



COVID-19

Sesión de debate

Patrick Malléjacq

Secretario General de PIARC

París (Francia)

25 Marzo de 2020, 13 h (hora de París)

¿Cómo plantear un asunto, realizar una pregunta o compartir una experiencia?

- Tanto el micrófono como la cámara de los participantes deben estar apagados.
- Utilice la función “Chat” de Zoom (en la esquina inferior de la Ventana principal)
- Envíe un mensaje a “todos los participantes” (es una de las opciones del “chat”)
- Dicho canal de chat estará siendo monitoreado por Christos Xenophontos (presidente del CT 1.1 de PIARC)
- Christos planteará las preguntas a los panelistas

La presente sesión está siendo grabada

- El vídeo obtenido será compartido con los participantes y en el seno de PIARC

Descargo de responsabilidades

Puesto que actuar con premura es esencial, es de señalar que es posible que los conocimientos y prácticas que aquí se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

“Las ideas y ejemplos que aquí se comparten lo son únicamente a título ilustrativo. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas serán objeto de una evaluación más detallada y se utilizarán, a su debido tiempo, para la formulación de recomendaciones sobre políticas y prácticas. Si bien se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se aceptará responsabilidad alguna por los posibles perjuicios que pueda causar.”

El concepto clave: concentrarnos en el corto plazo. El mundo está atravesando una crisis y cada día cuenta.

- **Compartir urgentemente los conocimientos y prácticas actuales, entre los miembros de PIARC a fin de prestar un apoyo, en tiempo casi real, a las respuestas a la pandemia.**
- Tales conocimientos y actuales prácticas no están aún confirmados como válidos o eficaces, y además ha de tenerse en cuenta que lo que funciona en unas partes del mundo, puede no ser adecuado en otras.
- Sin embargo, la inspiración puede encontrarse en cualquier lugar, y una buena idea ahora podría salvar vidas, aumentar la capacidad de recuperación de las empresas y reducir al mínimo la interrupción de los servicios.
- **Nota:** En paralelo, PIARC está planificando acciones a medio y largo plazo, para cuando la pandemia esté en una fase manejable y considerablemente bajo control.

Programa y estructuración de la Sesión

- **Breve introducción a PIARC**
- **Asuntos a los que se enfrentan las Administraciones y Operadores de Carreteras**
- **Buenas Prácticas de los informes de PIARC disponibles**
 - Seguridad
 - Análisis de riesgos
 - Gestión de desastres
- **Presentaciones de los países acerca de su actual situación:**
 - Estado de la situación Virus/Carreteras en Italia
 - Enfoque, medidas adoptadas y consideraciones acerca de la cuestión Virus/Carreteras en España
 - El caso de la autopista de peaje Hanshin (Japón)
- **Preguntas y respuestas**
- **Conclusiones y próximos pasos**

Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Yukio Adachi (Japón), presidente del Comité Técnico “Gestión de desastres” (CT 1.5)
- Saverio Palchetti (Italia), presidente del Grupo de Estudio “Seguridad de la infraestructura vial y del transporte” (GE 3.1)
- José Manuel Blanco Segarra (España), secretario del Comité Técnico “Funcionamiento de las Administraciones de Transporte” (CT 1.1)

- Organizadores:
 - Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
 - CT 1.1: Christos Xenophontos, José Manuel Blanco Segarra y Jonathan Spear; CT 1.5: Yukio Adachi; CT 2.4: Valentina Galasso; y GE 3.1 Saverio Palchetti

Introducción

¿Qué es PIARC?



¿Qué es PIARC?

- **PIARC** es el nuevo nombre de la **Asociación Mundial de la Carretera**
- Fue fundada en 1909 como asociación **sin ánimo de lucro y apolítica**
- Nuestro propósito es organizar el intercambio de conocimientos sobre cualquier asunto relacionado con las carreteras y el transporte por carretera

Las cuatro misiones clave de 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 demás transportes asociados
- Determinar, desarrollar y difundir **buenas prácticas** y **facilitar un mejor acceso a la información internacional**
- Tener debidamente en cuenta en sus actividades, las necesidades de **los países en desarrollo y los países en transición; y**
- Diseñar, producir y promover **herramientas eficientes para la toma de decisiones** en asuntos relacionados con las carreteras y el transporte.
- La Asociación moviliza para todo ello la pericia y conocimientos de sus miembros
- Y lo realiza mediante operaciones guiadas por los **Planes Estratégicos de 4 años**

COVID-19

Asuntos a los que se enfrentan las Administraciones y Operadores de Carreteras



Asunto 1: Garantizar en lo posible la salud y seguridad de los empleados

- Del personal general
- De aquellos que atienden a los clientes, usuarios, ciudadanos; que están en primera línea; que trabajan en atención permanente las 24 horas los 7 días de la semana (tales como los operadores de las cabinas de peaje, etc.)
- Del personal que trabaja en las oficinas, en otras instalaciones o en la propia carretera

Asunto 2: Mantener la actividad y la continuidad de la labor 1/2

- Con escasos recursos humanos
- Cuando se aconseja al personal, o se le requiere, que realice teletrabajo desde su domicilio
- Cómo tener en cuenta y apoyar al personal con mayor riesgo (embarazadas, personas con problemas crónicos de salud o en malas condiciones, personas con problemas de inmunodeficiencia, etc.)
- Cuando una parte del personal está obligadamente en aislamiento o está enfermo
- Considerar los impactos indirectos (por ejemplo, del cierre de los centros educativos sobre la disponibilidad del personal; sobre el ánimo del personal...)

