 2.4
- **Saverio Palchetti**
 - Consultor, Italia - Presidente del GE 3.1

Conclusión y próximos pasos



Informe técnico detallado de PIARC

COVID-19: efectos y respuestas iniciales de los organismos de carreteras y transporte a la pandemia

Publicado en diciembre

Disponible en www.piarc.org

Idiomas: inglés, español, francés (próximamente)

<https://www.piarc.org/es/pedido-de-publicacion/34613-es-COVID-19:impactos%20iniciales%20y%20respuestas%20a%20la%20pandemia%20de%20las%20organizaciones%20de%20carreterasy%20transporte>



Próximos pasos para PIARC

- **Están previstos otros seminarios en línea de PIARC**
 - En francés, el 24 de febrero de 2021
 - En inglés, el 24 de marzo de 2021, sobre la evaluación de proyectos
- **Evaluar todas las medidas que, con tanta premura, se han aplicado durante la crisis**
- **Determinar las necesidades reales de los usuarios y las demandas políticas; es decir, cuál es la "nueva normalidad"**
- **Todos nuestros comités están movilizados para compartir conocimientos y buenas prácticas**

PRÓXIMOS CONGRESOS PIARC

¡Reserve las fechas!

- **16º Congreso Mundial de Vialidad Invernal y Resiliencia**
 - Calgary, Canadá, 8 - 11 de febrero de 2022
 - **La convocatoria de ponencias está abierta hasta el 28 de febrero**
 - **<https://abstracts-calgary2022.piarc.org/es/>**

- **27º Congreso Mundial de la Carretera**
 - Praga, República Checa
 - 2 - 6 de octubre de 2023



Equipo de respuesta COVID-19 de PIARC



Resumen de los términos de referencia (Plan Estratégico revisado de PIARC)

- Explorar el rápido intercambio de conocimientos y prácticas entre los miembros de PIARC sobre los impactos del COVID-19, las respuestas y la crisis socioeconómica asociada
- Proponer y poner en marcha acciones a corto plazo para apoyar a los miembros de PIARC y a los profesionales del transporte en la mitigación y respuesta frente al COVID-19
- Seguir la evolución del COVID-19 a lo largo del tiempo y asesorar sobre las nuevas medidas que deban tomar PIARC y otros durante la crisis y en la recuperación
- Asesorar sobre las implicaciones a medio y largo plazo del COVID-19 en el sector de las carreteras y el transporte y cómo deberían reflejarse en las actividades de PIARC
- Preparar y publicar informes técnicos, encuestas y otros análisis sobre el COVID-19, solo o en colaboración con otros organismos y partes interesadas del sector

Actualmente establecido hasta el **31 de diciembre de 2021**, prorrogable según las necesidades

Afiliación actual

- Patrick Mallejacq, Secretario General de PIARC (Presidente) (FR)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Presidente del CT 1.1 (EEUU)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Secretario español del CT 1.1 (ES)
- Jonathan Spear, Atkins, Presidente del CT 1.1 GE 2 (Reino Unido)
- Fabio Pasquali, ANAS S.p.A., Presidente del CT 1.2 (IT)
- Caroline Evans, Comisión Nacional de Transportes, Presidenta del CT 1.4 (AU)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, Presidente del CT 1.5 (JP)
- Andrea Simone, Universidad de Bolonia, Presidente del CT 2.1 (IT)
- Luis Miranda-Moreno, Secretario español del CT 2.1 (CA)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Presidenta del CT 2.4 (IT)
- Martin Ruesch, Rapp Trans Ltd, Presidente del CT 2.3 (CH)
- Pascal Rossigny, CEREMA, Secretario francés CT 3.3 (FR)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A., Presidente del GE 3.1 (IT)
- Andrea Peris, Comité Nacional de Paraguay (PY)

Seminario en línea de PIARC COVID-19

17 de febrero de 2021



**¡Muchas gracias
por su atención!**

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

