



COVID-19

Sesión de debate en línea

15 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

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

Para obtener más información, póngase en contacto con info@piarc.org

Agenda y estructura

- **Breve introducción a PIARC**
- **Cuestiones a las que se enfrentan los operadores y las administraciones de carreteras**
- **Presentaciones sobre la situación actual:**
 - Efectos económicos y sociales del Covid para las agencias de carreteras
 - COVID-19 Política de Transporte y Resistencia
 - La respuesta de Noruega a la crisis de COVID-19
 - La respuesta de colaboración del sector de carreteras del Reino Unido a COVID-19
- **PREGUNTAS Y RESPUESTAS**
- **Conclusión y próximos pasos**

Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Fabio Pasquali, Presidente del Comité de Planificación del Transporte por Carretera para el Desarrollo Económico y Social de PIARC, ANAS, Italia
- Matt Daus, Asociación Internacional de Reguladores de Transporte
- Gordana Petkovic, Administración Pública de Carreteras de Noruega, Miembro del Comité de PIARC sobre el Cambio Climático y la Resiliencia de las Redes de Carreteras
- Mark Stevens, Suffolk Highways, y David Ogden, Amey, Reino Unido

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



PIARC ha estructurado provisionalmente la situación en torno a

Seis temas clave

- Tema 1: Garantizar la salud y la seguridad de los empleados en general
 - Cuestión 2: Mantener la actividad y la continuidad de las operaciones
 - Tema 3: Impacto en el transporte
 - Número 4: Relaciones de negocios
 - Cuestión 5: Relaciones con los clientes y las partes interesadas y trabajo conjunto
 - Tema 6: Seguridad
-
- Se presentaron con más detalle durante nuestros seminarios web anteriores.



COVID-19 Política de Transporte y Resistencia

Fabio Pasquali

Consecuencias económicas del Covid-19 para una Autoridad Nacional de Carreteras

París

15 de abril de 2020

Fabio Pasquali

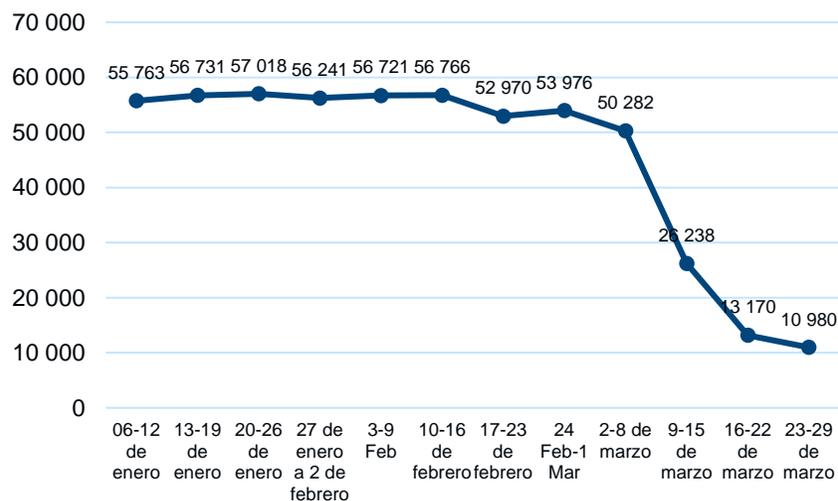
- **Presidente del CT 1.2 de PIARC**
 - *"Planificación de la infraestructura vial y del transporte para el desarrollo económico y social"*
- **Anas SpA, Agencia Nacional de Carreteras de Italia**
 - *Economista Jefe del Departamento de Planificación*
- **La Comisión Intergubernamental para el nuevo ferrocarril entre Turín y Lyon**
 - *Secretario General de la Delegación Italiana*
- **CEDR - Conferencia de Directores de Carreteras de Europa**
 - *Co-líder del Grupo de Trabajo "Gobernanza de la Red"*
- **Universidad de Roma Tre - Ciencias Políticas**
 - *Profesor de Economía y Política del Desarrollo*
- **Contacto: f.pasquali@stradeanas.it**



Covid-19 Fase 0 - Consecuencias económicas para una ANR

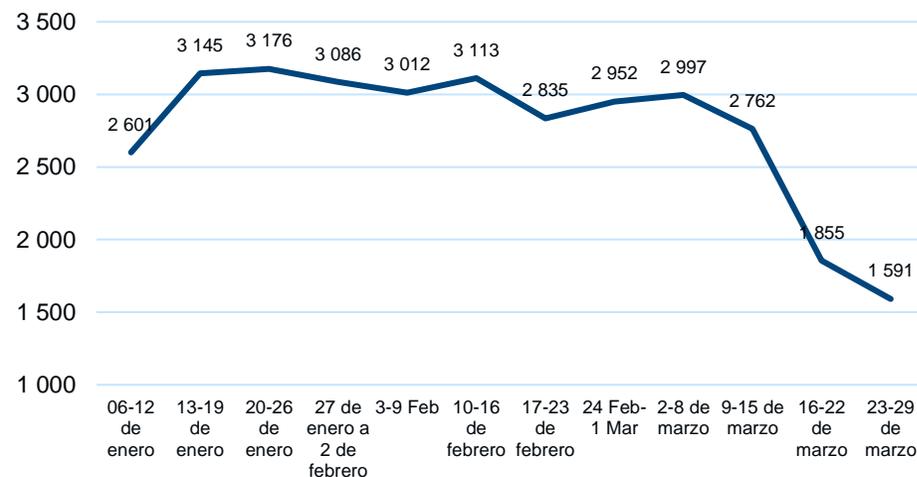
- La primera consecuencia de la fase actual del Covid-19 es la dramática disminución del tráfico
- Anas es la Agencia Estatal de Carreteras y opera una red de unas 30.000 carreteras nacionales, incluidos 1.200 km de autopistas sin peaje