Asunto 2: Mantener la actividad y la continuidad de la labor 2/2

- Cómo saber priorizar ante las actividades “esenciales” y las “no esenciales”
- Oportunidades para realizar el mantenimiento durante este periodo de baja demandada
- Despliegue de la tecnología (por ejemplo: teleconferencias digitales)
- Seguir manteniendo los contactos estratégicos entre ministerios, administraciones de carreteras, operadores y los asociados a la “cadena de suministro”

Asunto 3: Impacto en el transporte 1/2

- Hacer frente a una gran disminución del transporte tanto en el interior de los países como entre los países
- Mantener las principales conexiones y los flujos esenciales de bienes, regulando al mismo tiempo los desplazamientos de las personas
- Cancelaciones o reducciones en el transporte público
- Desaconsejar (mediante paneles de señalización variable, etc.) la realización de viajes no esenciales
- Impactos más amplios de tipo económico, social y ambiental (por ejemplo, ya se ha observado que la reducción del transporte ha conllevado la reducción de las emisiones y de la contaminación terrestre y marina, al tiempo que de la reducción en el número de desplazamientos ha resultado una reducción de los ingresos procedentes de impuestos o tarifas de los carburantes.

Asunto 3: Impacto en el transporte 2/2

- Comprobar si se cumplen las limitaciones que se establezcan acerca del número máximo de personas en los vehículos
- Comprobar si se prestan los servicios adecuados a los conductores de transportes de mercancías y de autobuses.

Asunto 4: Relaciones de negocios

- Relaciones con los asociados a la “cadena de suministro”, contratistas y PYMEs (incluyendo su propia planificación y ejecución de las actividades)
- Apoyar a las empresas, especialmente capacitadas o esenciales
- Aplicación de las cláusulas contractuales (por ejemplo: “fuerza mayor”)
- Implementación de los contratos
- Afrontar los costes añadidos y retrasos

Asunto 5: Las relaciones y colaboración con los clients / usuarios y con las diversas partes interesadas (*stakeholders*)

- Suministrar información a tiempo, y que sea acertada, desde el punto de vista del usuario
- Adoptar medidas coherentes y efectivas en el complejo marco de las agencias u organismos públicos
- Buscar el equilibrio entre nuestra labor técnica de planificación y ejecución, y las directrices impartidas por las autoridades políticas.
- Saber gestionar las relaciones con los medios de comunicación y saber emitir los mensajes clave

Asunto 6: Seguridad

- Incremento de los ataques informáticos
- Cambios en los roles del personal operativo de primera línea
- Mantener la seguridad ante el incremento del acceso de los empleados al teletrabajo
- Relaciones con los servicios de emergencia, ejército, defensa civil, etc.

Buenas prácticas

Tomadas de los informes de PIARC disponibles



Informes de PIARC

Producidos por nuestros Comités Técnicos
Más de 1 000 expertos

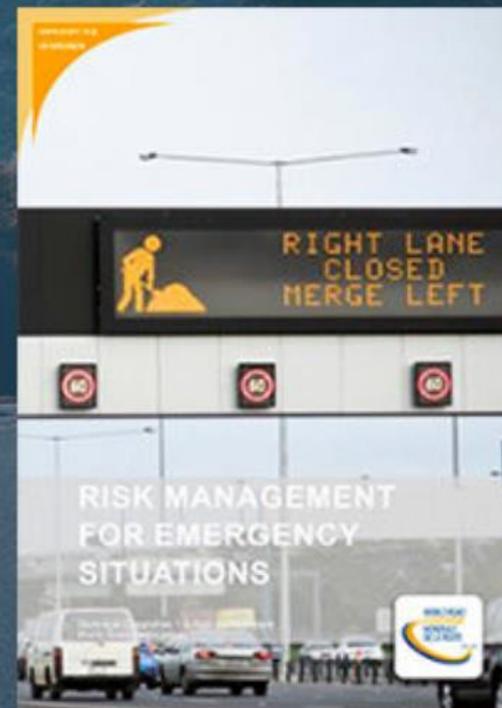
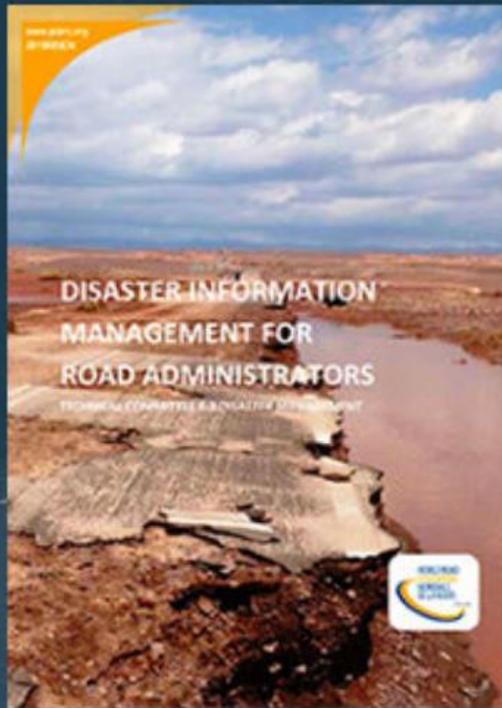
Archivos descargables en formato pdf

Disponibles gratuitamente en: www.piarc.org



- **Ciclo 2012-2015:**
 - 40 informes técnicos
- **Ciclo 2016-2019:**
 - 46 nuevos informes

<https://www.piarc.org/es/actividades/Catalogo-informes-tecnicos-PIARC/Informes-Tecnicos-PIARC-Ciclo-2016-2019>



