



# COVID-19

## Sesión de debate en línea

**8 de abril de 2020, 13 h (hora de París)**

# ¿Cómo plantear un tema, hacer una pregunta o compartir una práctica?

- **El micrófono y la cámara de los participantes deben ser apagados**
- **Utilice la función "Chat" de Zoom (abajo a la derecha de la ventana principal)**
  - ⇒ Envíe un mensaje a "Todos los participantes" (esta es una de las opciones de "chat")
- **Nota: sólo las preguntas que son específicas para las carreteras o el transporte por carretera**
- Ese canal es monitoreado por Christos Xenophontos (Presidente del CT 1.1 de PIARC)
- Christos planteará las preguntas a los panelistas pertinentes

# Esta sesión está siendo grabada

- El video resultante se compartirá en [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

# Descargo de responsabilidad

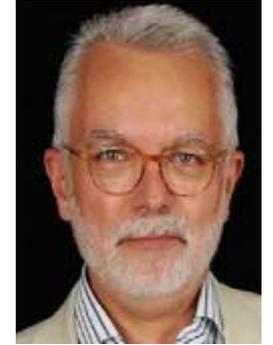
Dado que el tiempo es esencial, es probable que los conocimientos y las prácticas que se comparten no hayan sido aprobados oficialmente por las autoridades oficiales de cada país.

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

# Concepto clave: Centrarse en el corto plazo. El mundo está pasando por una crisis y cada día cuenta.

- **Compartir urgentemente los conocimientos y las prácticas actuales entre los miembros de PIARC a fin de apoyar las respuestas a la pandemia en tiempo casi real.**
- Esos conocimientos y la práctica actual no se han confirmado todavía como válidos o eficaces, y lo que funciona en algunas partes del mundo puede no ser pertinente en otras.
- Sin embargo, la inspiración puede encontrarse en cualquier lugar, y una buena idea ahora podría salvar vidas, mejorar la capacidad de recuperación de las empresas y reducir al mínimo la interrupción de los servicios.
- Nota: Paralelamente, PIARC está planificando acciones a medio y largo plazo para cuando la pandemia esté en un estado manejable y sustancialmente bajo control.

# Equipo de respuesta de PIARC COVID-19



## Resumen del mandato

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

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

## Membresía actual

- Patrick Mallejacq, Secretario General de PIARC (Presidente)
- Christos Xenophontos, Rhode Island DOT, Presidente del CT 1.1 (EE.UU.)
- José Manuel Blanco Segarra, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, CT 1.1 Secretario español (ES)
- Jonathan Spear, Atkins Acuidad, Líder del GT 2 del CT 1.1 (EAU/Reino Unido)
- Valentina Galasso, Deloitte Consulting, Presidente del CT 2.4 (IT)
- Yukio Adachi, Hanshin Expressway Engineering Co, CT 1.5 Chair (JP)
- Saverio Palchetti, ANAS S.p.A. TF 3.1 Presidente (IT)
- Andrea Peris, Comité Nacional del Paraguay (PA)
- Otros como invitados

Para obtener más información, póngase en contacto con [info@piarc.org](mailto:info@piarc.org)

# Agenda y estructura

- Breve introducción a PIARC
- Cuestiones a las que se enfrentan los operadores y las administraciones de carreteras
- Presentaciones de los países sobre la situación actual:
  - Resumen de los seminarios web anteriores de PIARC
  - Consecuencias actuales y amenazas futuras para el sector de los peajes en Grecia
  - Consecuencias actuales y amenazas futuras para el sector de los peajes en Australia
  - Transporte "público" versus "masivo" al salir de la emergencia del Covid-19
- PREGUNTAS Y RESPUESTAS
- Conclusión y próximos pasos

# Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Jonathan Spear, Comité sobre la actuación de las administraciones de transporte (CT 1.1)
- Miguel Caso Florez, Director Técnico de la Secretaría General de PIARC
- Bill Halkias, Director Gerente y Director General de la Autoridad de Operaciones de Peaje de Attica, Attikes Diadromes SA, Grecia
- Alan Colegate, A/ Director Ejecutivo Dirección de Estrategia y Comunicaciones, Main Roads Australia Occidental
- Eng. Tommaso Bonino, Director técnico de SRM (Autoridad de Transporte Público del Área Metropolitana de Bolonia), Italia

# Introducción

## ¿Qué es PIARC?



# ¿Qué es PIARC?

- **PIARC** es el nuevo nombre de la **Asociación Mundial de la Carretera**
- Fuimos fundados en 1909 como una asociación **sin fines de lucro y no política**
- Nuestro objetivo es organizar el intercambio de conocimientos sobre todas las cuestiones relacionadas 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 toda la gama de cuestiones de transporte relacionadas con las carreteras y los transportes conexos;
- Identificar, desarrollar y difundir **las mejores prácticas y dar un mejor acceso a la información internacional**;
- Examinar en el marco de sus actividades las necesidades de los **países en desarrollo y los países en transición plenamente**; y
- Diseñar, producir y promover **herramientas eficientes para la toma de decisiones** en asuntos relacionados con las carreteras y el transporte.
- La Asociación moviliza la experiencia de sus miembros
- A través de operaciones guiadas por un **Plan Estratégico de 4 años**

# COVID-19

## Los problemas a los que se enfrenta Operadores y Administraciones de Carreteras



# Tema 1: Garantizar la salud y la seguridad de los empleados

- En general
- Para la atención al cliente, la línea de frente o la atención directa 24/7 del personal que trabaja con los clientes - operadores de cabinas de peaje, eCT.
- Para el personal que trabaja en las oficinas y el personal que trabaja en otras instalaciones o en la propia carretera

# Tema 2: Mantener la actividad y la continuidad de la empresa

## 1/2

- Con recursos humanos limitados
- Cuando se requiere o se aconseja al personal que trabaje desde su casa
- Cómo apoyar a los empleados con preocupaciones de alto riesgo (personas con salud crónica o condiciones subyacentes, personas con problemas autoinmunes, eCT.)
- Cuando una proporción de la fuerza de trabajo se ve obligada a aislarse o está enferma
- Impactos indirectos (por ejemplo, el cierre de escuelas sobre la disponibilidad de personal, la moral del personal)

## Cuestión 2: Mantenimiento de la actividad y la continuidad de las operaciones 2/2

- Cómo priorizar entre las actividades "esenciales" y "no esenciales"
- Oportunidades de mantenimiento durante un período de baja demanda
- Despliegue de la tecnología (por ejemplo, teleconferencias)
- Mantener vínculos estratégicos entre los ministerios, las administraciones de carreteras, los operadores y los asociados de la cadena de suministro

## Número 3: Impacto en el transporte 1/2

- Enfrentando una importante disminución dentro y entre muchos países
- Mantener los vínculos críticos y las corrientes esenciales de bienes, regulando al mismo tiempo el movimiento de personas
- Cancelaciones o reducciones en el transporte público
- Dando consejos (VMS, eCT.) para no hacer viajes no esenciales
- Impactos económicos, sociales y ambientales más amplios (por ejemplo, ya se ha observado que la reducción del transporte ha dado lugar a una reducción de las emisiones y de la contaminación terrestre y marina, mientras que la reducción de los viajes también ha dado lugar a una reducción de los ingresos por la disminución de los impuestos y las tarifas de la gasolina)

## Cuestión 3: Impacto en el transporte 2/2

- Comprobar si se aplican las limitaciones del número máximo de personas en los vehículos
- Comprobar si se prestan los servicios adecuados a los transportistas de mercancías y a los autobuses

## Número 4: Relaciones de negocios

- Relación con los socios de la cadena de suministro, los contratistas y las pequeñas y medianas empresas (incluida su propia planificación y ejecución de la continuidad del negocio)
- Apoyar a las empresas, especialmente a las solventes o esenciales
- Ejercicio de las disposiciones contractuales (por ejemplo, fuerza mayor)
- Aplicación de los contratos de concesión
- Lidiar con los costes y retrasos añadidos

## Cuestión 5: Relaciones con los clientes y las partes interesadas y trabajo conjunto

- Proporcionar información oportuna y precisa desde la perspectiva del usuario
- Tomar medidas coherentes y eficaces en un complejo colectivo de organismos públicos
- Equilibrar la planificación técnica y la ejecución con las directivas de las autoridades civiles
- Gestionar las relaciones con los medios de comunicación y comunicar los mensajes clave

# Tema 6: Seguridad

- Aumento de los ciberataques
- Cambios en las funciones del personal operacional de primera línea
- Mantener la seguridad ante el aumento del acceso a los empleados de teletrabajo
- Relaciones con los servicios de emergencia, el ejército, la defensa civil, eCT.

# Presentaciones

## Resumen de los seminarios web anteriores de PIARC



# Jonathan H. Spear

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



- **Organización:** Atkins Acuity (Sector privado, Emiratos Árabes Unidos y WRA Reino Unido)
- **Papel actual:** Director y Miembro Atkins, Política y Planificación del Transporte, Dubai
- **Asociaciones:** CIHT (Miembro y Presidente del Grupo de Dubai)
- **Intereses principales:** Desarrollo organizacional, estructuras y procesos de gobierno, tecnologías emergentes y modelos de servicio, política de transporte, planificación de la incertidumbre
- **Papel actual de PIARC:** Copresidente del CT 1.1 Tema 2 (Papel de los organismos de transporte en la conformación de las tecnologías disruptivas y los modelos de servicio) y corresponsal de terminología
- **Áreas de interés anteriores de PIARC:** integridad, gobernanza multimodal, gestión del cambio

# Webinars COVID-19 de PIARC - Contribuciones hasta la fecha

## 25 de marzo

- El COVID-19 y la situación de las carreteras en **Italia** (*Saverio Palchetti*)
- Enfoque y medidas adoptadas en **España** en respuesta a COVID-19 en el sector de las carreteras y el transporte (*José Manuel Blanco Segarra*)
- Planificación de la continuidad del negocio en la gestión de autopistas en **Japón** (*Yukio Adachi*)

## 1 de abril

- El impacto de COVID-19 en el transporte en los Estados Unidos **de América** (*Jim Tymon*)
- COVID-19 - Una perspectiva del sector privado de los Emiratos Árabes **Unidos** (*Jonathan Spear*)
- COVID-19 - El papel de las **operaciones de la red de carreteras** y los STI (*Valentina Galasso*)
- Acciones y experiencia de las autoridades viales en **China** durante el brote de COVID-19 (*Jian Wang*)

# Webinars COVID-19 de PIARC - 10 temas emergentes clave

- Seguimiento de los cambios en la demanda de transporte y sus consecuencias (por ejemplo, la caída de los ingresos)
- Cambios en la función, el mandato y las facultades de los organismos de transporte en tiempos de crisis
- Mantener abiertas y en funcionamiento las principales redes e instalaciones viales
- Regulación y mantenimiento del movimiento de bienes y trabajadores esenciales
- Garantizar la salud y la seguridad del personal de los organismos de transporte, especialmente de los que desempeñan funciones operativas
- Conectar, gestionar y mantener la eficacia del personal de oficina que trabaja desde casa
- Continuar, posponer o adelantar las actividades de construcción y mantenimiento de carreteras
- Gestión de la movilidad personal durante las restricciones de viaje de COVID-19 (incluyendo aplicaciones inteligentes)
- Relaciones con la cadena de suministro, incluida la gestión, continuación y variación de los contratos
- Implicaciones a largo plazo más allá de la crisis inmediata, incluyendo el cambio de comportamiento de los usuarios, la planificación de la resistencia de los negocios y el desarrollo acelerado de la tecnología y la automatización

# Miguel CASO FLOREZ

- Director Técnico de la Secretaría General de PIARC





# Seminario web en español COVID-19 y las carreteras

**Miguel Caso Flórez**

Director Técnico de PIARC

#PIARCCOVID19

Abril 2020

# Webinar "COVID-19 y las carreteras" en español

- Celebrado el 7 de abril.
- Presentaciones de: España, Colombia, Chile, Paraguay, Argentina y México.
- Temas analizados desde la perspectiva del sector vial:
  - Garantizar la salud y la seguridad de los empleados y usuarios
  - Mantener la actividad y la continuidad de las operaciones
  - Gestión de los impactos en el transporte
  - Gestión de los impactos en la economía y la cadena de suministro. Preparar la reactivación de la economía después de la crisis.
  - El mantenimiento de las carreteras y el transporte de mercancías son esenciales
  - Relaciones y colaboración con los clientes y las partes interesadas. Control de fronteras.
  - Seguridad (incluida la seguridad cibernética)
  - Cómo el sector vial está siguiendo las normas de emergencia
  - Repercusiones de la aplicación de la ley en el transporte por carretera
  - Apoyo de tecnologías (ITS, aplicaciones para teléfonos inteligentes)

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

# COVID-19 y carreteras en España

- Declaración del estado de alarma nacional el 14 de marzo, reforzada el 29 para suspender por dos semanas todos los trabajos y actividades no esenciales. El mantenimiento de las carreteras, el transporte de mercancías y de pasajeros son esenciales
- Ejercicio de las funciones de alarma por parte de 4 Ministros, uno de ellos del MITMA en el que se integran las carreteras, la infraestructura y el transporte. No hay necesidad de procedimientos administrativos. Control de las fronteras.
- Confinando la población. No hay movimiento (movilidad) ni siquiera en los modos activos, pero para las actividades esenciales
  - Suspensión de las actividades comerciales
  - Suspensión de los plazos administrativos
  - Difusión del teletrabajo y la administración electrónica
  - Control administrativo del transporte: reducción
  - **Ajustar dinámicamente la oferta y la demanda de transporte**
  - No hay excepción de peaje. Importancia de las áreas de servicio
  - Caída del tráfico ligero hasta el 10%, de los camiones hasta el 40%
  - Medidas para la protección y el cuidado de los conductores de transporte y los trabajadores desplazados
  - Instrucciones de la Dirección General de Carreteras para Empleados y Obras. Determinación de los puestos críticos o prioritarios. Determinación de aspectos prioritarios de mantenimiento.