Anas Autopistas - Vehículos ligeros AADT



Fuente: Spa Anas

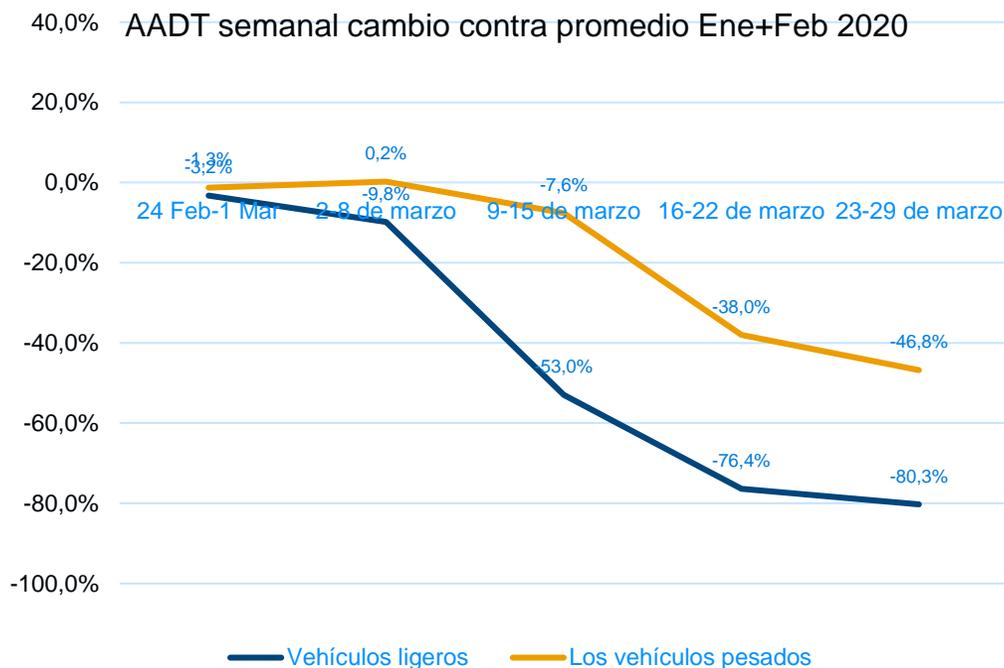
Anas Autopistas - Vehículos pesados AADT



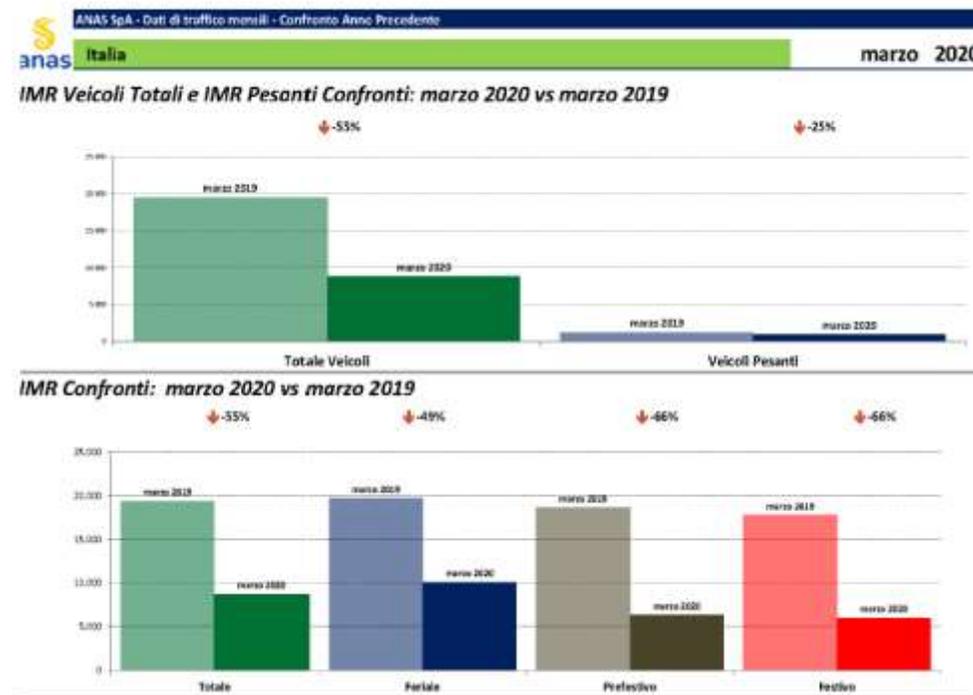
Fuente: Spa Anas



Covid-19 Fase 0 - Consecuencias económicas para una ANR



Fuente: Spa Anas



Fuente: Spa Anas

La disminución del tráfico

- fue mayor en la red de autopistas de peaje que en las autopistas sin peaje y las carreteras ordinarias
- era mayor para el tráfico ligero que para el tráfico pesado

Covid-19 Fase 0 - Consecuencias económicas para una ANR

- La disminución del tráfico refleja el progreso de la enfermedad en los diferentes países:

2020 Traffic Performance

Preliminary figures Change vs equivalent week of 2019	EUROPEAN TOLL ROADS			AIRPORTS	
	Italy (ASPI)	Spain (Abertis)	France (Abertis)	ADR (FCO+CIA)	NICE
	<i>ADT</i>	<i>ADT</i>	<i>ADT</i>	<i>pax</i>	<i>pax</i>
week 2	2,9%	-0,8%	4,4%	3,5%	5,0%
week 3	0,9%	2,5%	5,9%	-1,3%	3,5%
week 4	2,9%	1,0%	10,2%	-0,6%	3,8%
week 5	6,5%	8,1%	9,0%	-3,0%	8,0%
week 6	-0,2%	3,2%	-1,4%	-8,5%	-5,5%
week 7	-0,5%	2,9%	0,6%	-8,4%	4,9%
week 8	0,0%	5,0%	3,6%	-7,3%	2,1%
week 9	-17,2%	2,1%	-1,3%	-32,6%	-0,2%
week 10	-22,7%	-3,0%	-10,1%	-55,6%	-19,2%
week 11	-56,3%	-22,0%	-11,4%	-81,1%	-48,8%
week 12	-70,8%	-66,9%	-58,8%	-93,7%	-80,8%
week 13	-76,1%	-73,4%	-79,6%	-94,9%	-97,6%
week 14	-75,8%	-79,5%	-81,4%	-97,2%	-99,2%
YTD (1/1/2020 to 5/4/2020)	-23,6%	-16,9%	-16,0%	-37,1%	-26,3%

Fuente: www.atlantia.it

Covid-19 Fase 0 - Consecuencias económicas para una ANR

Los ingresos de las ANR se basan en diferentes esquemas:

- a) transferencias directas del Estado
- b) transferencia parcial o total de los ingresos fiscales de las carreteras
- c) tasas de carretera basadas en la distancia o el tiempo, con o sin marco ambiental (pago por uso/contaminación)
- d) las subvenciones cruzadas a través de los ingresos por peaje recaudados en parte de la red o en las redes de carreteras gestionadas por privados en régimen de franquicia
- e) las regalías pagadas por los subconcesionarios
- f) fuentes de mercado menores (servicios vendidos directamente a los operadores)

Casi todos los ingresos de una ANR provienen de los vehículos de carretera: menos tráfico es igual a menos ingresos, lo que resulta en un déficit

Covid-19 Fase 0 - Consecuencias económicas para una ANR

■ Estructura de la cuenta de pérdidas y ganancias de Anas

Profit and Loss Account - Revenues	Item % on total	Main driver
<i>Revenues from operations</i>		
Extra-toll paid by users of the toll motorway network under franchise	96%	Vehicle-km driven on the toll motorway network under
Royalties from Service areas on the motorway network	2%	Consumptions on the motorway network directly managed
Services to road operators	2%	Aconomic activity and logistics (GNP, ...)
<i>Total Revenues from operations</i>	100%	
<i>Revenues for Investments</i>		
Investments in New Road Works and Scheduled Maintenance	88%	Financial resources already available. Continuity of the activity in the contracting sector
Capitalisations and other items	12%	As above
<i>Total Revenues from investments</i>	100%	