Download our reports in English, French or Spanish on www.piarc.org



ÍNDICE

- 1. INTRODUCCIÓN 3
 - 1.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y OBJETIVOS 3
 - 1.2. ESTRUCTURA DEL INFORME 6
- 2. GENERAL 7
- 3. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE DESASTRES 10
 - 3.1. INTRODUCCIÓN 10
 - 3.2. ENCUESTA INTERNACIONAL 11
 - 3.3. ESTUDIOS DE CASO 20
 - 3.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 53
- 4. GESTIÓN DE DESASTRES CON EL PÚBLICO 55
 - 4.1. INTRODUCCIÓN 55
 - 4.2. ENCUESTA INTERNACIONAL 56
 - 4.3. ESTUDIOS DE CASO 62
 - 4.4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 83
- 5. MANUAL DE GESTIÓN DE RIESGOS Y DESASTRES 85
 - 5.1. INTRODUCCIÓN 85
 - 5.2. ESTRUCTURA Y RESUMEN DEL MANUAL DE GESTIÓN DE RIESGOS Y DESASTRES 86
 - 5.3. RECOMENDACIONES PARA EL MANUAL DE GESTIÓN DE DESASTRES 87
- 6. CONCLUSIONES 88
- 7. REFERENCIAS 92



La cooperación y la coordinación son la clave fundamental de la gestión de todo desastre.

La gestión de la información es el eje de la cooperación y la coordinación.



La gestión de la continuidad de la actividad en una situación pandemia también se basa en la cooperación, la coordinación y la gestión de la información.



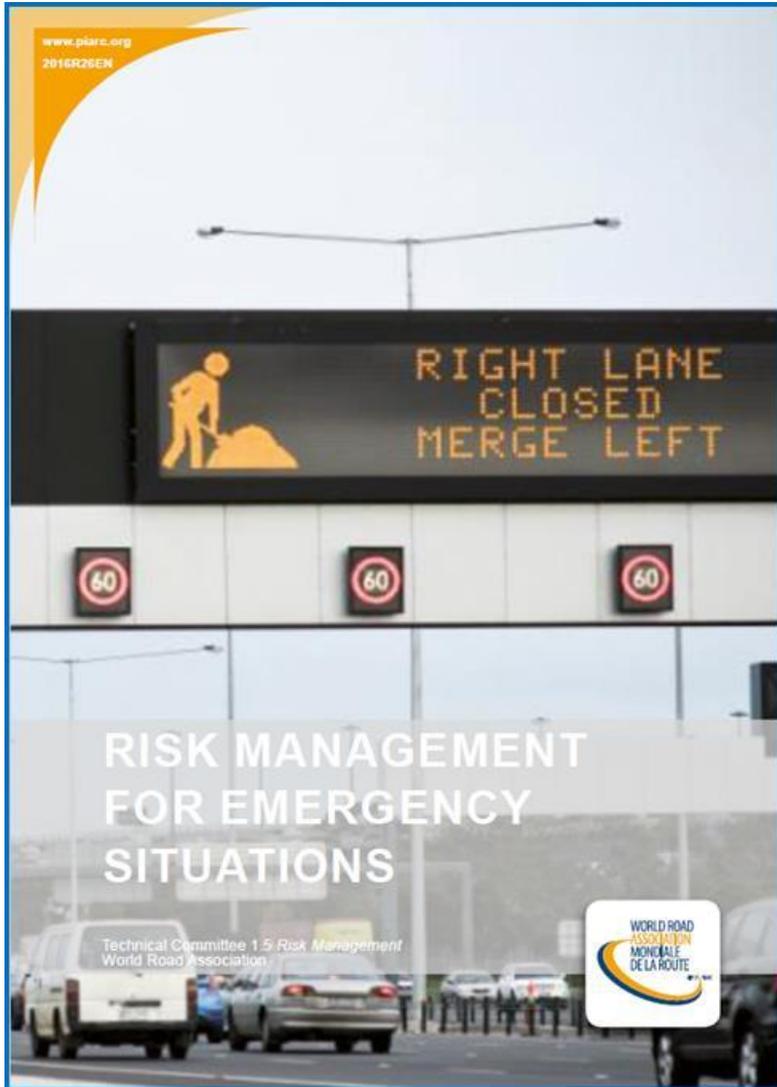
SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	2019R12ES
	2
INDICE	
1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. COMPRENSIÓN DEL TEMA.....	5
2.1. EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD PÚBLICA.....	5
2.3. EL CONCEPTO DE RESILIENCIA.....	8
2.4. LAS TECNOLOGÍAS DIGITALES EN LA INGENIERÍA CIVIL.....	8
3. EL ENFOQUE CON MENTALIDAD DE SEGURIDAD PÚBLICA	10
4. GESTIÓN DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD PÚBLICA EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA.....	12
4.1. AMENAZAS.....	12
5. DESARROLLO DE MEDIDAS PARA MITIGAR LOS RIESGOS DE SEGURIDAD PÚBLICA.....	25
5.1. MITIGACION DE UN ATAQUE CON VEHICULO HOSTIL.....	25
5.2. MITIGACION DE CIBERATAQUES Y ATAQUES CIBER-FISICOS.....	27
6. RESILIENCIA.....	29
7. ESTUDIOS DE CASO.....	32
8. RECOMENDACIONES PARA LAS ADMINISTRACIONES DE CARRETERAS.....	34
8.3. MEJORA DE LA CIBERSEGURIDAD.....	37
8.4. SEGURIDAD PUBLICA EN EL DISEÑO.....	44
8.5. SEGURIDAD PUBLICA EN EL MANTENIMIENTO.....	49
9. CONCLUSIONES.....	53
10. GLOSARIO Y ACRONIMOS.....	55
11. REFERENCIAS.....	59
APÉNDICES – EN REFERENCIA AL CAPÍTULO 7. “ESTUDIOS DE CASO”.....	61
APÉNDICE 1.1 : EXPLOSIÓN DE UNA BOMBA SUCIA EN UN ÁREA URBANA.....	61
APÉNDICE 1.2 - ATAQUE CIBER-FÍSICO A UN CENTRO DE CONTROL DE TÚNELES.....	69
APÉNDICE 1.3 : VEHÍCULO UTILIZADO COMO ARMA.....	73
APÉNDICE 1.4 : VANDALISMO Y ACTOS MALICIOSOS EN LA OPERACIÓN DE UNA CARRETERA.....	75
APÉNDICE 1.5 - ROBO DE CARGA.....	80
APÉNDICE 1.6 - TRANSPORTE DE MATERIALES PELIGROSOS.....	83
APÉNDICE 1.7- ACCIDENTE EN UNA AUTOPISTA.....	88