# COVID-19 y carreteras en Colombia

- Colombia ha adoptado en paralelo medidas para luchar **contra la crisis sanitaria y reactivar la economía**.
- La infraestructura ha sido identificada como un sector prioritario.
- Medidas para los trabajadores y usuarios, para las empresas, para los proyectos de carreteras y para la administración de carreteras:
  - Restricciones en el uso de las carreteras.
  - Puntos bioseguros para los conductores profesionales.
  - Los empleados mantienen el salario completo (subsidio para los demás).
  - Protocolos de bioseguridad para trabajadores y proyectos.
  - Nuevo calendario fiscal, supresión parcial del IVA.
  - Pagos por adelantado a las compañías de carreteras.
  - Cambio temporal de actividad al sector de la salud.
  - Las obras de la carretera suspendidas, excepto las operaciones, las emergencias y las obras que no pueden detenerse.
  - Examen del equilibrio económico de los contratos.
  - Plan de reactivación para las obras de carreteras.
  - Continuidad de los servicios de administración de carreteras a través del trabajo a domicilio.
  - Exención de los peajes de las carreteras.
  - Creación de un Centro de Logística y Transporte.

# COVID-19 y carreteras en Chile

- El estado de desastre ha sido declarado el 19 de marzo. Permitió proteger la cadena de suministro, el transporte de suministros sanitarios y pacientes, proteger las fronteras y asegurar la producción y distribución de bienes.
- Uso restringido de los caminos (incluyendo los modos de caminar y de actividades).
- El Ministerio de Transporte debe asegurar la conectividad para las actividades permitidas.
- El transporte de mercancías por carretera no está restringido.
- **Tareas prioritarias de la administración vial:** actividades de seguridad y protección, informática y comunicaciones.
- Empleados de carretera: empleados en condiciones de riesgo (incluidas las mujeres embarazadas) que trabajan estrictamente en casa.
- Empleados de carretera en el campo: para operaciones y trabajos de mantenimiento.
- Gestión de contratos de emergencia: proceso rápido de publicación de la convocatoria de proyectos, adjudicación, reprogramación, recepción de las obras y suspensión de las mismas (revisión semanal de los contratos).
- Prioridades: mantener la conectividad, responder a los accidentes, funcionamiento de los túneles y servicio de invierno.

# COVID-19 y carreteras en Chile



Los puntos de control de movilidad



Barreras de desinfección en las carreteras



Transporte público en Santiago

# COVID-19 y carreteras en Paraguay

- El Ministerio PWC emitió directrices para mantener las obras de carreteras en marcha (restricciones en la región de la capital).
- El Ministerio PWC está construyendo 2 hospitales de emergencia en menos de un mes.
- Esfuerzos de coordinación y comunicación con representantes del sector privado de carreteras.
  - La mayoría de las obras viales están abiertas (excepto en la región de la capital) para mantener la economía activa.
  - Protocolo de bioseguridad para las estaciones de peaje y de pesaje.
  - Campañas de educación en materia de bioseguridad para los trabajadores.
  - Restricciones en la ocupación de vehículos, billetes electrónicos.
  - Protocolos de bioseguridad para taxis y conductores de autobuses.
  - Barreras de desinfección en las carreteras.
  - El MPWC coopera con los bomberos para la desinfección de lugares públicos.
  - Controles de carretera de la policía para hacer cumplir el bloqueo.
  - La Policía Nacional y el Ejército apoyan el transporte de ciudadanos durante las horas con prohibición de circulación.

**El sector vial se considera un callejón durante las crisis para garantizar el acceso a los suministros y la atención de salud y para mejorar la economía**

# COVID-19 y carreteras en Paraguay



Los puntos de control de movilidad



Barreras de desinfección en las carreteras y terminales de autobuses



Equipo de MPWC desinfectando las calles



Hospitales de emergencia en construcción



Desinfección de las estaciones de carretera



Controles sanitarios en las carreteras

Las obras viales bajo el nuevo protocolo de bioseguridad



# COVID-19 y carreteras en Argentina

- La emergencia sanitaria fue declarada el 17 de marzo.
- La economía no puede estar por encima de la vida de las personas (dijo el Presidente de Argentina).
- Uso obligatorio de la aplicación COVID-19 para cada persona que entre al país.

## Medidas para el sector vial:

- Se promueve el transporte de mercancías por carretera, suspensión temporal de las restricciones.
- Líneas de peaje (y puestos de control) reservadas al personal de carga, salud y seguridad.
- Retención de vehículos al violar el bloqueo.
- La reducción de los heridos de guerra ofreció camas de hospital adicionales.
- Promoción de los vehículos privados (aparcamiento gratuito) y de los modos activos.

**Esta crisis debe ser vista como una oportunidad para repensar la conexión entre las personas, y el diseño, operación, seguridad y mantenimiento de las carreteras. Después de la crisis no volveremos a la situación anterior.**

# COVID-19 y carreteras en Argentina



Los puntos de control de la movilidad y las consecuencias de la retención



Control de carga por carretera



Controles sanitarios en los autobuses



Uso de los STI para la gestión de crisis de COVID-19

# COVID-19 y las carreteras en México

- El Ministerio y el Instituto de Investigación (IMT) publicaron recomendaciones para el transporte por carretera durante COVID-19. Incluyendo: comunicación con empleados y clientes, operadores de transporte y conductores, trabajo a domicilio, salud y cuidado de los metales.
- Directrices rápidas para el transporte público y COVID-19: limpieza y desinfección, servicio mínimo durante la pandemia, capacidad de nuevos pasajeros, protocolos de bioseguridad, trabajadores y comunicación.
- En las carreteras de peaje: requisitos de operación y mantenimiento (sólo para preservar la integridad de la infraestructura), nuevos protocolos de bioseguridad para las estaciones de peaje, apertura de las puertas del peaje limitada a una cola de 200 metros.
- En las carreteras sin peaje: se suspenden los trabajos de construcción y mejora, sólo los trabajos de mantenimiento para asegurar la conectividad e integridad de la infraestructura. Suspensión de los procesos de licitación y ampliación de los calendarios de obras.
- **Buena práctica:** Colaboración estrecha con la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad.
- **Desafíos:** Estructura federal vs. homogeneidad, municipios cerrando carreteras, equilibrio de rentabilidad de la operación de transporte de pasajeros por carretera mediante la reducción de la flota.

---

# **RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES DEL SEMINARIO WEB EN ESPAÑOL CELEBRADO EL 7 DE ABRIL DE 2020**

- **La pandemia mundial de COVID-19 es perturbadora. Dejará una profunda marca permanente.**
- Una futura pandemia nos encontrará mejor preparados para las fases de prevención, contención, mitigación y retorno a una (nueva) normalidad y con una batería de medidas dirigidas a la población en general, a los trabajadores en general, a los del sector viario y del transporte, a las organizaciones/agencias, a las empresas y a las obras y acciones de infraestructura y de reactivación general.
- Es demasiado pronto para saber qué cambios específicos traerá, pero sin duda los traerá, en todas las áreas, incluyendo nuestra forma de trabajar en los organismos/agencias públicas.
- **Debemos pensar en la reactivación y en cómo llevarla a cabo**
- Ha llegado el momento de actuar inmediatamente y de adaptarse con agilidad y habilidad a las circunstancias, pero sin perder de vista que después tendremos que reevaluar todo, sacar conclusiones y gestionar los cambios que sean necesarios para ser aún más resistentes y eficaces en nuestro servicio a la sociedad.

# ¡Gracias por su atención!



**Miguel Caso Flórez**

Director Técnico de la AIPCR

[miguel.caso-florez@piarc.org](mailto:miguel.caso-florez@piarc.org)

[@miguelcasof](#)

World Road Association (PIARC)  
Grande Arche – Paroi Sud – 5<sup>o</sup> étage  
92055 – La Défense Cedex – France



[@PIARC\\_Roads](#)



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

[www.piarc.org](http://www.piarc.org)



# Presentaciones

## Enfoque, medidas y consideraciones sobre la situación del virus/carretera en Grecia



# **Covid-19**

## **Consecuencias actuales y amenazas futuras para el sector de los peajes en Grecia**

**Bill M. Halkias, PE, F. ASCE, F. ITE**

**Presidente de la Federación Internacional de Carreteras (FIR), Centro de Programas de Ginebra**

**Ex Presidente Inmediato de la Asociación Europea de Concesionarios de Autopistas de Peaje, ASECAP**

**Ex Presidente Inmediato de la Asociación Helénica de la Red de Carreteras de Peaje, HELLASTRON**

**Director Gerente y Director General de la Autoridad de Operaciones de Peaje de Attica, Attikes Diadromes SA**



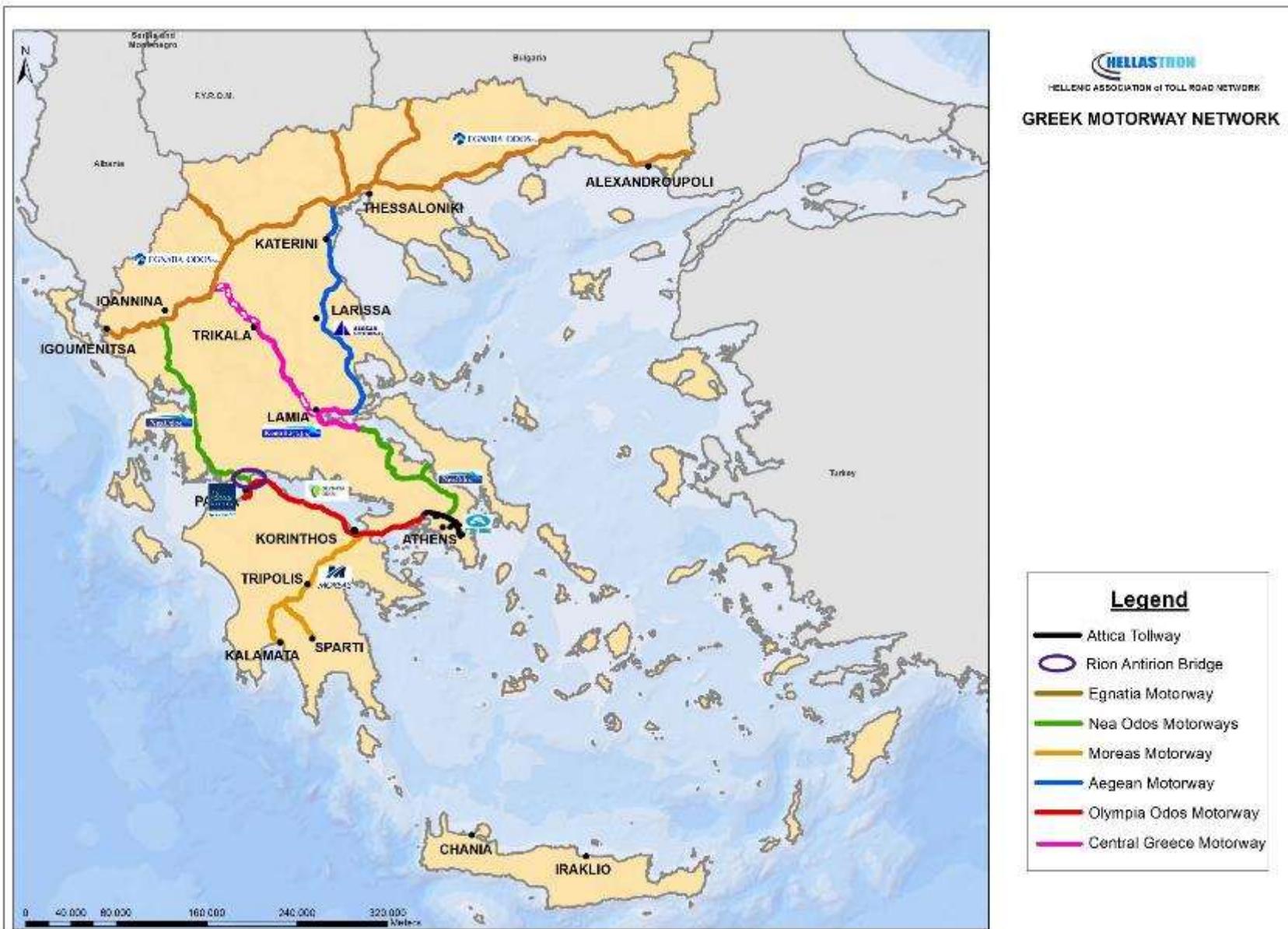
## La respuesta espontánea del gobierno griego tenía como objetivo la reducción de la propagación del virus

El 27 de febrero, sólo un día después del primer caso confirmado de COVID-19, entre otras medidas, se cancelaron todos los famosos festivales de carnaval de Grecia (con **más de 250.000** participantes y visitantes).