Profit and Loss Account - Costs	% on total	Main driver
Costs for external services	34%	Activities included in the Contract of Programme signed with the Ministry of Infrastructure and the Ministry of Economy
Costs for external recurrent maintenance	6%	
Costs for personnel	60%	
<i>Total Costs for operations</i>	100%	
<i>Costs for Investments</i>		
Investments in New Road Works and Scheduled Maintenance	90%	Activities included in the Contract of Programme signed with the Ministry of Infrastructure and the Ministry of Economy.
Capitalisations and other items	10%	Continuity of the activiy in the contracting sector
<i>Total Costs for investments</i>	100%	

Covid-19 Fase 0 - Consecuencias económicas para una ANR

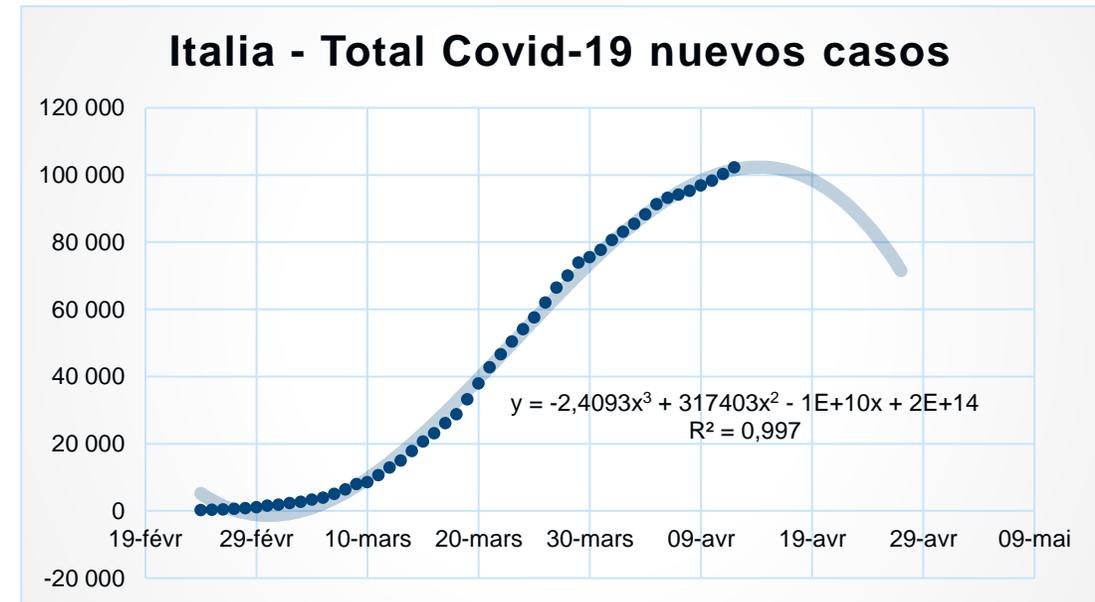
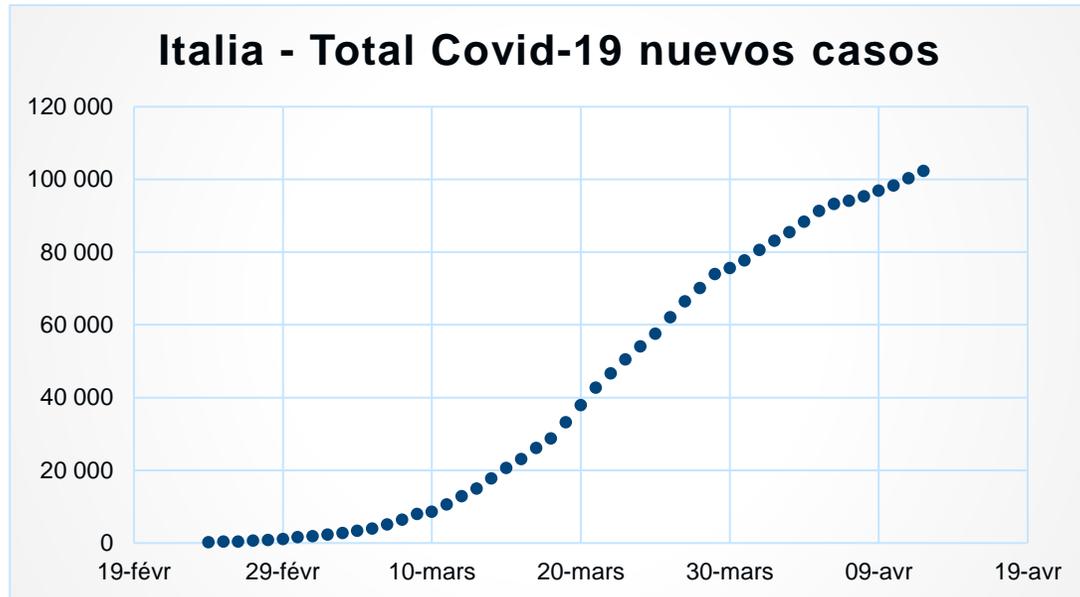
Los costos de las ANR son rígidos, ya que sólo algunos costos son variables según el volumen de tráfico. En la fase 0 las ANR han participado en muchas actividades cruciales (y costosas):

- a) reorganización de las actividades generales mediante el trabajo inteligente, en la medida de lo posible
- b) la reorganización de las actividades viales, siguiendo las directrices gubernamentales (redistribuir los turnos de operaciones y servicios)
- c) apoyo a las autoridades policiales y de control para patrullar las carreteras con el fin de hacer cumplir las restricciones de movilidad
- d) redefinición y/o reordenación de todos los contratos existentes (construcción, mantenimiento, operación, servicios, ...)

Es muy difícil gestionar la eficiencia de los costos en este período de actividades no planificadas y en muchos casos nuevas



Covid-19 Fase 0 a Fase 1: ¿Cuándo?