Principios generales de un enfoque orientado a la seguridad y las recomendaciones técnicas y operativas para la protección contra una amplia variedad de amenazas físicas y cibernéticas



Las PANDEMIAS son consideradas amenazas involuntarias, no dirigidas, e imprevistas



CONTENTS	
EXECUTIVE SUMMARY	4
1. INTRODUCTION	5
1.1. SCOPE AND OBJECTIVE	5
1.2. STRUCTURE OF REPORT	6
2. RISK, BUSINESS CONTINUITY AND EMERGENCY MANAGEMENT PRINCIPLES	6
3. MANAGEMENT OF EMERGENCY SITUATIONS	11
3.1. COOPERATIVE AND COORDINATIVE ACTIONS BETWEEN ORGANIZATIONS IN EMERGENCY SITUATIONS	11
3.1.1. General principles	11
3.1.2. Levels of cooperation and coordination	12
3.2. EMERGENCY INFORMATION MANAGEMENT FOR PUBLIC RESPONSE	18
3.2.1. Risk management process and emergency traffic management plans	18
3.2.2. Basic architecture of TMC and ITS application for emergency management	21
3.2.3. Good practices in terms of propagation of emergency information to the user and public response	24
3.3. GOOD PRACTICES FOR PREPAREDNESS, RESPONSE AND RECOVERY IN EMERGENCY SITUATIONS FOR CONTINUED ROAD OPERATION	34
3.4. RECOMMENDATIONS FOR MANAGEMENT OF EMERGENCY SITUATIONS	44
4. RISK AND EMERGENCY MANAGEMENT FOR COMBINED AND LARGE HAZARDS	46
4.1. DEFINITION OF COMBINED / LARGE-SCALE DISASTERS	46
4.1.1. Definition of large-scale disasters	46
4.1.2. Definition of combined disasters	47
4.1.3. Differences between ordinary and large-scale disasters	49
4.2. EXPERIENCES AND LESSONS FROM COMBINED AND LARGE DISASTERS	51
4.2.1. Recent major experiences in the world	51
4.2.2. International survey summary	51
4.2.3. Best practices	55
4.3. RECOMMENDATIONS FOR MANAGEMENT OF COMBINED AND LARGE HAZARDS	58
5. CONCLUSIONS	60
6. REFERENCES	62



La gestion eficaz y eficiente es un proceso continuo y dinámico en el tiempo, antes, durante y después de la aparición de un peligro y sus consecuencias conexas.



La gestión de la carretera durante una Pandemia es también un proceso continuo y dinámico en el tiempo, antes, durante y después.



SEGURIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA		2015R01ES
		ÍNDICE
NECESIDAD DE ESTE DOCUMENTO.....	3	
ANTECEDENTES.....	4	
EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD FÍSICA.....	7	
DIFERENTES ENFOQUES METODOLÓGICOS.....	10	
PROGRAMAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN.....	13	
APLICACIÓN DE LOS CONOCIMIENTOS EN SEGURIDAD MEDIANTE EL DISEÑO.....	14	
MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE.....	15	
RECURSOS SOBRE SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUTURAS.....	17	



La correcta comprensión y el adecuado tratamiento de la seguridad de la infraestructura vial no sólo es importante para salvaguardar la propia infraestructura sino que también es importante para abarcar la protección de los valores sociales y económicos, etc.



El adecuado tratamiento de las carreteras durante una pandemia es importante no sólo para la infraestructura sino también para los valores económicos y sociales.

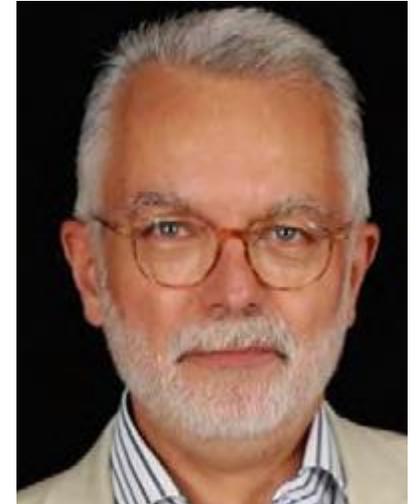
Presentaciones

Sobre la actual situación:



Presentación sobre la situación virus/carreteras en Italia

- Grupo de Estudio de PIARC “**SEGURIDAD DE LA INFRASTRUCTURA VIAL Y 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, 7 Miembros Corresponsales, 15 Países



Nuestra principal meta es: integrar la seguridad en los otros 15 asuntos relacionados con la infraestructura y el transporte (Comités Técnicos y Grupos de Trabajo de PIARC)

Situación en Italia (1/2) :

- La coordinación de la respuesta a la crisis de la COVID-19 está encomendada al **Departamento de Protección Civil**, que depende del Primer Ministro italiano, competente en materia de peligros naturales y gestión de crisis, y que consulta con el Parlamento; **tanto ANAS como las empresas de autopistas privadas** y las empresas ferroviarias son consultadas en el Directorio nacional para la gestión de la crisis
- **La emergencia sanitaria** está teniendo fuertes consecuencias también en las carreteras y en las operaciones de transporte: sólo se permite la movilidad para adquirir alimentos, por motivos de salud o de trabajo, o para dirigirse a la propia residencia; todas las actividades que el Gobierno no considere esenciales están suspendidas; se permite la producción, el transporte, la comercialización y la entrega de medicamentos, la tecnología sanitaria y los dispositivos médico-quirúrgicos, así como los productos agrícolas y alimentarios
- Es necesario crear o fortalecer el **Departamento de Seguridad en las Administraciones de Carreteras** para coordinar una respuesta eficaz en el seno de los organismos; algunas cuestiones importantes son: la protección del personal operativo y los nuevos equipos de seguridad y salud a bordo de los vehículos de servicio;