### **Pero estas medidas tienen graves consecuencias económicas:**

- Más de 600.000 pequeñas empresas están cerradas
- El 90% de la economía ha estado en cuarentena
- Medidas de apoyo estimadas en 12.000 millones de euros
- El principal sector económico: El turismo está en peligro (25% del PIB griego)

# Hellenic Association of Toll Road Network "HELLASTRON"



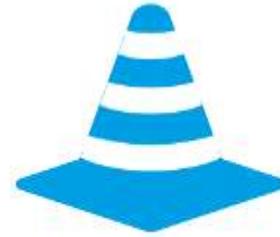
## Miembros

Proyecto	Longitud en operación (Km)
ODOS DE ATTIKI	70
GEFYRA	3,5
ODOS DE EGNATIA	887,2
NEA ODOS	366,1
MÁS	205
AUTOPISTA DEL MAR EGEO	262,6
OLYMPIA ODOS	202,3
ODOS DE KENTRIKI	136,5
<b>TOTAL</b>	<b>2.133,1</b>

## Contribución socioeconómica de HELLASTRON



**89 millones de euros / año**  
*Como inversiones de los  
concesionarios*



**186 millones de euros / año**  
*Gastar para la operación y  
mantenimiento de carreteras*



Más que  
**400 Acciones**  
*En el ámbito de  
Responsabilidad social de las  
empresas*

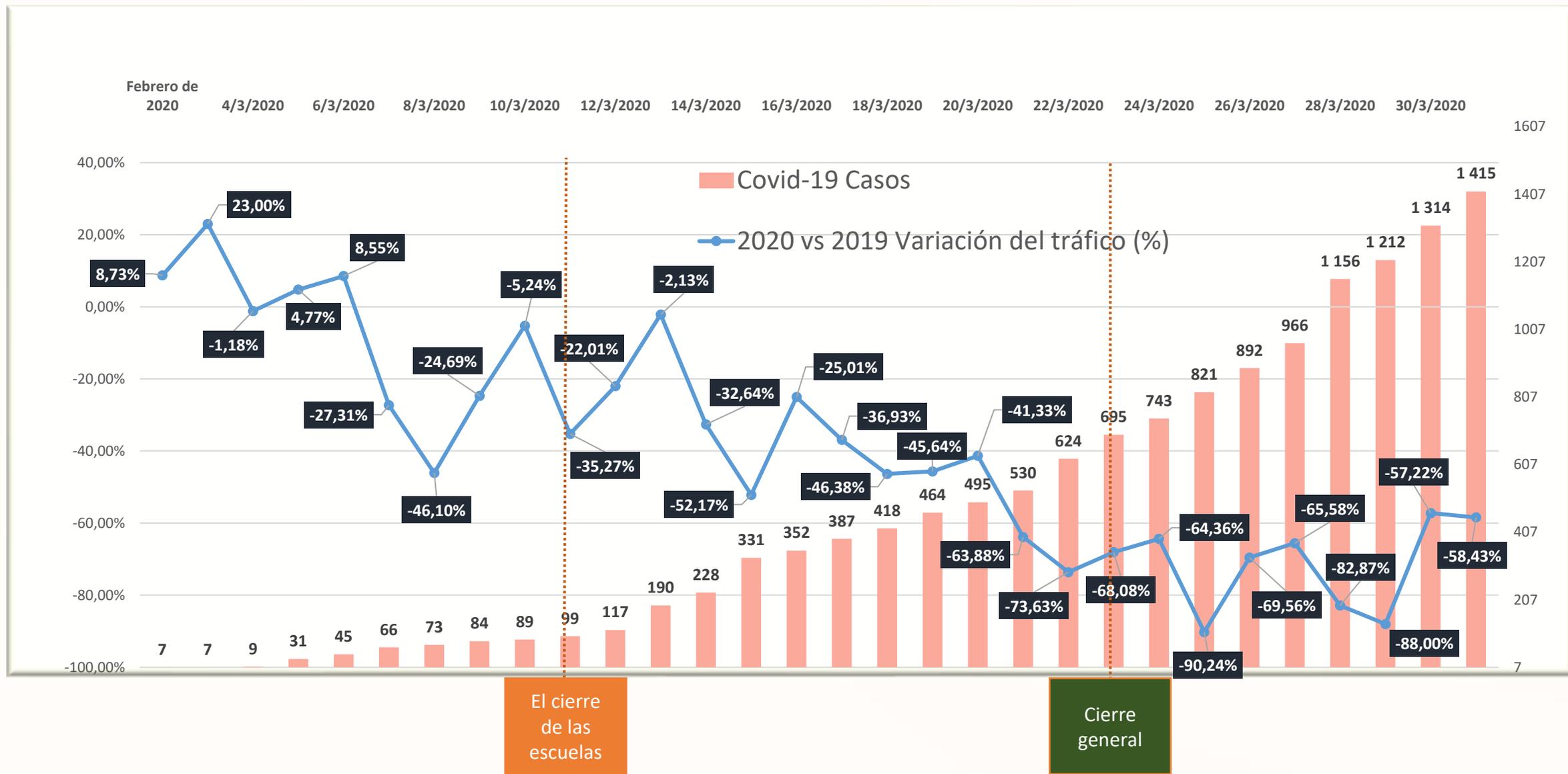


Más que  
**158 millones de euros al  
año**  
*Pagado al Estado Griego  
Como el impuesto del IVA*



**4.530**  
*¿Es el número total de  
miembros de HELLASTRON  
Personal*

# Consecuencias del Covid-19 en la Red HELLASTRON



# Consecuencias del Covid-19 en la Red HELLASTRON: Detalles

Variación del tráfico (en comparación con 2019)									
	Egnatia Odos	Attiki Odos	Olympia Odos	Moreas	Autopista del Egeo	Kentriki Odos	Nea Odos	Gefyra	Total Red
Enero de 2020	15%	4%	10%	11%	20%	16%	12%	9%	10%
Febrero de 2020	8%	4%	10%	10%	20%	13%	12%	4%	9%
1-11 de marzo de 2020 (Cuarentena ligera)	-12%	-4%	-19%	-17%	-5%	-12%	-10%	-18%	-10%
12-22 de marzo de 2020 (Cierre de escuelas)	-37%	-52%	-37%	-41%	-27%	-35%	-31%	-40%	-41%
23- 31 de marzo de 2020 (Cierre general)	-72%	-72%	-78%	-82%	-64%	-72%	-68%	-73%	-73%
Marzo 2020 (total del mes)	-38%	-40%	-42%	-44%	-29%	-37%	-33%	-41%	-39%

## Consecuencias del Covid-19 en la Red HELLASTRON:

### La reducción del tráfico tiene un impacto significativo en la

- Los ingresos de los proyectos
- Liquidez y continuidad
- Préstamos y obligaciones fiscales
- Construcciones programadas y mantenimiento pesado.



## Consecuencias del Covid-19 en la Red HELLASTRON

**5 de Marzo de 2020 (08:57)**

**El peaje de Attica, Metamorfofi East Plaza**



**2 de Abril de 2020 (08:57)**

**El peaje de Attica, Metamorfofi East Plaza**



## Consecuencias del Covid-19 en la Red HELLASTRON

**Marzo de 2019,  
Túnel de peaje de Attica-Vrilissia**



**2 de abril de 2020,  
Túnel de peaje de Attica-Vrilissia**



## Consecuencias del Covid-19 en la Red HELLASTRON

**Domingo, Febrero 9 2020 (17:59)**  
**El peaje de Nea Odos, Plaza Afidnes**



**Domingo, 29 de marzo de 2020 (20:00)**  
**El peaje de Nea Odos, Plaza Afidnes**



## Medidas tomadas por los miembros de HELLASTRON:

### Plan Operativo:

- Alternar el programa de trabajo usando la plataforma de teletrabajo,
- Soluciones de respaldo para los Centros de Gestión de Tráfico,
- Limitación de los trabajos de mantenimiento y construcción a aquellos absolutamente necesarios,
- Suspensión o limitación del funcionamiento de los centros de atención al cliente,
- Soluciones de respaldo para los centros de llamadas de los clientes,
- Animar a los conductores a preferir los carriles ETC (uso de transpondedores)  
o **transacciones sin contacto en el punto de venta.**

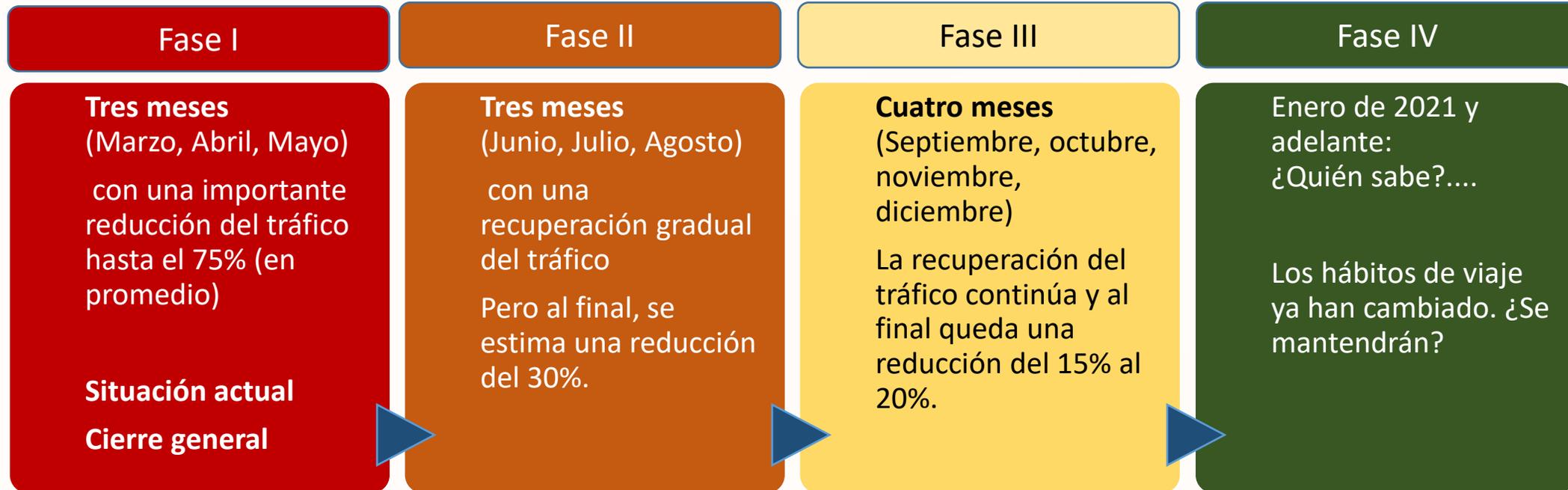


## Medidas tomadas por los miembros de HELLASTRON:

### Medidas preventivas:

- Proporcionar regularmente directrices médicas al personal (higiene y protección)
- Mantener alejado del lugar de trabajo al personal vulnerable, proporcionar permisos para fines especiales (padres con hijos pequeños, etc.)
- Aseguró los antisépticos necesarios y el equipo de protección personal (máscaras, guantes, etc.) según las directrices de la OMS y la Organización de Salud Pública Helénica.
- Minimizar la interacción en los lugares de trabajo (limitación de visitas, suspensiones de viajes, etc.),
- Mejorar / intensificar los servicios de higiene y limpieza en todas las instalaciones del proyecto (cabinas, estaciones, TMCs, etc.)