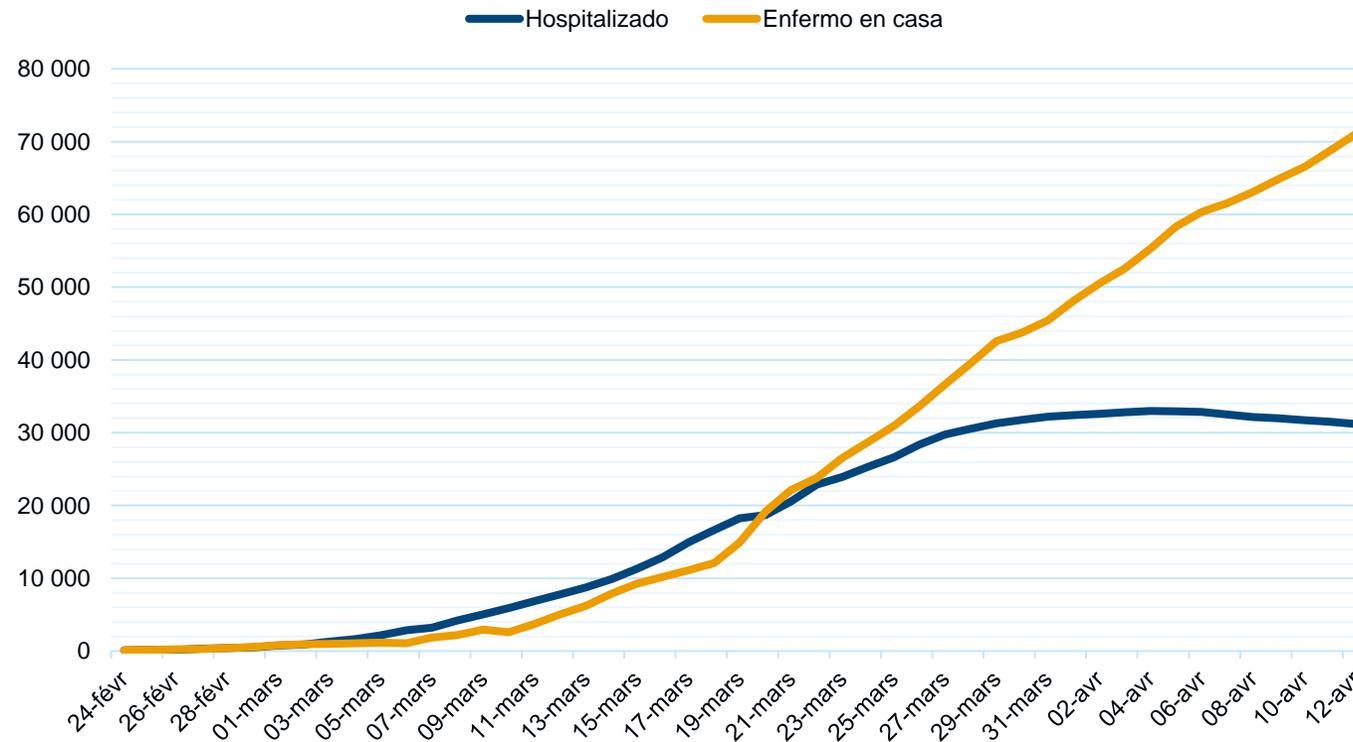


- El motor principal para la relajación de las restricciones es el número de nuevos casos de Covid

Covid-19 Fase 0 a Fase 1: ¿Cuándo?

- El 30% de los nuevos infectados son hospitalizados, el 70% se quedan en casa hasta que se recuperen.

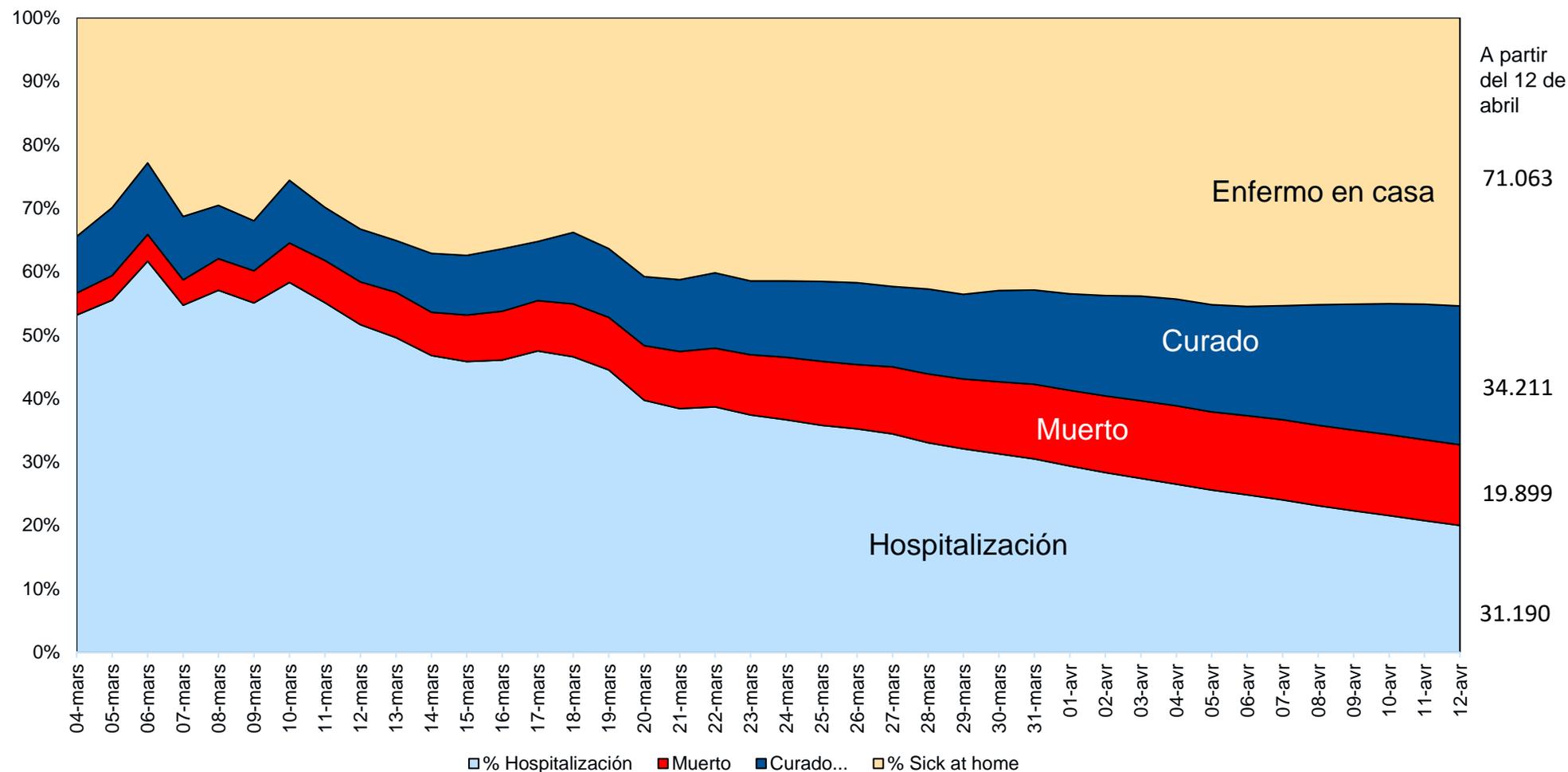
Italia Covid-19 nuevo casos por estatus



Fuente: Elaboración a partir de datos publicados por el Departamento de Protección Civil de Italia

Covid-19 Fase 0 a Fase 1: ¿Cuándo?