Situación en Italia (2/2) :

- Se necesitan **fondos especiales y una nueva ley de contratación pública** para garantizar la rapidez de los suministros, designando Comisionados de Salud en los niveles nacional/regional (al igual que en el caso de los terremotos o grandes desastres)
- El realizar el “**Smart working**” (**trabajo remoto y flexible**) también en las Administraciones de Carreteras, precisará una regulación totalmente nueva acerca de las funciones centrales y las territoriales (las periféricas)
- Se necesita, para todas las Administraciones Públicas, un sistema simplificado de contratación para la **adquisición de los dispositivos digitales** y poder así abrir camino al “smart working”
- Se ha solicitado oficialmente el empleo de **nuevas tecnologías para la lucha contra la difusión de la pandemia COVID-19**, alguna de ellas pueden constituir un riesgo para la privacidad individual pues “perfilan” a los usuarios de los teléfonos inteligentes
- Aparecen **nuevas amenazas cibernéticas** relacionadas con el envío a la web de comunicaciones aparentemente oficiales que estarían destinadas a la protección de la salud, pero que contienen virus informáticos, o con sitios websites de falsos expertos que son capaces de robar los contenidos de la computadora para pedir un rescate

En particular, es de prestar especial atención a:

Iniciativas del Ministerio de Innovación italiano en las últimas semanas

10 de Marzo – La Iniciativa Digital Solidaria: consistente en una campaña destinada a que las empresas de Internet y los editores, ofrezcan servicios gratuitos para ayudar a las personas a trabajar o estudiar desde sus hogares, o para ayudar y mejorar la vida de los ciudadanos durante el confinamiento.

19 de Marzo – Adquisición por vía rápida para la Administración Pública: consistente en un proceso simplificado para que todas las Administraciones Públicas adquieran bienes y servicios digitales, con especial referencia a los servicios que operan en la nube. Las entidades podrán adquirir estos bienes y servicios mediante un procedimiento negociado.

20 de Marzo – Iniciativa Innovar por Italia: Una nueva invitación a las empresas, universidades, organismos públicos y privados, y centros de investigación, asociaciones, cooperativas, consorcios, fundaciones e institutos, para el uso de tecnologías útiles para la monitorización y la contención del virus

23 de Marzo – Llamamiento rápido «Uso de nuevas tecnologías para luchar contra la COVID-19»: Un llamamiento rápido a que, durante tres días, se aportasen contribuciones para apoyar al Ministerio de Salud y al Instituto Superior de Sanidad, en colaboración con la OMS, a fin de determinar las mejores soluciones digitales disponibles para las aplicaciones de telemedicina y de atención domiciliaria de los pacientes y para la monitorización "activa" del riesgo de infección

Enfoque y medidas adoptadas en España en respuesta a la pandemia COVID-19 en lo concerniente al sector de la carretera y el transporte



José Manuel BLANCO SEGARRA



- Presidente del Comité “Funcionamiento y Financiación”



(ATC Asociación Técnica de la Carretera)



- Decano de la Demarcación de Extremadura del Colegio de Ms. Ingenieros de Caminos, Canales, Canales y Puertos
 - Presidente del Comité Nacional “Materiales de Carreteras” (2000-2012)
 - Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura (2006-2019)
 - Presidente del CT A.1 Funcionamiento de las Administraciones de Transporte (2016-2019)
 - Actual Secretario de lengua Española del CT 1.1 de PIARC
- “Funcionamiento de las Administraciones de Transporte”



Principales asuntos que deben abordarse – Enfoque de España

- **Declaración de estado de alarma.** Alcance. Designación de las **autoridades competentes**
- **Medidas generales del estado de alarma.** Los diferentes niveles jurisdiccionales **sub-nacionales (Comunidades Autónomas, administración local)**
- **Medidas generales relativas a la actividad y la circulación.** La misión del **MITMA**
- **Medidas acerca de:**
 - **Transporte de pasajeros** (y sus conductores)
 - **Transporte de bienes** (y sus conductores)
 - **Movimientos de las personas**
 - **Actividad administrativa**
- ❖ **Personal de Carreteras en las oficinas y servicios centrales.**
- ❖ **Personal de Carreteras “en campo” (la propia carretera)**
- ❖ **Las obras de carretera y el mantenimiento**
- ❖ **Consideraciones económicas acerca de la suspensión de los contratos**

La misión conjunta general

La Dirección General de Carreteras, al igual que todos los otros organismos de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, del Ministerio MITMA, está esforzándose en mantener el servicio y la actividad, pese a las difíciles circunstancias.

Objetivo: proteger la salud de los ciudadanos y mitigar en la medida de lo posible los efectos económicos y sociales de esta emergencia sanitaria nacional y mundial.

Las medidas que están siendo adoptadas: están siendo publicadas y difundidas lo más ampliamente posible a través de todos los canales, buscando su conocimiento por parte del público, y promover con transparencia en lo posible la confianza en estas horas tan angustiosas.