## Covid-19: ¿Al día siguiente en Grecia? (\*)

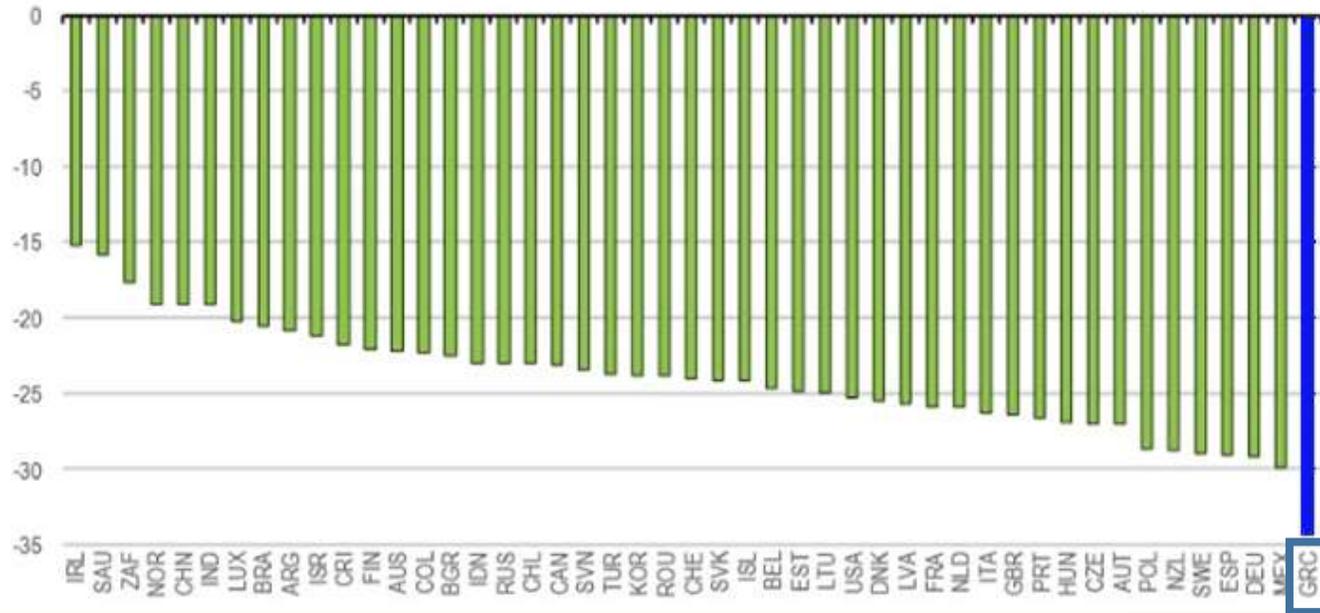


En comparación con el tráfico de 2019....

(\*) Estimaciones basadas en el caso de China y las peculiaridades de nuestro país.... pero con una gran incertidumbre

## Covid-19: ¿Al día siguiente en Grecia?

Figure 2. The potential initial impact on activity of partial or complete shutdowns on activity in selected advanced and emerging market economies



Source: OECD Annual National Accounts; OECD Trade in Value-Added database; Statistics Korea; Brazilian Institute of Geography and Statistics; and OECD calculations.

- La OCDE estima que el PIB del país se reducirá en un 35%, dependiendo de la duración y la extensión del cierre, la expansión de la reducción de la demanda de bienes y servicios y el ritmo al que la política fiscal y monetaria comience a dar sus frutos.
- Grecia** parece tener un impacto tan grande, porque el turismo y las industrias conexas se ven seriamente afectadas por el cierre.

## Medidas de apoyo de la Comisión Europea y del Gobierno griego

*La Comisión Europea debe declarar públicamente la pandemia del Covid-19 como un caso de "fuerza mayor", que facilitan al gobierno griego:*

- Proporcionar inmediatamente apoyo financiero para garantizar la liquidez y la continuidad de los operadores y las concesiones durante el cierre (Fase I)
- Reequilibrar los contratos de concesión de peaje afectados para las siguientes fases (II a IV)

***¡Gracias!***



**Bill M. Halkias, PE, F. ASCE, F. ITE**

**Presidente de la Federación Internacional de Carreteras (FIR), Centro de Programas de Ginebra**

**Ex Presidente Inmediato de la Asociación Europea de Concesionarios de Autopistas de Peaje, ASECAP**

**Ex Presidente Inmediato de la Asociación Helénica de la Red de Carreteras de Peaje, HELLASTRON**

**Director Gerente y Director General de la Autoridad de Operaciones de Peaje de Attica, Attikes Diadromes SA**



# La perspectiva y el enfoque de Australia Occidental

**Alan Colegate**

**Comité Técnico 1.1 (Funcionamiento de las administraciones de transporte)**

**Perth, Australia Occidental**

**8 de abril de 2020**





# Alan Colegate



- ORGANIZACIÓN: Main Roads Western Australia  
Austroads representando a Australia y Nueva Zelanda
- Función: A/Director Ejecutivo Estrategia y Comunicaciones  
El juez Australasian Reporting Awards  
Corr Miembro TRB ABC 30 (Perf Mgt) y AS0010 (Cooperación Internacional)
- Áreas de interés: Gestión del rendimiento basada en los resultados, planificación estratégica, experiencia del cliente, innovación, comunicación y presentación de informes anuales
- Papel en el TC1.1: Grupo de Trabajo Conjunto Principal 1
- Familia/Hobbies: Casado, un hijo, nadar y viajar

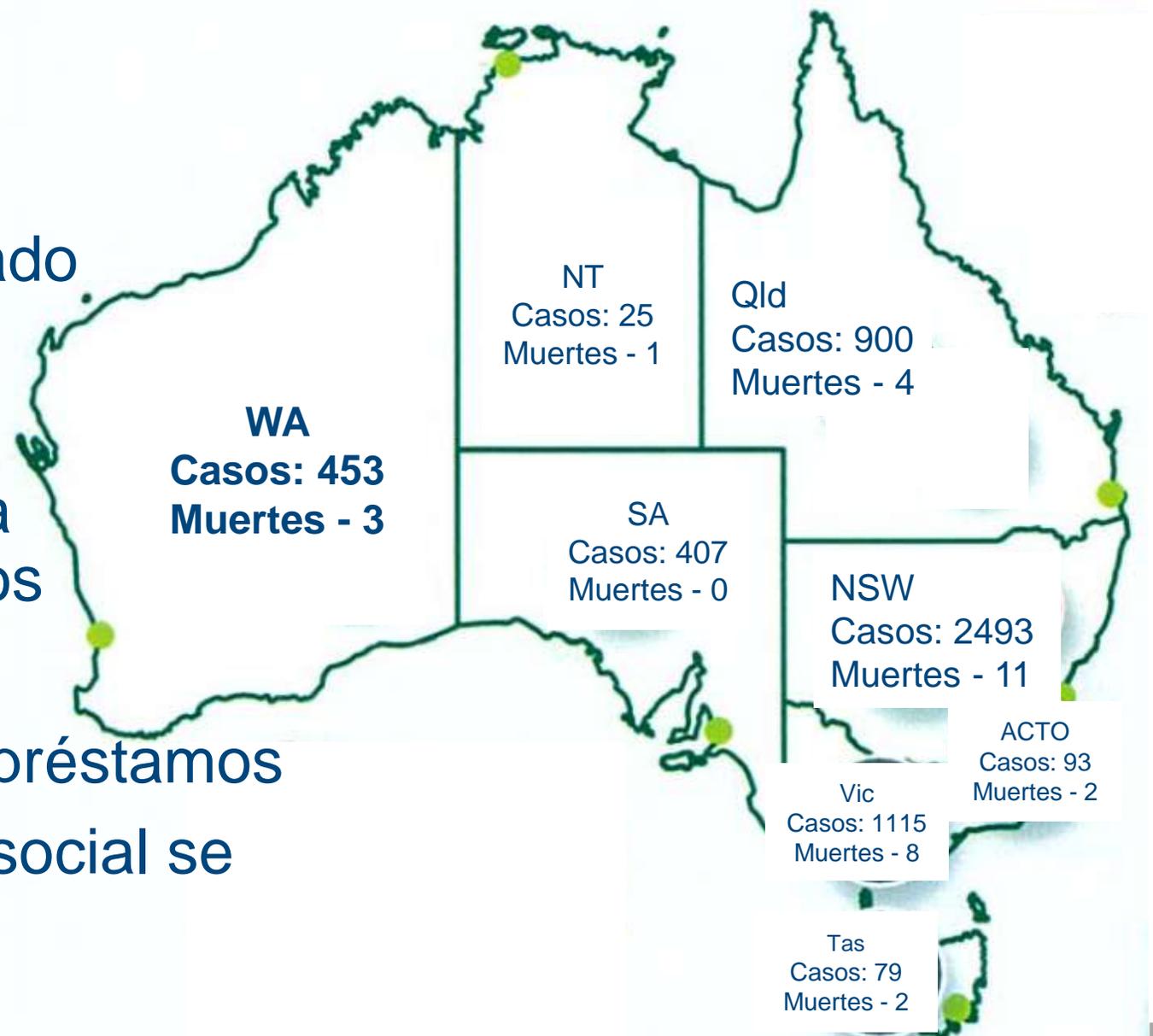


18.500 kms de  
carretera sobre  
2,5 millones de  
kilómetros cuadrados



# La situación actual

- El Gabinete Nacional creado
- Estímulo del Euro 118 b
  - GFC - Euro 38b
- Préstamos de emergencia de 50 mil millones de euros
- Desalojos en espera
- Los bancos congelan los préstamos
- Las normas de bienestar social se suavizaron