Italia - Casos por estado/resultado

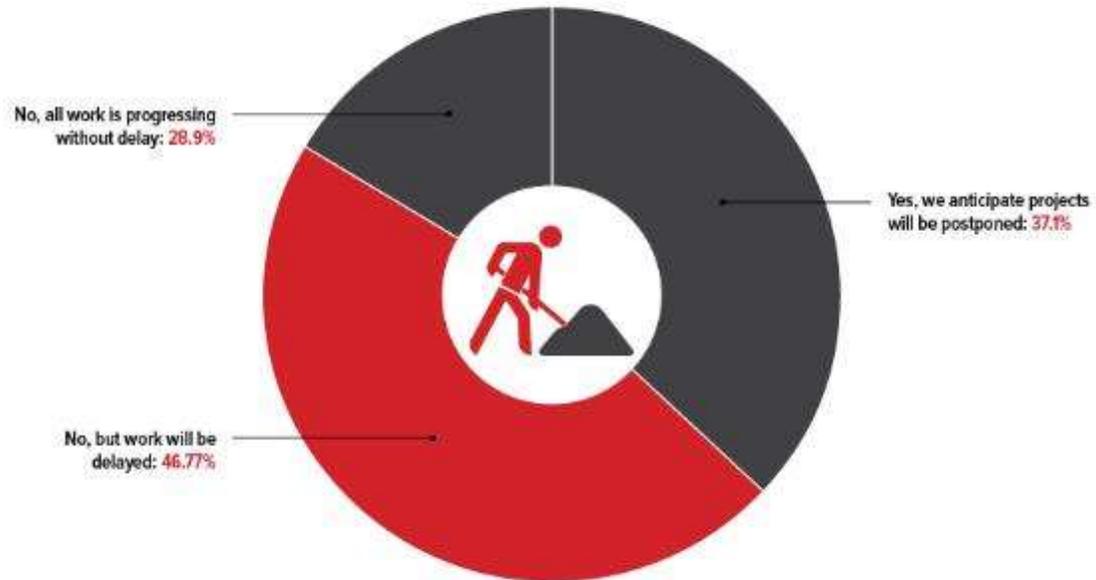


Fuente: Elaboración a partir de datos publicados por el Departamento de Protección Civil de Italia

Covid-19 Fase 1: El estado del mercado

- Roads & Bridges Media está estudiando el mercado: la desaceleración, no la parada total

DO YOU ANTICIPATE YOUR LOSING WORK IN 2020 DUE TO THE COVID-19 OUTBREAK/RESULTING ECONOMY?



CANCELLED ILLUSTRATION ©BANKRX - STOCK.ADOBE.COM

IF YOU SELECTED "YES" FOR THE PREVIOUS QUESTION, DO YOU ANTICIPATE ANY OF YOUR FIRM'S PROJECTS BEING CANCELED ALTOGETHER DUE TO THE COVID-19 OUTBREAK/RESULTING ECONOMY?



CANCELLED ILLUSTRATION ©BANKRX - STOCK.ADOBE.COM

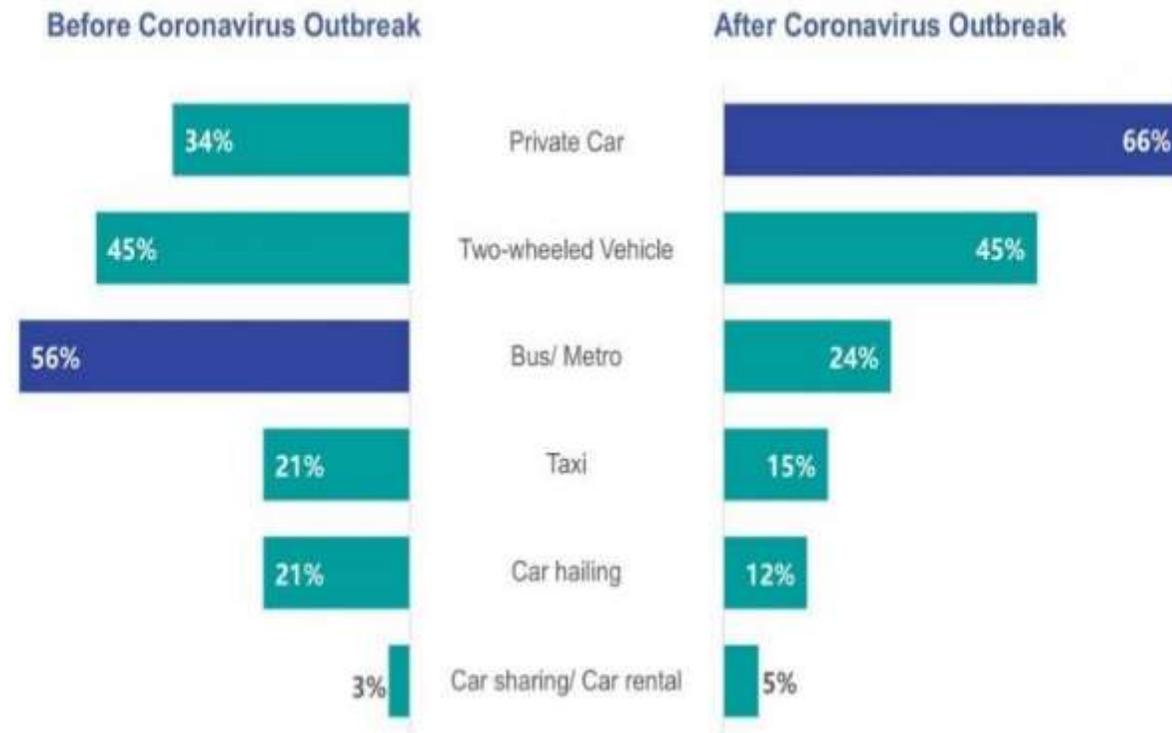
Covid-19 Fase 1: El papel de las ANR

- Roles a corto plazo:
 - a) pivote del efecto multiplicador clave dado por las obras viales - con o sin costos e ingresos adicionales?
 - b) proveedor/garante de la movilidad vial en un nuevo contexto

- Medidas que un Organismo de Carreteras podría pedir, o acordar con el Gobierno y los principales interesados, para acelerar el proceso de recuperación
 - a) Apoyo económico para los costos adicionales de la seguridad en los lugares de trabajo
 - b) Anticipo parcial del valor del contrato a los contratistas
 - c) Pago directo a los subcontratistas
 - d) Bono de aceleración por finalización anticipada de los trabajos
 - e) Aceleración de los procedimientos de aprobación de proyectos en las diferentes etapas

Covid-19 Fase 1: El papel de las ANR

CHINA - LOS CONSUMIDORES TIENDEN A USAR MÁS COCHES PRIVADOS Y MENOS TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: <https://www.ipsos.com>

Covid-19 Fase 1: El papel de las ANR

- Roles a corto plazo:
 - a) pivote del efecto multiplicador clave dado por las obras viales
 - b) proveedor/garante de la movilidad vial en un nuevo contexto - con o sin costes e ingresos adicionales?
- Las nuevas pautas de movilidad, el papel de la ANR, los costos y los ingresos
 - a) Una mayor preferencia por la movilidad privada aumentará la congestión, los costos de O&M y la contaminación, pero el gran apoyo de los STI y MaaS, ...
 - b) La preferencia específica por la carretera frente a otros modos (transporte masivo, tren, ...), junto con la conducción individual predominante podría ser una oportunidad El peaje podría ser una opción y una forma de regular los flujos (tarificación de la congestión asociada al cambio de horario de trabajo)
 - c) El funcionamiento de los centros intermodales (principalmente para pasajeros) requerirá la colaboración de los operadores, los actores y las partes interesadas
 - d) El patrullaje y el control continuarán como una actividad principal

Covid-19, las ANR y la economía: Conclusiones y sugerencias

■ Fase 0

- a) ¿Buscando los ingresos perdidos algún nuevo plan o medida?
- b) ¿Operando las autopistas del desierto con un mínimo de LoS? ¿Ocasión para mantenimientos mayores o menores (si la construcción es segura para los trabajadores)?