Declaración del estado de alarma en España

- La OMS declaró el 30/01/2020 la “emergencia de salud pública de importancia internacional” (ESPII o EPHIC por sus siglas en inglés) y el 11/03/2020 declaró la COVID-19 como pandemia global causada por el coronavirus SARS-CoV-2.
- El Gobierno de España ha declarado el 14/03/2020 el estado de alarma para la gestión de la crisis de salud pública (RD 463/2020) en todo el territorio nacional
 - Afecta **a todos los individuos, carreteras y medios de transporte.**
 - Declara al Gobierno como la autoridad competente y designa 4 autoridades competentes bajo la dirección del Presidente, cada uno en sus área de responsabilidad: los Ministros de: Defensa; Interior; **Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)**; y el de Salud. Todas las restantes responsabilidades se concentran en el Ministerio de Salud

Estado de alarma en España – Medidas Generales

- **Dichos Ministros están habilitados para, sin necesidad de procedimiento administrativo, dictar las órdenes resoluciones e instrucciones interpretativas de todo tipo que, en sus respectivas esferas de actividad, se necesiten para garantizar la prestación de los servicios, en orden a la protección de las personas, bienes y lugares.**
- **Los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad** pueden practicar las comprobaciones necesarias en las **personas, bienes, vehículos, locales y establecimientos** para verificar las actividades y servicios. Es deber de los **ciudadanos** el colaborar.
- Las administraciones **sub-nacionales** (regional, provincial y local) conservarán las competencias que les están otorgadas por la legislación vigente, para la gestión ordinaria (incluyendo las relativas a carreteras y a transporte), a fin de mantener las operaciones diarias.
 - **Ello siempre en el marco de las órdenes directas de la autoridad nacional competente** a los efectos del estado de alarma, y de su obligatoria cooperación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Esto incluye a todas las administraciones de carreteras y transporte.

Medidas generales sobre actividad y circulación - Misión del MITMA

- **Cierre** de todo tipo de establecimientos educativos, comerciales, hoteleros, restaurantes y bares, culturales y recreativos, espectáculos y eventos públicos, etc., **excepto aquellos considerados esenciales**, y siempre evitando las multitudes y manteniendo una **distancia mínima de seguridad de 1 m entre las personas (pero se recomienda encarecidamente que cuando se pueda, sea de 2-4 m)**.
- Está **prohibido circular** (incluyendo caminar o cualquier otro modo activo) por las vías públicas, senderos, calles, etc. salvo **individualmente (*)** y **tan sólo para las siguientes actividades**:
 - Adquisición de alimentos, productos farmacéuticos y de primera necesidad (incluyendo acudir a las entidades financieras y de seguros o al repostaje en gasolineras)
 - **Desplazarse al lugar de trabajo y regreso**
 - Fuerza mayor o situación de necesidad
 - Cuidar o (*) acompañar a mayores, menores, dependientes, con discapacidad o vulnerables.
- **El MITMA** dictará los **actos y disposiciones necesarias** para asegurar la **movilidad** de manera que los ciudadanos tengan acceso a su trabajo y a los servicios básicos, y el **transporte de bienes** para garantizar el abastecimiento.

Medidas acerca del Transporte de Pasajeros (y sus conductores)

- **Transporte colectivo, público o privado, por Carretera, ferrocarril, aire o agua:**
 - Para **cortas distancias**: ajustes sucesivos de la oferta, de acuerdo a la realidad local (especialmente complicada en los trenes suburbanos, metros, y autobuses) para disuadir de viajes innecesarios y al mismo tiempo, mantener la distancia mínima entre pasajeros. Atención especial a las horas punta y a las horas valle
 - En **distancias medias y largas**: en la actualidad las reducciones de la oferta son ya cercanas al 90%
 - El **aforo máximo de los vehículos para transporte de pasajeros** se ha reducido a **un tercio**
 - Para la **protección de los conductores de autobús** si no están protegidos por una mampara o cabina, los pasajeros no usarán la puerta delantera (salvo que el ticket les haya de ser facilitado por el conductor). La fila tras el asiento del conductor deberá mantenerse desocupada.
 - Se está desanimando al uso de dinero físico siempre que se pueda, en el pago a conductores u otros.
- **Taxis y vehículos por encargo con conductor**: un pasajero como máximo, excepto en los casos antes mencionados (*).

Medidas relativas al Transporte de bienes (y sus conductores)

- La mayor parte del transporte interno se realiza por carretera, por lo que es necesario establecer condiciones que faciliten el transporte de mercancías para garantizar el abastecimiento, **y pensar en los conductores de los transportes de mercancías:**
 - En el caso de los transportes de mercancías, **se permiten dos personas en la cabina**, si ello es necesario
 - Las áreas de servicio, estaciones de servicio, centros de logística, centros de carga y descarga, etc. que tengan **aseos**, deben permitir a los transportistas utilizarlas. Aquellos que tienen una cocina, servicios de restaurante o dispensadores de comida preparada, deben proporcionarles un servicio de **catering**. El catering no puede consumirse dentro de los edificios.
 - **Las Áreas de Servicio de propiedad pública y las de las autopistas de peaje** se mantendrán abiertas, bien atendidas y limpias. Sus tiendas de venta de alimentos, productos de limpieza o higiene personal, o productos de automoción, permanecerán abiertas.
 - Se prorroga la validez de todas las **tarjetas de calificación de conductores** que expiren (certificado de competencia profesional) para que sigan siendo válidas hasta al menos 120 días después de la alarma.
 - Se permite que los **establecimientos de arrendamiento de vehículos** permanezcan abiertos, pero sólo para uso profesional de los transportistas de carga (se está considerando ampliarlos a la población).