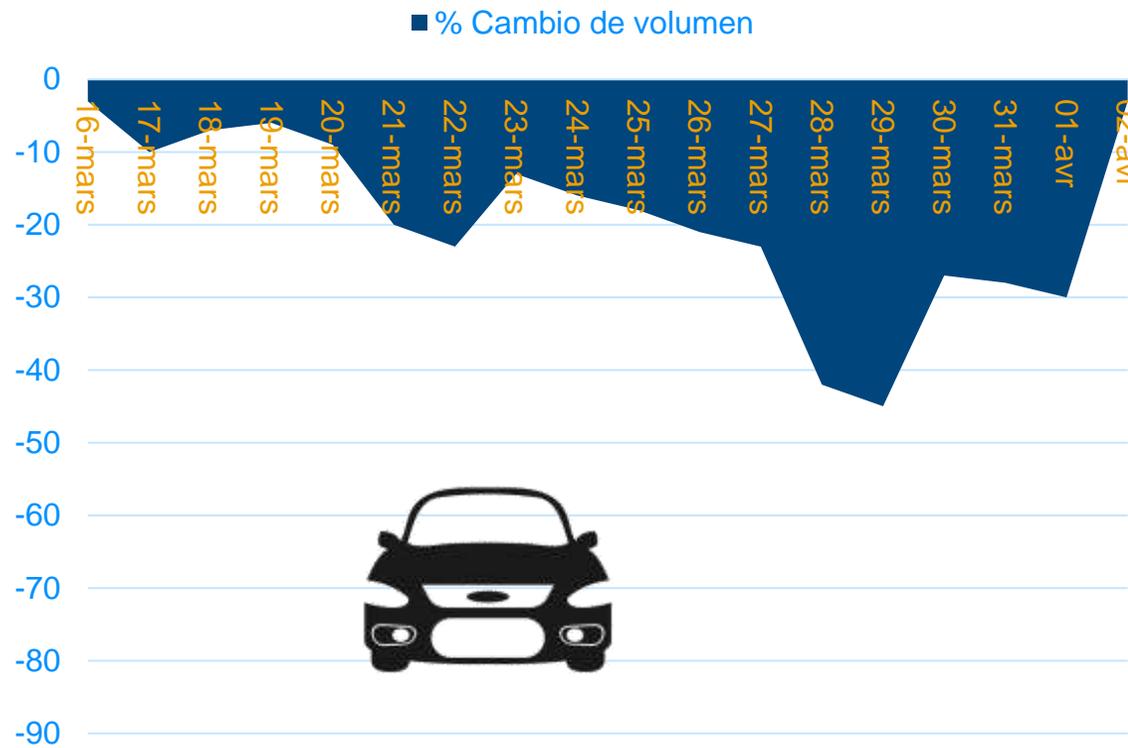


# Las acciones del gobierno

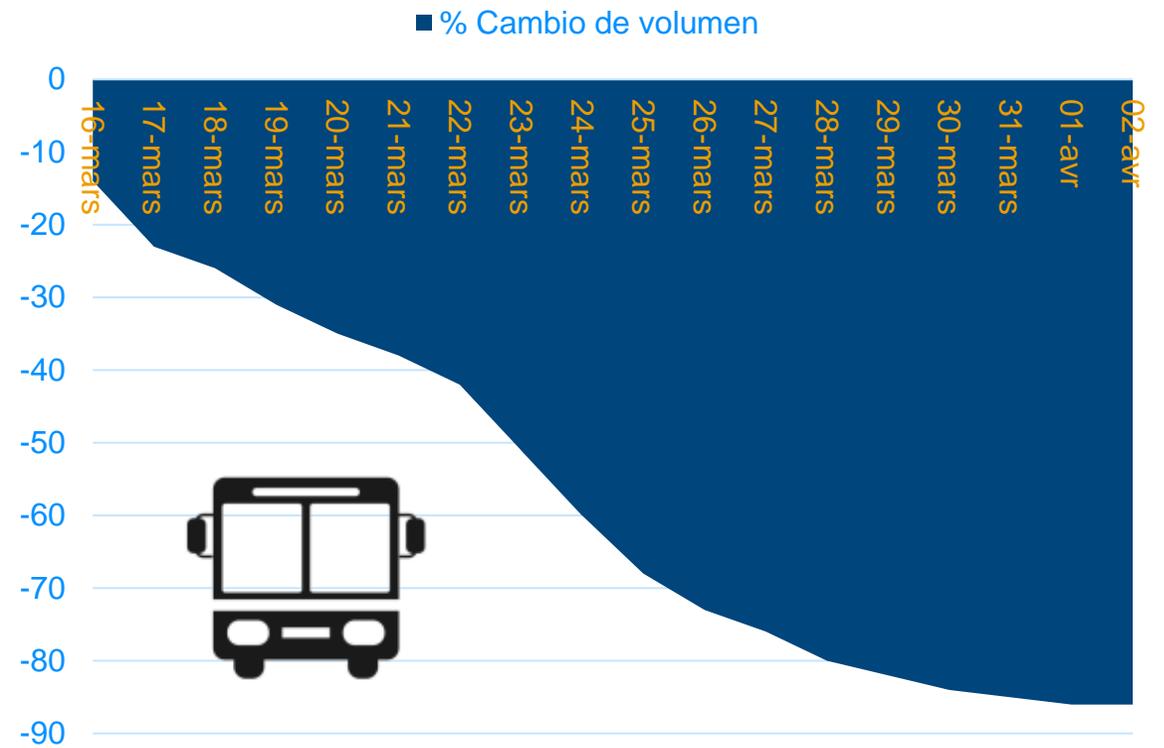


# Volúmenes de transporte

## Daily Freeway Volumes v<sup>TM</sup>s 2019

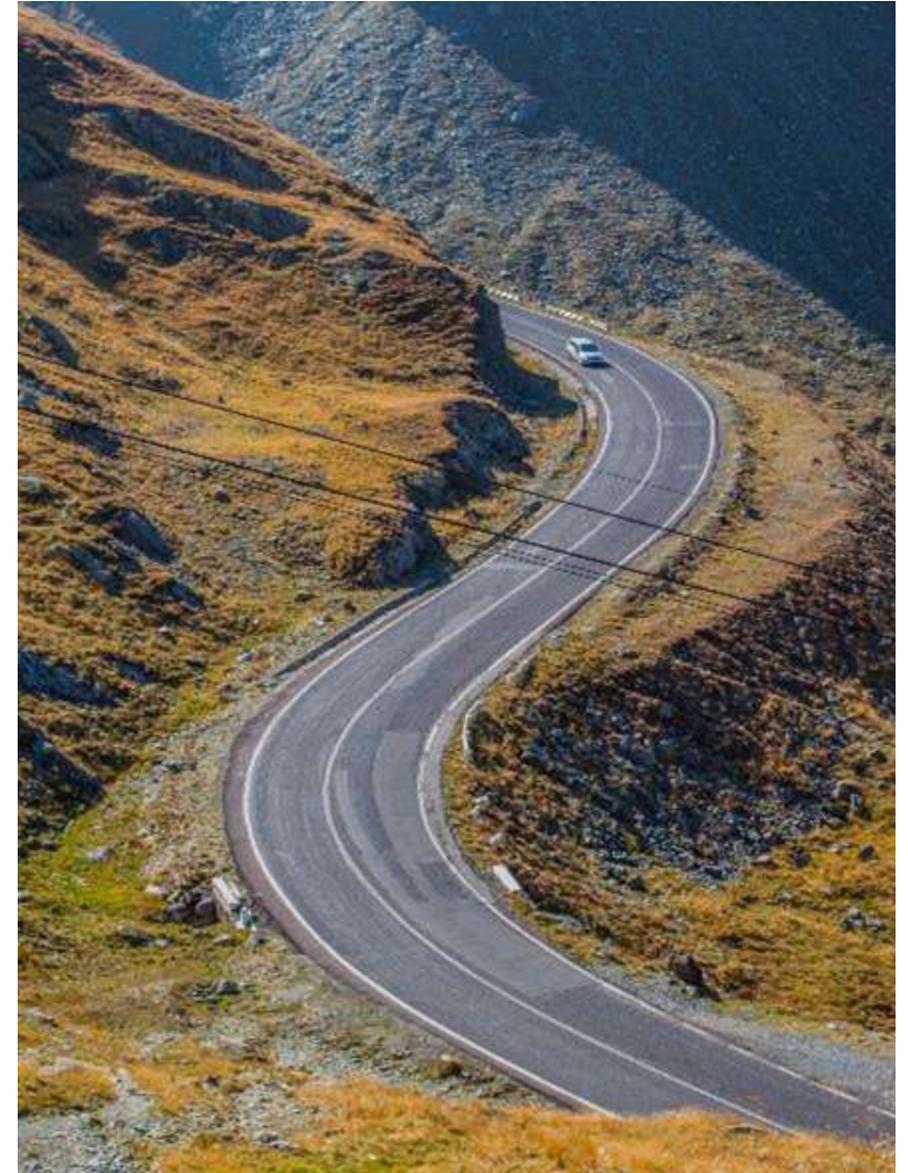


## Daily Passenger Volumes v<sup>TM</sup>s 2019



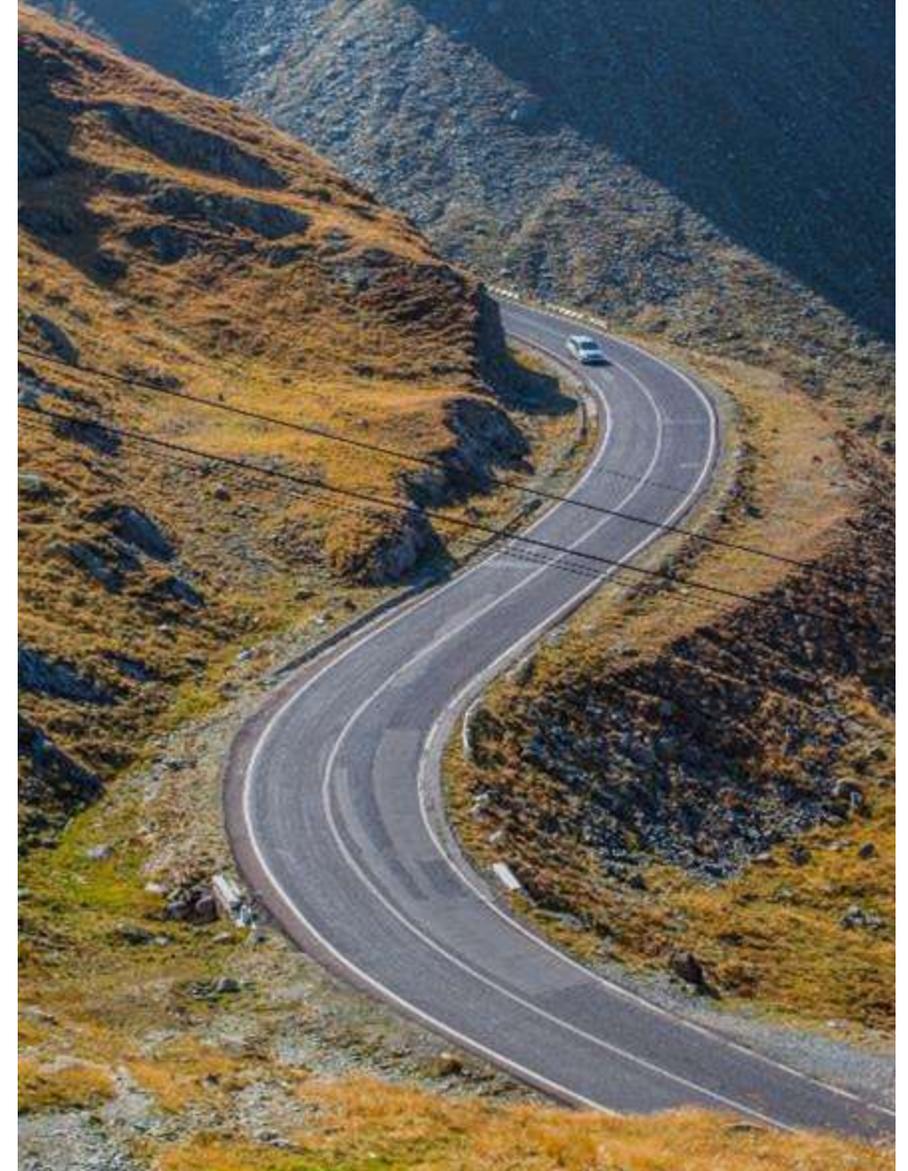
# Carga y logística

- Carga tratada como una prioridad nacional
- Todos los fletes y transportes están exentos de restricciones en todas las jurisdicciones
- Problema de acceso al combustible y al alojamiento
- Exenciones especiales para la industria de los recursos
- Mirando toda la cadena de suministro
  - Puerto, aire, ferrocarril y carretera



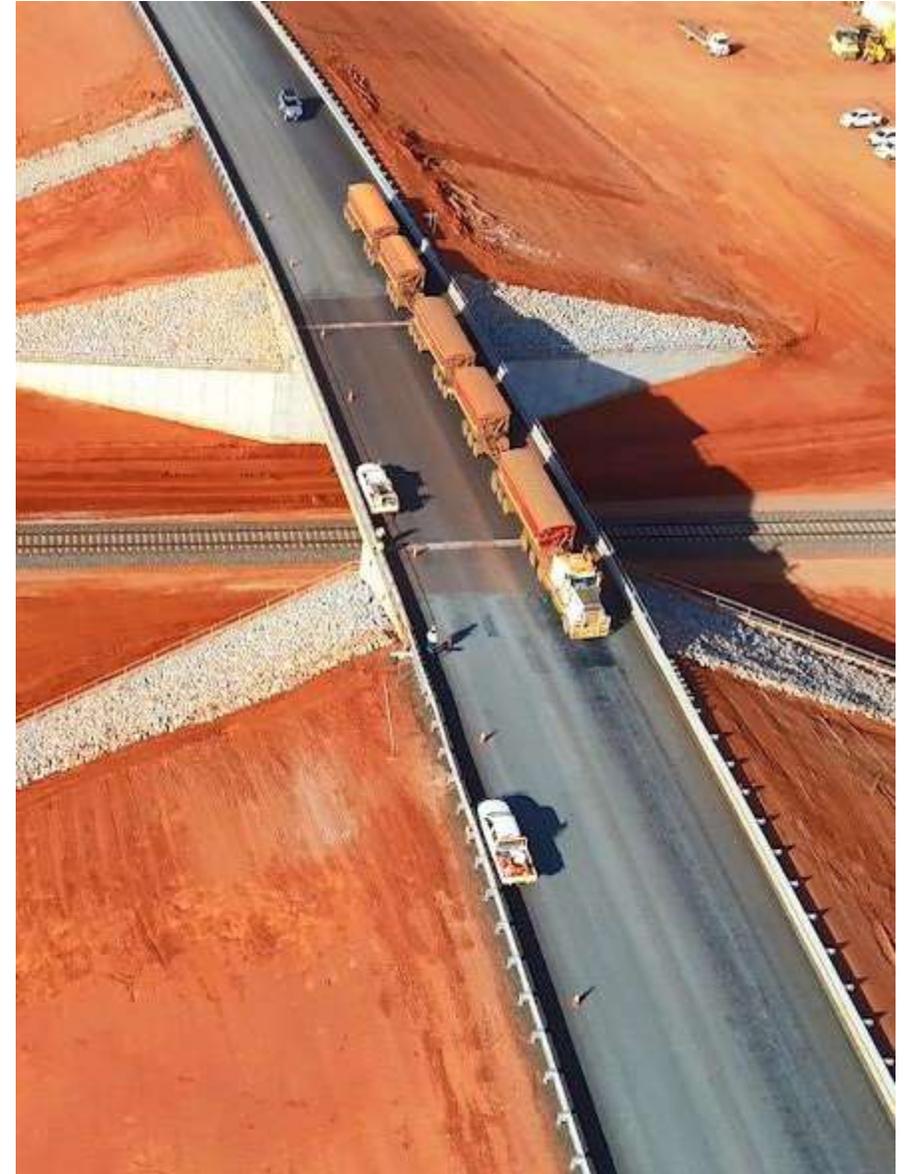
# Otros modos

- **Aviación**
  - Apoyo económico del Gobierno
  - Exención de tripulaciones y recursos
  - Enorme impacto en los productores primarios
- **Puertos**
  - Impactos de la cuarentena de 14 días
  - Función piloto, recurso escaso, alto riesgo
  - Los cruceros
- **Transporte ferroviario**
  - Exenciones en la frontera, restricciones sanitarias