■ De la fase 0 a la fase 1

- a) No sólo cumplir con las leyes y decretos que se entienden de antemano, cuando comience de nuevo, será muy rápido
- b) Comprensión de los contratistas y de los costos adicionales de las directrices de seguridad estándar para las obras viales
- c) Considerando las oportunidades post-Covid de la organización para el trabajo inteligente, el uso de la tecnología de la información, nuevas formas de establecer un diálogo con los clientes

■ Fase 2

- a) La colaboración con otros operadores puede fomentar la eficiencia y mejorar el mantenimiento de la operación o la idea de las "salas de situación"?
- b) Comprender cómo "defender" los objetivos ambientales en una posible fuerte propensión a viajar por carretera individual

¡Gracias por su atención!



Fabio Pasquali

Presidente del CT 1.2 de PIARC

f.pasquali@stradeanas.it

39 335 407182

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





COVID-19 Política de Transporte y Resistencia

Matthew W. Daus

Presidente del IATR

Asociación Internacional de Reguladores del Transporte

París

15 de abril de 2020



Matthew W. Daus Esq.



- **Ex Comisionado, Presidente y Consejero General**
 - Comisión de Taxis y Limusinas de la Ciudad de Nueva York
- **Presidente del IATR**
 - *Asociación Internacional de Reguladores del Transporte*
www.iatr.global
- **Cátedra de Tecnología de Transporte, CUNY-UTRC, CCNY**
 - *Centro de Investigación de Transporte de la Universidad de US DOT (Región 2 - NY, NJ, Puerto Rico)* www.utrc2.org
 - *City College, City University of New York*
- **Socio y Presidente de la Práctica de Transporte**
 - *Windels Marx Lane & Mittendorf, LLP* www.windelsmarx.com
- **Contacto: mdaus@iatr.global**

¿Qué es el IATR?

La Asociación Internacional de Reguladores de Transporte (IATR) es un grupo de pares educativos sin fines de lucro, de 33 años de edad, formado por funcionarios gubernamentales de transporte que se encargan de otorgar licencias y regular las empresas de transporte terrestre multimodal de alquiler, los vehículos y los conductores, entre otros:

- *Taxis,*
- *Limusinas,*
- *Empresas de la red de transporte,*
- *Paratránsito (Transporte médico no de emergencia)*
- *Micromovilidad y movilidad compartida*
- *Autobuses y Autocares*



La misión del IATR es mejorar la práctica de la concesión de licencias, la aplicación de la ley y la administración del transporte por contrata mediante el intercambio de información y recursos, y la identificación y el establecimiento de las mejores prácticas.

Miembros del IATR

Nuestra membresía en el IATR ahora incluye:

- Los organismos gubernamentales tradicionales que regulan los taxis, libreas, coches negros, paratránsito y limusinas
- Los reguladores estatales de la Compañía de Redes de Transporte (TNC)
- Agencias de tránsito público
- Los Departamentos de Transporte y Vehículos de Motor
- Departamentos de seguros
- Aeropuertos
- Agencias de planificación
- Otros reguladores de los nuevos servicios de movilidad, como el uso compartido de bicicletas, el microtránsito, los taxis, las plataformas tecnológicas y el uso compartido de automóviles.



Miembros de la Junta Asesora del IATR



ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT



ATI21
Alliance for
Transportation
Innovation



AMERICAN
PUBLIC
TRANSPORTATION
ASSOCIATION



UNIVERSITY OF CALIFORNIA Berkeley
Transportation Sustainability
RESEARCH CENTER



SHARED-USE
MOBILITY CENTER



International
Transport Forum

ITS AMERICA



WOMANIUM
STEM Entrepreneurship

COVID-19 Impactos del transporte: Estados Unidos

•Seattle, Washington

- Los autobuses, trenes y transbordadores experimentaron una caída del 50% en el número de pasajeros...

•San Francisco, California

- El número de pasajeros del BART se desplomó en un asombroso 90%...
- Los autobuses y vagones de la SFMTA cayeron un 35% en una semana (a partir del 7 de abril, casi todo el transporte público fue cerrado)

•Los Angeles, California

- El tráfico rodado se movía un 35% más rápido de lo normal
- El número de pasajeros del metro de Los Ángeles se redujo en un 60%

•Chicago, Illinois

- La velocidad media del tráfico aumentó en un 60%
- El tránsito de la Autoridad de Tránsito de Chicago (CTA) disminuyó un 68%.

•Filadelfia, Pensilvania

- La Autoridad de Transporte del Sudeste de Pennsylvania (SEPTA) bajó el 64% en tránsito y el 88% en el ferrocarril regional.

•Washington D.C.