Medidas relativas movimientos de las personas y a la actividad administrativa

- **El Ministerio del Interior puede decidir el cierre de carreteras** por razones de salud pública, seguridad o fluidez del tráfico, o restringir la circulación de ciertos vehículos
 - **Algunas pequeñas localidades o edificios ya están bloqueados por razones de salud.** Las ciudades están en la práctica semibloqueadas ya que los viajes privados están prohibidos y los controles y multas severas se están incrementando para prevenir los viajes inapropiados, incluso a las segundas residencias
- **Actividad administrativa: se suspenden** los plazos de prescripción y caducidad de las acciones y derechos y los de los procedimientos de tramitación de las entidades del sector público. Se pueden acordar medidas para evitar daños graves al interesado, o se puede prorrogar el plazo si el interesado está de acuerdo.
 - Se procura que la tramitación de los procedimientos continúe, y se evita, en la medida de lo posible, **el uso y envío de documentos en papel** (utilizando en su lugar los digitales)
 - **La documentación necesaria para el pago** a los empleados y las empresas debe seguir emitiéndose con normalidad.

Medidas relativas al Personal en las Oficinas y Servicios Centrales

- **Puestos y funciones críticas o prioritarias:** disponibles y conectados en todo momento mediante móvil y el correo electrónico. Además de los puestos directivos (y personal de apoyo que precisen), los relacionados con la seguridad, tecnología de la información, comunicaciones, y mantenimiento de edificios.
- **Posiciones y funciones críticas o prioritarias:** disponibles y conectadas en todo momento, a través del móvil y el correo electrónico. Además de la gestión de alto nivel (y sus unidades de apoyo), las relacionadas con la seguridad, la tecnología de la información, las comunicaciones, el mantenimiento de edificios.
- **Trabajo no presencial:** para todos aquellos empleados públicos cuyas funciones lo permitan (la mayor parte del personal de las oficinas y servicios centrales).
- **Permanecerán en sus domicilios (a disposición de los Jefes de su centro de trabajo):** aquellos empleados cuyas funciones no sean críticas y no puedan ser realizadas mediante trabajo no presencial (atención directa al público, ordenanzas, conductores de coches oficiales, secretarías...).
- **Presencia en el trabajo:** la mínima necesaria y siempre que las recomendaciones sanitarias y los medios de protección disponibles lo permitan. Cierre de oficinas de servicios públicos. Intentar reducir al máximo la apertura de oficinas de registro mediante la coordinación con las de las Delegaciones del Gobierno.

Medidas relativas al personal “en campo” (la carretera)

- **Los directores de contratos de obras**, contratos de mantenimiento y los inspectores de carreteras de peaje estarán permanentemente disponibles, conectados mediante el móvil y correo electrónico, y realizarán las visitas que consideren necesarias, tratando de limitarlas (siempre siguiendo las recomendaciones sanitarias) y comunicarán inmediatamente cualquier incidente relevante.
 - Asimismo, el personal que colabore con los Directores en dichas funciones
- Los jefes expedirán un **permiso de movilidad** (salvoconducto) a quienes lo necesiten para justificar sus movimientos en caso de control por parte de las Fuerzas de Seguridad.
- Se han divulgado medidas específicas de protección individual **para los conductores y motociclistas de vehículos oficiales**, incluyendo el manejo de la documentación que deben llevar, ventanas abiertas cuando sea posible, ausencia de calefacción o aire acondicionado, etc. También sobre el comportamiento del posible acompañante (en diagonal, hablar lo menos posible...).

Medidas relativas a las obras de carretera y mantenimiento

- **Concepto clave:** la pandemia es un problema de salud pública, no específicamente de salud y seguridad en el lugar de trabajo.
 - Por lo tanto, las empresas no tienen que modificar sus Planes de Salud y Seguridad, sino que deben incorporar las instrucciones y criterios de la Autoridad Sanitaria en sus Protocolos y tratarlos con los subcontratistas y trabajadores autónomos, especialmente si comparten instalaciones.
 - **Los trabajos de construcción continúan** (en carreteras, ferrocarriles...), con refuerzo de las precauciones preventivas, aunque hay problemas ocasionales debido a la falta de suministro de algunos materiales o problemas de alojamiento y alimentación de los trabajadores.
 - Algunos municipios han ordenado la paralización de sus obras públicas, pero no de las privadas, seguramente porque ello podría dar lugar a considerables reclamaciones económicas en el futuro.
 - **Licitaciones y adjudicaciones:** los procedimientos administrativos se suspenden en general, por lo que parece lógico que la Plataforma de Contratación no publique la suspensión de cada licitación individual, ya que podría bloquearse, sino sólo las licitaciones y adjudicaciones que, por determinadas razones, deben continuar.

Medidas relativas a las obras de carretera y mantenimiento

- **La vigilancia, el mantenimiento (operaciones) y la conservación ordinaria** también continúan, es un servicio esencial. Se ha recordado a las empresas de dichos contratos o concesiones, su obligación de prestarlo de manera permanente.
- **Prioridad:** vigilancia, atención primaria a los accidentes e incidentes, comunicaciones, control de túneles, vialidad invernal.
- **Medidas reforzadas de prevención:**
 - Reducir los equipos humanos y dividirlos en dos o más.
 - Medidas preventivas extremadas y desinfección de los elementos compartidos al principio y al final de cada turno.
 - Evitar los contactos personales al transmitir las noticias, órdenes o novedades (utilizar el móvil o el correo electrónico), incluso a terceros.
 - .../...

Consideraciones económicas acerca de la suspensión de contratos

- **Contratos de obras públicas, servicios o suministros, cuya ejecución sea imposible debido a la COVID-19** o a las medidas adoptadas: el contratista puede solicitar la suspensión y la prórroga del plazo. Si no recibe respuesta en el plazo de 5 días, debe entender que su reclamación le ha sido rechazada.
- **Si se aprueba la suspensión:** la entidad contratante tendrá que pagar los daños y perjuicios, pero sólo se tendrán en cuenta los siguientes, previa solicitud y acreditación:
 - Gastos salariales
 - Mantenimiento de las garantías y seguros
 - Alquiler o mantenimiento de maquinaria o instalaciones asignadas al contrato y que no pueden ser utilizadas para ningún otro fin.
- Además, **el contratista de la obra deberá estar al día con sus obligaciones sociales y laborales** y con los pagos a los subcontratistas y proveedores.