# Proyectos de construcción

- "Abierto para el negocio", mantener el gasto
- Viabilidad de los contratistas para continuar
- Protección de nuestras comunidades vulnerables remotas
- La autorización para viajar está incluida en las exenciones
- Planes de continuidad de negocios para contratistas
- Tratando de poner en línea los contratos si es posible
- Buscando adelantar trabajos donde sea posible



# Gracias.



[www.piarc.org](http://www.piarc.org)



**Alan Colegate**

Director Ejecutivo  
Estrategia y Comunicaciones  
Miembro TC 1.1

[alan.colegate@mainroads.wa.gov.au](mailto:alan.colegate@mainroads.wa.gov.au)



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

Los hitos se iluminan en verde para reconocer a los trabajadores de la salud





La demanda de transporte se verá afectada...

## TRANSPORTE "PÚBLICO" VS. "MASIVO" CUANDO SE CONSIDERA LA SALIDA DE LA EMERGENCIA DEL COVID-19

**Tommaso BONINO**

En línea

Marzo de 2020



**SRM**  
RETI E MOBILITÀ

La demanda de transporte se verá afectada...

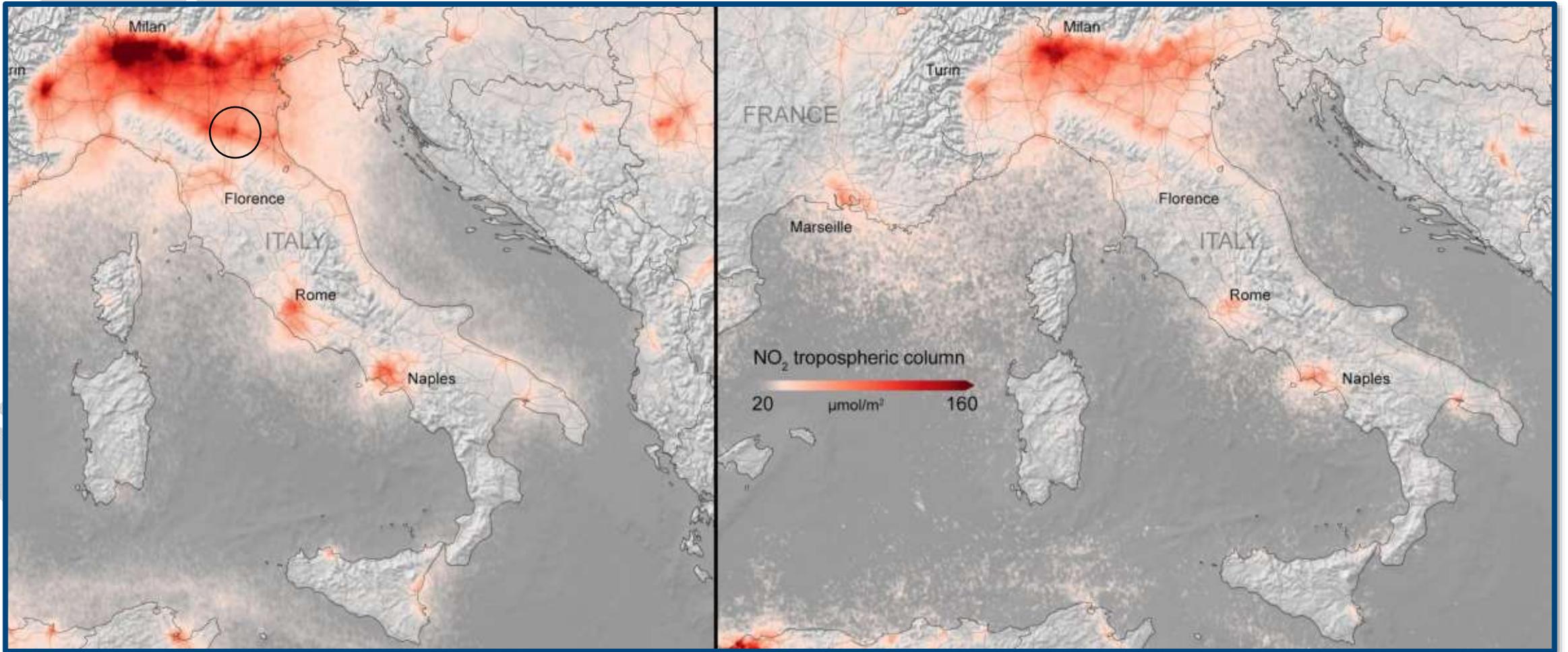
**TRANSPORTE "PÚBLICO" VS. "MASIVO" CUANDO SE  
CONSIDERA LA SALIDA DE LA EMERGENCIA DEL COVID-  
19...**

por **Tommaso BONINO**

Gerente técnico en SRM - Redes y  
Movilidad Bolonia, Italia



¡Sin movilidad, sin problemas!

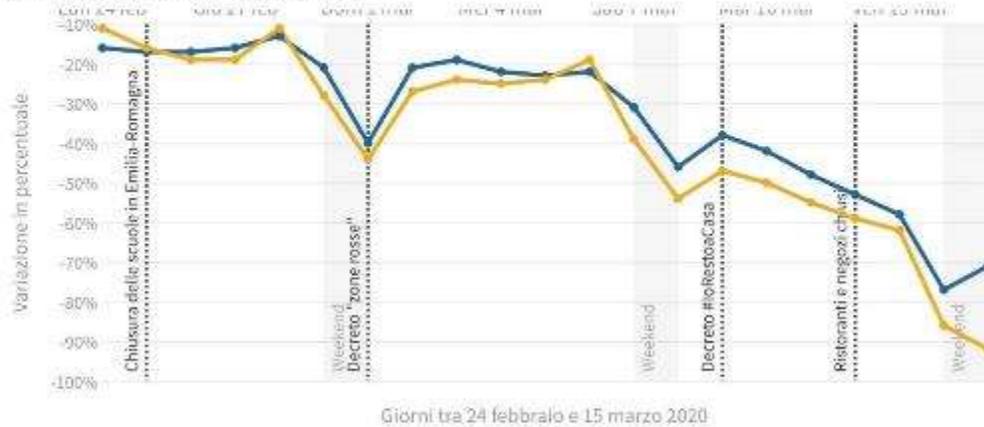


## RETI E MOBILITÀ

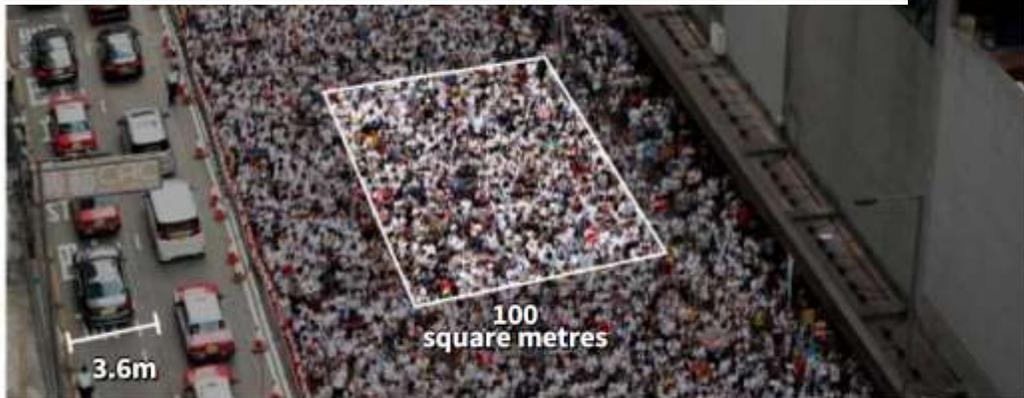
## EMILIA-ROMAGNA

Impatto COVID-19 sulla mobilità: variazione del **numero di tragitti** e **km percorsi** al giorno

Il numero di tragitti e km percorsi è paragonato ad un "giorno ideale" (la media tra i giorni infrasettimanali per 4 settimane tra gennaio e febbraio 2020)



GED VISUAL Fonte: TERALYTICS



4 per sq m - Hennessy Road / Canal Road West, Wan Chai

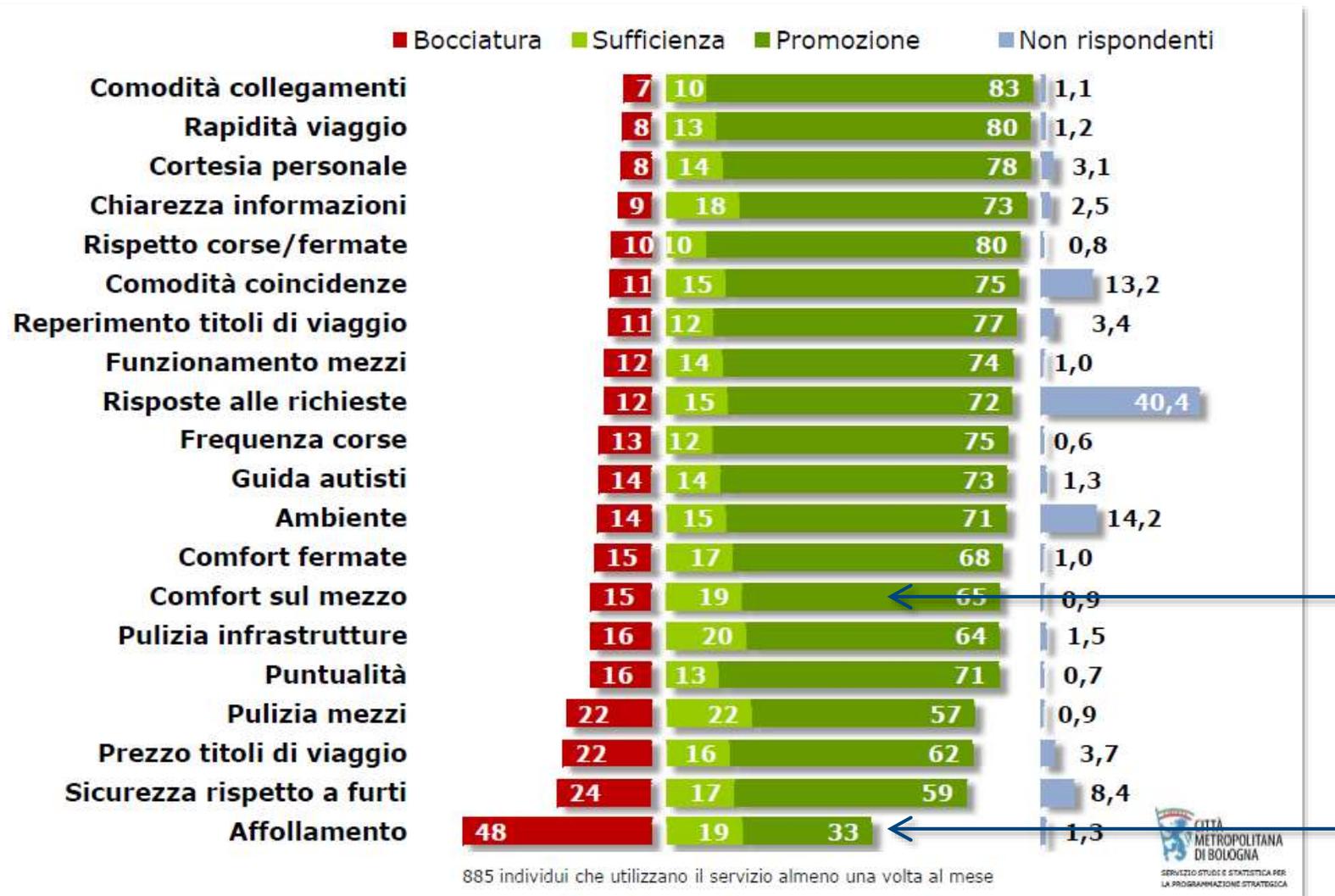
**Bologna PT:** 36 Mkm, 138 Mpax /año,  
> 40% de las tarifas.