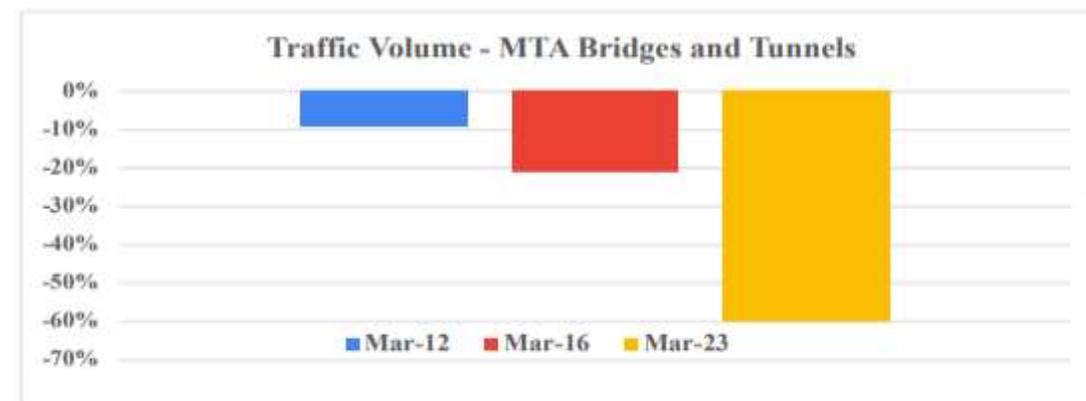
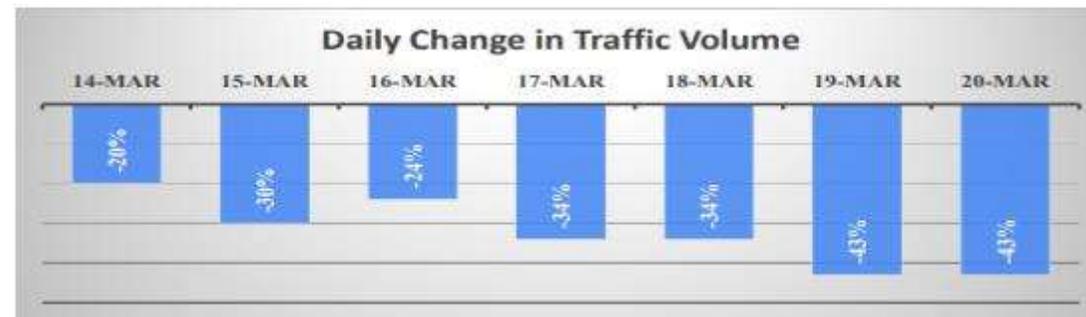
- DC Metro perdió 100.000 pasajeros en el curso de una semana



COVID-19 Impactos del transporte: Ciudad de Nueva York

[Resumen de las tendencias de transporte en todos los modos en la ciudad de Nueva York](#)

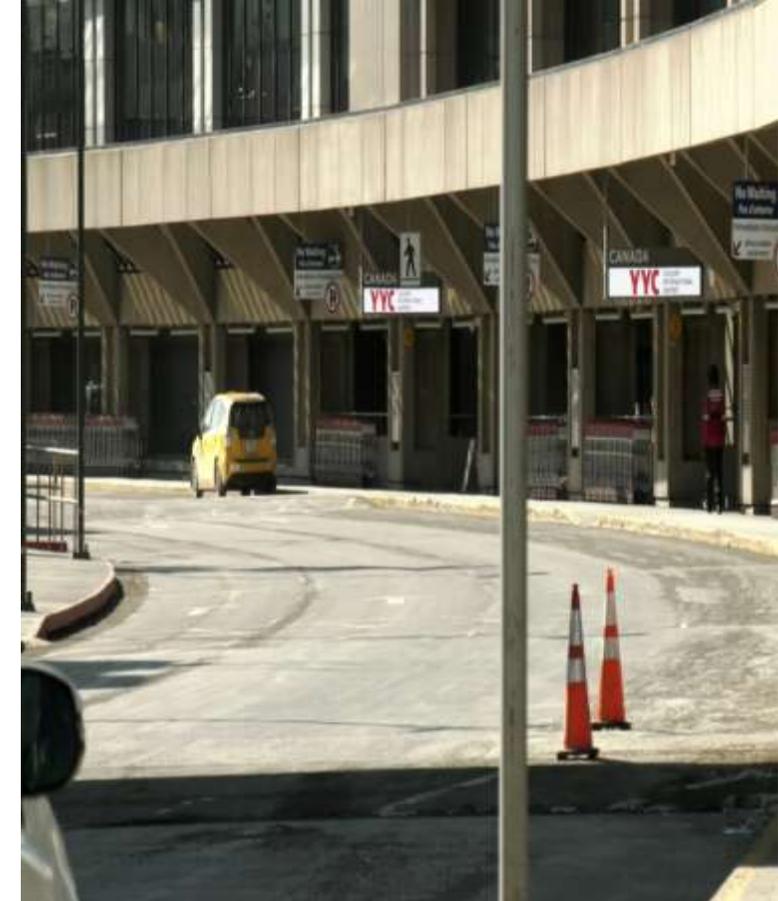
Modo	Variación porcentual a mediados de marzo
El tráfico de la Carretera	↓50% de velocidad ↓60% volumen
Taxi	↓91% de pasajeros
Tránsito público - Autobús - Subterráneo	↓50% de pasajeros ↓60% de pasajeros
Trenes - Metro Norte - Carretera ferroviaria de Long Island	↓90% de pasajeros ↓67% de pasajeros



Fuente: Tendencias de movilidad en la ciudad de Nueva York durante la pandemia COVID-19: Análisis de los modos de transporte a lo largo de marzo de 2020, Centro de Investigación de Transporte de la Universidad

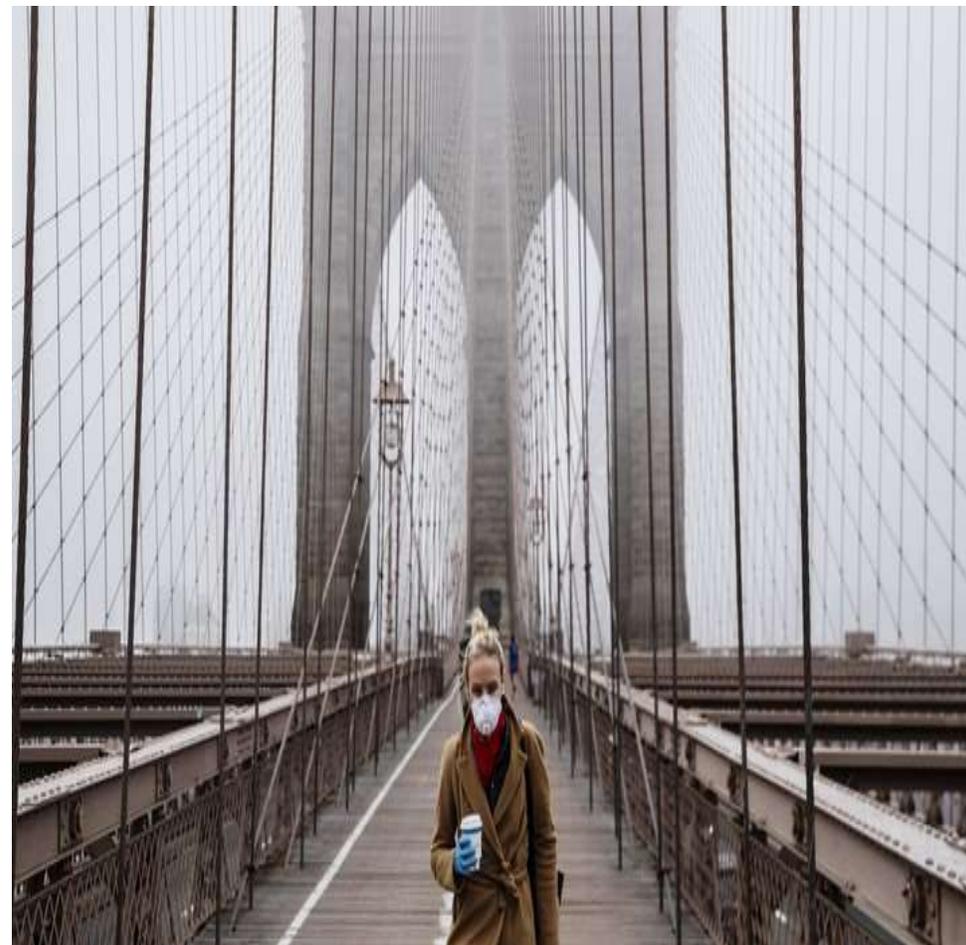
COVID-19 Impactos del transporte: Canadá