Presentación oral acerca del Estudio de Caso sobre el Plan de continuidad del negocio y las acciones llevadas a cabo en la autopista Hanshin, Japón

- Comité Técnico 1.5 de PIARC “**GESTIÓN DE DESASTRES**” (2020-2022)
- **Presidente: Yukio ADACHI (Japón)**
Director Ejecutivo, Hanshin Expressway Engineering Co., Ltd., Osaka JAPAN
- 22 miembros y 12 miembros corresponsales, de un total de 23 países



Nuestra principal meta es: potenciar las técnicas de gestión de desastres en la carretera

Preguntas y Respuestas

Moderadas por

- Christos Xenophontos
- Patrick Malléjacq



Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Yukio Adachi (Japón), presidente del Comité Técnico “Gestión de desastres” (CT 1.5)
- Saverio Palchetti (Italia), presidente del Grupo de Estudio “Seguridad de la infraestructura vial y del transporte” (GE 3.1)
- José Manuel Blanco Segarra (España), secretario del Comité Técnico “Funcionamiento de las Administraciones de Transporte” (CT 1.1)

- Organizadores:
 - Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
 - CT 1.1: Christos Xenophontos, José Manuel Blanco Segarra y Jonathan Spear; CT 1.5: Yukio Adachi; CT 2.4: Valentina Galasso; y GE 3.1 Saverio Palchetti

Conclusión y próximos pasos



Descargo de responsabilidades

Puesto que actuar con premura es esencial, es de señalar que es posible que los conocimientos y prácticas que aquí se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

“Las ideas y ejemplos que aquí se comparten lo son únicamente a título ilustrativo. No representan necesariamente la política oficial. Las ideas presentadas serán objeto de una evaluación más detallada y se utilizarán, a su debido tiempo, para la formulación de recomendaciones sobre políticas y prácticas. Si bien se ha tenido cuidado en la preparación de este material, no se aceptará responsabilidad alguna por los posibles perjuicios que pueda causar.”

Datos de contacto

- christos.xenophontos@dot.ri.gov
- jmblanco@fomento.es
- vgalasso@deloitte.it
- jonathan.spear@atkinsacuity.com
- s.palchetti@stradeanas.it
- yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp

- Si lo necesita, contacte con info@piarc.org

Gracias por su atención

- Está previsto celebrar otros webinarios PIARC
- La próxima semana: debate acerca de:
 - Acciones y experiencias de las autoridades en China durante la COVID-19
 - Medidas adoptadas en EE.UU. por las autoridades de carreteras
 - Perspectiva del sector privado en la zona del Golfo
 - Material del Comité de Operaciones de la red de carreteras / Sistemas Inteligentes de Transporte (RNO / ITS por sus siglas en inglés)
- Estamos planeando asimismo webinarios en español y en francés

Valentina GALASSO, presidenta del TC 2.4

- Valentina GALASSO es Senior Manager en Deloitte Consulting, donde dirige un equipo de consultoría sobre el sector de los servicios públicos y el gobierno, especialmente enfocado en el transporte.
- Tiene 10 años de experiencia adquirida trabajando con importantes clientes en Italia y Europa y en proyectos relacionados con el diseño de sistemas de apoyo a la gestión de redes de carreteras, análisis de procesos de negocio y reingeniería en el campo del transporte, consultoría en el desarrollo de soluciones ITS y diseño de sistemas de monitorización y control.
- Está titulada en Ingeniería Industrial e Ingeniería de Sistemas por la Universidad Federico II de Nápoles (Italia) y por la École Normale Supérieure Paris-Saclay (Francia).
- Es miembro activo de PIARC desde 2012, y actualmente preside el TC 2.4 sobre "Operaciones de la red de carreteras / Sistemas Inteligentes de Transporte" para el Ciclo Estratégico 2020-2023.



Jonathan H. Spear

BA (Hons), MSc (Eng), DMS, FCIHT, CTPP



- **Organización:** Atkins Acuity (Sector Privado, EAU y PIARC Reino Unido)
- **Rol actual:** Director y Atkins Fellow, en Política y Planeamiento del Transporte, Dubai
- **Asociaciones:** CIHT (Miembro y Presidente del Dubai Group)
- **Principales Intereses:** Desarrollo organizativo, Gobernanza de estructuras y procesos, Tecnologías y modelos de servicio emergentes, Política de Transporte, Planificación para la Incertidumbre
- **Rol en PIARC:** Presidente en el CT 1.1 de su Tema 2 (la transformación y el nuevo papel de las Administraciones de Transporte frente a las Tecnologías Disruptivas y los Modelos de Servicio) y Corresponsal de Terminología
- **Anteriores focos en PIARC:** Integridad, Gobernanza multimodal, Gestión de los cambios



Christos S. XENOPHONTOS, Presidente del CT 1.1

- Subdirector en RIDOT con más de 33 años de experiencia en el campo del transporte como Ingeniero, Director de Proyectos y Administrador.
- Ha dirigido un gran número de funciones importantes tales como, Administración de Contratos, Derechos Civiles, Seguridad de Carreteras, Gestión de Flotas, Gestión del Rendimiento y Desarrollo Profesional y Formación.
- Dirige las Áreas de Investigación e Innovación de RIDOT, incluyendo el Área de Vehículos Conectados y Autónomos.
- Es presidente del CT 1.1 de PIARC “Funcionamiento de las Administraciones de Transporte” y es copresidente del Comité Permanente de TRB, A0010 de Cooperación Internacional y Vicepresidente del Comité de AASHTO sobre “Gestión basada en el rendimiento”
- Secretario de lengua inglesa del Comité A.1 de PIARC, “Funcionamiento de las Administraciones de Transporte” durante el ciclo 2016-2019.



¡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