Marzo 2020: reducción de los servicios por debajo de la media (alrededor de -20% vs -40~50%); pérdida media de pasajeros (alrededor de -90%).

**Multitud** (tema recurrente): del 90% al 11%.

De 4 pax/m<sup>2</sup> a 1 pax/3,12 m<sup>2</sup> significa 8%.

El 11% está cerca del 8%, pero ¿qué viene después?



# RETI E MOBILITÀ

Stima degli occupati che lavorano in settori attivi o sospesi (valori %)



Consumi elettrici italiani (MW), 2019\*-2020



**Inattivo:** 51% de las empresas (basado en los códigos ATECO),  
El 34% de los trabajadores.

**Congelado/pospuesto:** 48% de los gastos (la movilidad es el 9,3% del total de los gastos, 20% de los congelados/pospuestos).

**Modo de ahorro activado:** 58% de la población.

**Mayor necesidad de información:** El 52% de la población.

**Los sheriffs querían:** el 67% pide castigo para los que no respeten las reglas de emergencia.



**Ahora:**  
saneamiento y aumento de la velocidad comercial,  
medidas de limitación de la movilidad y aplicación de la  
ley por parte de la policía.

**Entonces...:**  
...una caída de la velocidad comercial,  
control del salto de encendido/apagado,  
autobuses más grandes,  
"más pequeño" se detiene,  
equipo de protección personal (PPE) + hidro-gel + no  
se vende a bordo,  
capacidad limitada,  
servicio 100% a la carta,  
¿Qué más?

# La dimensione emozionale: drammaturgia di un fenomeno traumatico



Stiamo vivendo un trauma collettivo segnato, come ogni evento del genere, da una **drammaturgia** suddivisa in 5 fasi: negazione iniziale, emergere di ansia e frustrazione, riassetamento, rimodulazione delle priorità, nuova normalizzazione.

	Fine febbraio	Metà marzo	Fine marzo
LA PREOCCUPAZIONE PER LA DIFFUSIONE DEL VIRUS	48%		96%
L'ALTA PREOCCUPAZIONE, PERÒ, RALLENTA	15%	58%	52%
LA PAURA DI AMMALARSI	28%	55-59%	49%

## I DATI DI PERCEZIONE

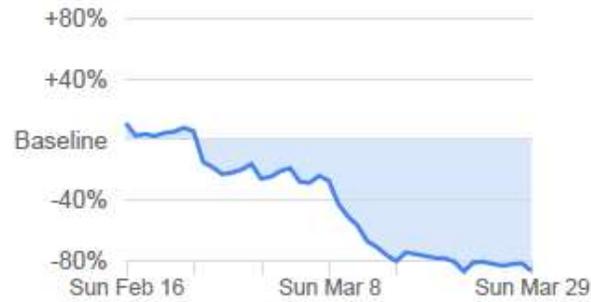


SRM  
RETI E MOBILITÀ

## Transit stations

# -87%

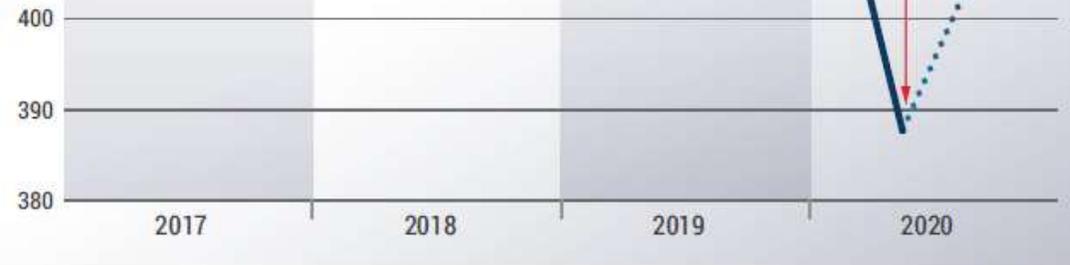
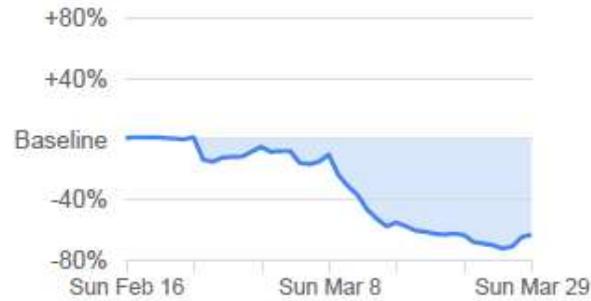
compared to baseline



## Workplaces

# -63%

compared to baseline



### Chart A

#### An enormous loss of GDP in the first half of 2020

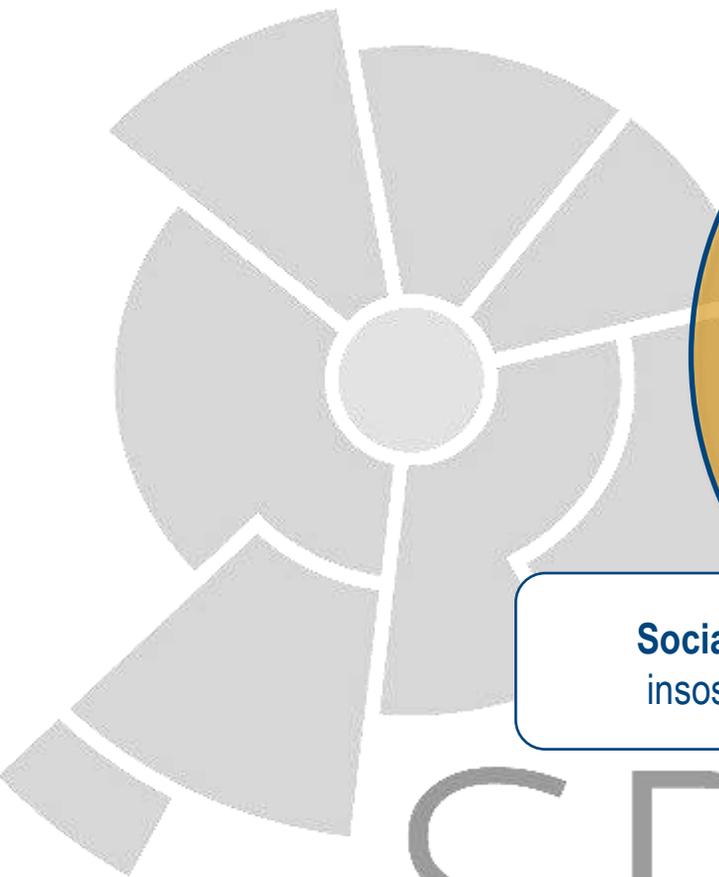
(Italy, quarterly data, billion euros, constant prices, seasonally adjusted)

# SR

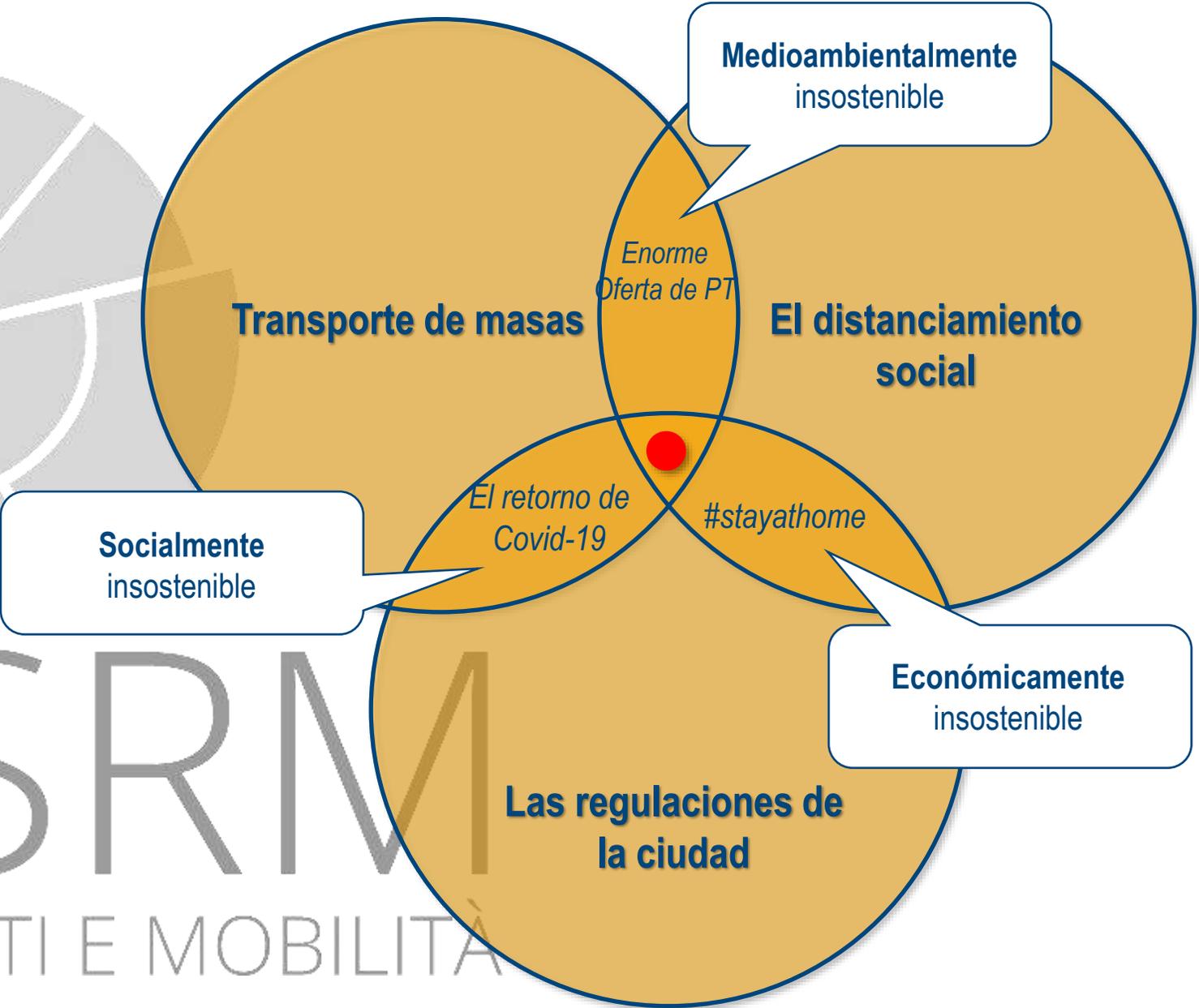
## RETI E MC

Note: quarterly GDP at the end of 2019 was equal to 430 billion euros, therefore the cumulated drop in the first two quarters of 2020 is around -10%.

Source: CSC calculations and estimates based on ISTAT data.



SRM  
RETI E MOBILITÀ





Birgit Hebein

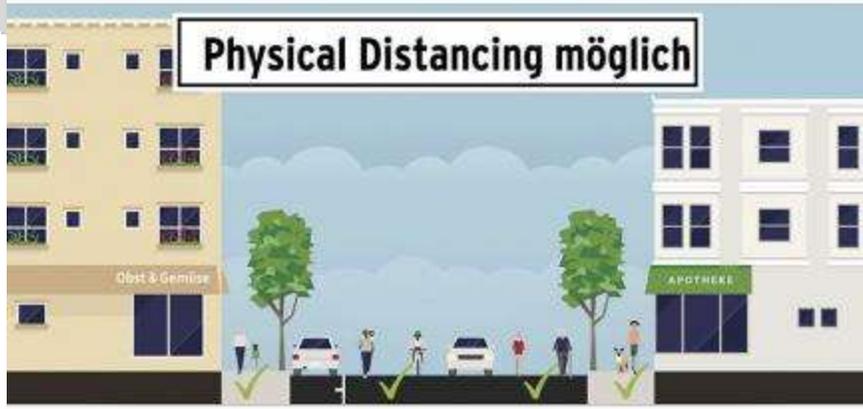
lunedí alle 4:35 PM

Der Platz im öffentlichen Raum ist gerade jetzt für die physische und psychische Gesundheit wichtig. Einkaufen oder spazieren gehen und dabei den vorgeschriebenen Mindestabstand von einem Meter auch einhalten zu können, ist in vielen Teilen der Stadt nur schwer möglich. Sich an der frischen Luft zu bewegen darf kein Privileg für Menschen werden, die am Stadtrand bzw. am Land wohnen oder einen PKW besitzen. Deshalb arbeiten wir daran, die vorhanden Flächen besser nutzbar zu machen. Ein Teil des Puzzles ist die Öffnung der Bundesgärten, ein anderer die Öffnung von Straßenzügen im dicht bebauten Gebiet.

Kein Ausweichen möglich



Physical Distancing möglich



THE STAR

### Calgary blocks traffic lanes to help pathway users maintain two-metre separation during COVID-19 outbreak

By Rob Orlowski for The Canadian Press  
Mon, March 16, 2020 1:02 AM EDT

CITYLAB

DESIGN | TRANSPORTATION | ENVIRONMENT | EQUITY | LIFE

PERSPECTIVE

### In a Global Health Emergency, the Bicycle Shines

As the coronavirus crisis forces changes in transportation, some cities are building bike lanes and protecting cycling clubs. Here's why that makes sense.

MARCH 23, 2020

SmartCitiesWorld

### Bogotá expands bike lanes to curb coronavirus spread

16 Mar 2020 by Sarah Wray, Editor, SmartCitiesWorld

The quick action is an example of cities re-organising public spaces to tackle the pandemic. Bogotá is also planning a 'lockdown drill' this weekend.

The Colombian capital of Bogotá is opening 75km (47 miles) of temporary bike lanes to reduce crowding on public transport and help prevent the spread of coronavirus (Covid-19), as well as to improve air quality.

The Better Block

We are reviewing the potential of creating a Neighborhood Greenway with @CityOfDallas and @ChadWestDallas. We'd temporarily convert a street to be ped/bicycle prioritized to help relieve our parks/trails.

4:10 PM - 01/04/20 - Twitter Web App



## RETI E MOBILITÀ

El transporte público tiene que ser entregado de todos modos, el transporte masivo tiene que ser tratado de una manera preocupante.

No hablamos de "**público**" contra "**privado**", sino de "**individual**" contra "**colectivo**".

En los primeros tiempos después de la emergencia de COVID-19, el transporte público - dentro de las limitaciones de la ciudad - significará "más individual" y "menos colectivo", **de todos modos tan sostenible como sea posible.**

# ¡Gracias por su atención!



**Tommaso BONINO**

SRM - Redes y Movilidad, Gerente Técnico

[tommaso.bonino@srm Bologna.it](mailto:tommaso.bonino@srm Bologna.it)



# Preguntas y respuestas

Moderado por Christos Xenophontos



# Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Jonathan Spear, Comité sobre la actuación de las administraciones de transporte (CT 1.1)
- Miguel Caso Florez, Director Técnico de la Secretaría General de PIARC
- Bill Halkias, Director Gerente y Director General de la Autoridad de Operaciones de Peaje de Attica, Attikes Diadromes SA, Grecia
- Alan Colegate, A/ Director Ejecutivo Dirección de Estrategia y Comunicaciones, Main Roads Australia Occidental
- Eng. Tommaso Bonino, Director técnico de SRM (Autoridad de Transporte Público del Área Metropolitana de Bolonia), Italia

# Conclusión y próximos pasos



# Descargo de responsabilidad

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

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

# Gracias por su atención.

- Está previsto celebrar otros seminarios web de PIARC
- Estamos planeando seminarios en francés y también en español.
- <https://www.piarc.org/es/actualidad-agenda-PIARC/Coronavirus-PIARC-y-COVID-19>

# Dos encuestas de PIARC están abiertas

Para permitir que todos contribuyan, se han abierto dos encuestas:

- **Identificar las cuestiones que preocupan:**

<https://forms.gle/cgi8WCeQYkCeNFQA>

- **Identificar a los interesados que desean compartir sus prácticas :**

<https://forms.gle/8sPYw3qhZoySQueJ9>

Esos dos enlaces también están disponibles en el sitio web de PIARC.

# El equipo de respuesta de PIARC: Datos de contacto

- [christos.xenophontos@dot.ri.gov](mailto:christos.xenophontos@dot.ri.gov)
- [jmblanco@fomento.es](mailto:jmblanco@fomento.es)
- [vgalasso@deloitte.it](mailto:vgalasso@deloitte.it)
- [jonathan.spear@atkinsacuity.com](mailto:jonathan.spear@atkinsacuity.com)
- [s.palchetti@stradeanas.it](mailto:s.palchetti@stradeanas.it)
- [yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp](mailto:yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp)
  
- Si es necesario, póngase en contacto con [info@piarc.org](mailto:info@piarc.org)

# ¡Gracias por su atención!



**Patrick Malléjacq**

**Secretario General de PIARC**

**patrick.mallejacq@piarc.org**

**@PMallejacq**

World Road Association (PIARC)  
Grande Arche – Paroi Sud – 5<sup>o</sup> étage  
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC\_Roads



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC



World Road  
Association PIARC

**[www.piarc.org](http://www.piarc.org)**



# Valentina GALASSO, Presidenta del Comité Técnico 2.4

- Valentina GALASSO es Gerente Senior en Deloitte Consulting, donde lidera un equipo de consultoría dentro del Gobierno y la Industria de Servicios Públicos, con un enfoque especial 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 soporte para 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.
- Es licenciada 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 CT 2.4 sobre "Explotación de redes de carreteras e ITS" para el Ciclo Estratégico 2020-2023.



# Yukio ADACHI (Japón)



- **Director Ejecutivo de Hanshin Expressway Engineering Co., Ltd., Osaka JAPÓN**
- **Presidente del Comité Técnico de PIARC "GESTIÓN DE DESASTRES" (2020-2022)**
- 22 Miembros y 12 Miembros Correspondientes de 23 países

***El objetivo principal es...: Fortalecer la técnica de gestión de desastres en las carreteras***

# Jonathan H. Spear

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



- **Organización:** Atkins Acuity (Sector privado, Emiratos Árabes Unidos y WRA Reino Unido)
- **Papel actual:** Director y Becario Atkins, Política y Planificación del Transporte, Dubai
- **Asociaciones:** CIHT (Miembro y Presidente del Grupo de Dubai)
- **Intereses principales:** Desarrollo organizacional, estructuras y procesos de gobierno, tecnologías emergentes y modelos de servicio, política de transporte, planificación de la incertidumbre
- **El papel de PIARC:** Presidente del CT 1.1 Tema 2 (Función de los organismos de transporte en la configuración de las tecnologías disruptivas y los modelos de servicio) y corresponsal de terminología



# Saverio Palchetti

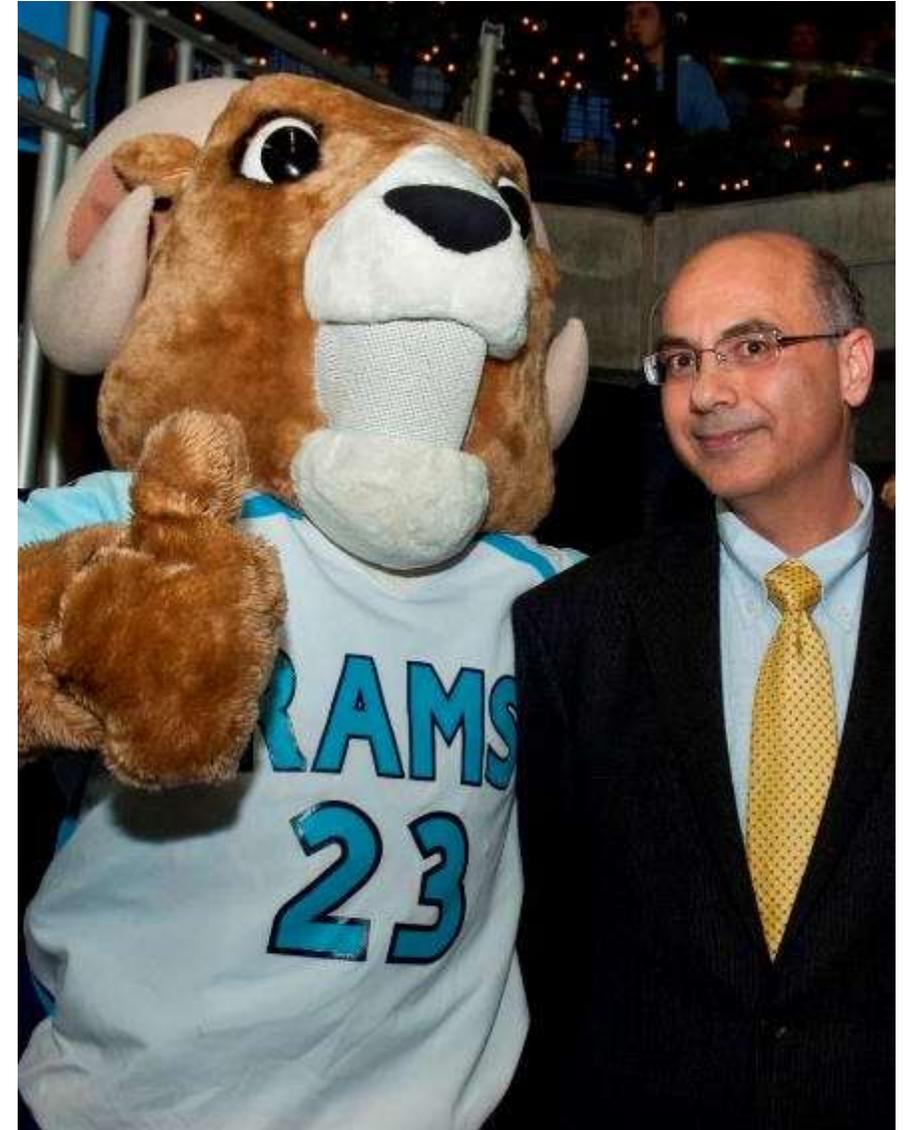
- Ingeniero civil, doctorado.
- ANAS S.p.A. , Autoridad Nacional Italiana de Carreteras, Dirección de Asuntos Institucionales y de Medios de Comunicación - Oficina de Relaciones Internacionales - Roma (Italia), [s.palchetti@stradeanas.it](mailto:s.palchetti@stradeanas.it)
- Representante de los COMITÉS NACIONALES DE PIARC
- Presidente del Grupo de Trabajo de PIARC "INFRAESTRUCTURA VIAL Y SEGURIDAD DEL TRANSPORTE" (2020-2022), 13 Miembros, 7 Miembros Correspondientes, 15 Países



***El objetivo principal es: integrar la seguridad en otros 15 temas relacionados con la infraestructura y el transporte (Comités Técnicos y Grupos de Trabajo de PIARC)***

# Christos S. XENOPHONTOS, Presidente del CT 1.1

- Subdirector de RIDOT con más de 33 años de experiencia en el campo del transporte como Ingeniero, Gerente de Proyectos y Administrador.
- Gestionó una serie de funciones críticas como la administración de contratos, los derechos civiles, la seguridad en las carreteras, la gestión de la flota, la gestión del rendimiento y el desarrollo y la formación profesional.
- Dirige las áreas de investigación e innovación de RIDOT, incluyendo el área de Vehículos Conectados y Autónomos.
- Se desempeña como Presidente del CT 1.1 de PIARC, Desempeño de la Administración del Transporte, como copresidente del Comité Permanente de Cooperación Internacional del TRB A0010 y como Vicepresidente del Comité de Gestión Basada en el Desempeño de la AASHTO
- Secretario de habla inglesa del Comité Técnico A.1 de la Asociación Mundial de Carreteras (AIPCR), Performance of Transport Administrations during the 2016-2019 cycle.



# José Manuel BLANCO SEGARRA



- Presidente del Comité Español "Rendimiento y Financiación de Carreteras"

(ACT Asociación Técnica de la Carretera)



- Decano en la región de Extremadura (España) del Colegio Nacional de M. Eng. Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
- Ex Presidente del Comité Nacional de Materiales para Carreteras (2000-2012)
- Ex Jefe de la Demarcación Nacional de Carreteras de Extremadura (2006-2019)
- Presidente del CT A.1 de PIARC Desempeño de las Administraciones de Transporte (2016-2019)
- Actual Secretario de habla hispana del CT 1.1 de PIARC
- Miembro de la comisión de redacción de la propuesta de la actual Ley de Carreteras de España, y ahora de su reglamento.