- La Asociación de Taxis de Toronto dijo que la industria del taxi está perdiendo casi el 100% de su negocio
 - De manera similar, Uber está viendo una pérdida del 60-70% en los negocios en Toronto
- Según la Asociación Canadiense de Tránsito Urbano (CUTA), las agencias de tránsito de todo el país están experimentando un 75% menos de viajes
- El Canadá opera con el 79% de la actividad normal de transporte comercial
- Los cruces terrestres entre Canadá y los EE.UU. han bajado un 71% desde la misma época del año pasado



Acciones de emergencia: Estados Unidos

- Las órdenes de permanencia en el hogar emitidas en todo el territorio de los Estados Unidos cerraban los negocios no esenciales y exigían que los residentes se quedaran en casa a menos que estuvieran prestando un servicio esencial, que generalmente incluye el transporte, como los vehículos de alquiler, los taxis y las empresas transnacionales.
- El 17 de marzo, la ciudad de Nueva York prohibió todos los viajes compartidos (Decreto Ejecutivo de Emergencia 101)
- El 27 de marzo, el Estado de Nueva York exigió el aplazamiento de las primas de las pólizas de vida y de daños materiales (Orden Ejecutiva del Estado de Nueva York N° 202.13)



Acciones de emergencia: Ayuda federal y estatal (Estados Unidos)



- **Préstamo para desastres por daños económicos (EIDL)**
 - El programa de Préstamo por Desastre por Daños Económicos (EIDL) de la SBA ofrece a las pequeñas empresas préstamos de capital de trabajo de hasta 2 millones de dólares para ayudar a superar la pérdida temporal de ingresos.
- **La Ley CARES**
 - El **Programa de Protección de Cheques de Pago (PPP)** proporciona a las empresas con 500 empleados o menos asistencia para retener a esos empleados - Los conductores de contratistas independientes pueden solicitar el PPP en su propio nombre o cobrar el desempleo.
 - El **Programa de Asistencia para el Desempleo Pandémico (PUA)** extiende la asistencia de emergencia a individuos que de otra manera no son elegibles para los beneficios de desempleo.
- **Préstamo de la calle principal**
 - **Ofrece** préstamos a 4 años a empresas que emplean hasta 10.000 trabajadores o con ingresos inferiores a 2.500 millones de dólares. Los pagos de capital e intereses serán diferidos por un año.
- **Programas estatales/locales**
 - El **Departamento de Servicios para Pequeñas Empresas de la Ciudad de Nueva York** ("SBS") creó 2 programas para proporcionar alivio a las pequeñas empresas de la ciudad de Nueva York que veían una reducción de sus ingresos debido a COVID-19.
 - Fondo de continuidad de la pequeña empresa de la ciudad de Nueva York (<100 empleados)
 - Programa de subsidio de retención de empleados de la ciudad de Nueva York (< 5 empleados)
 - **Fondo de Préstamo para la Resistencia de Pequeñas Empresas de Chicago**
 - Proporciona más de 100 millones de dólares en préstamos de bajo interés, dirigidos a "comunidades históricamente carentes de recursos con un énfasis en la minimización de las dificultades para esas empresas y sus empleados".

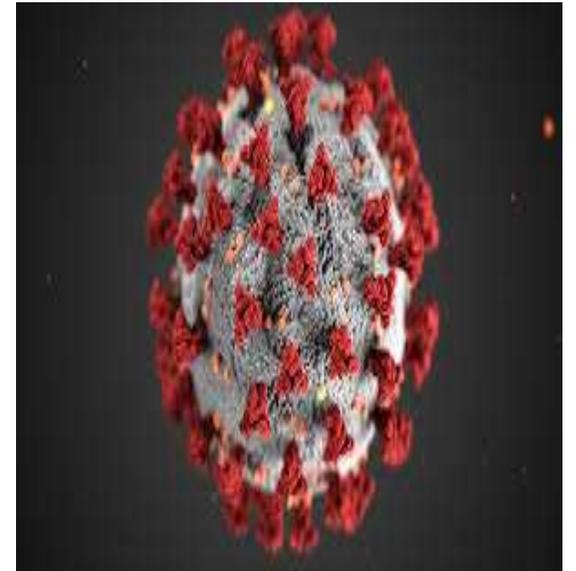
Acciones de emergencia: Canadá (en inglés)

- All Canadians must avoid non-essential travel outside the country until further notice
- All travelers to Canada self-isolate for 14 days upon entry, with exceptions for workers who are essential to the movement of goods and people
- The Canada/ US border is closed to all non-essential travelers
- Many provincial governments have limited provincial domestic travel
 - On April 1, the Quebec government divided Canada's Capital Region by placing checkpoints on the border between Ottawa, Ontario and Gatineau, Quebec to prevent all non-essential travel into the province
 - The Quebec government has also set up checkpoints on major roads leading to more remote areas, as well as at the Quebec-U.S. border.
 - Manitoba also established checkpoints at main highways and airports
 - All travelers entering the Yukon territory must self quarantine
 - All travel to the North West territories by non-residents is prohibited



Encuesta del regulador del IATR COVID-19: Política de transporte y resistencia

- El IATR llevó a cabo un estudio de los organismos de transporte mundiales para recoger las respuestas al brote de COVID-19
- Preguntado sobre:
 - Enfoques innovadores
 - Esfuerzos de contención y mitigación
 - Relajación o fortalecimiento de los requisitos para la concesión de licencias y la aplicación de la ley
- La mayoría de las respuestas procedían de los organismos reguladores de toda América del Norte



Encuesta del regulador del IATR: Preguntas

www.iatr.global



**INTERNATIONAL
ASSOCIATION OF
TRANSPORTATION REGULATORS**
Innovating for a Multi-Modal Mobility Future for All

IATR COVID-19 Regulator Survey: Transportation Policy & Resiliency

*1. Contact Information

Name:

Agency Name:

Position/Title:

State/Province:

Country:

Email Address:

Phone Number:

*2. What emergency regulatory operational relief measures has your agency already taken to respond to the COVID-19 pandemic?

Extension of license renewals

Suspension of vehicle inspections

Non-enforcement of insurance regulations or alternate procedures

Suspension of all enforcement

Waiver of fees

Deferral of fees

Closure of offices or facilities

Other (please specify):



[Enlace de la encuesta](https://www.surveymonkey.com/r/FWHSPQH)

<https://www.surveymonkey.com/r/FWHSPQH>

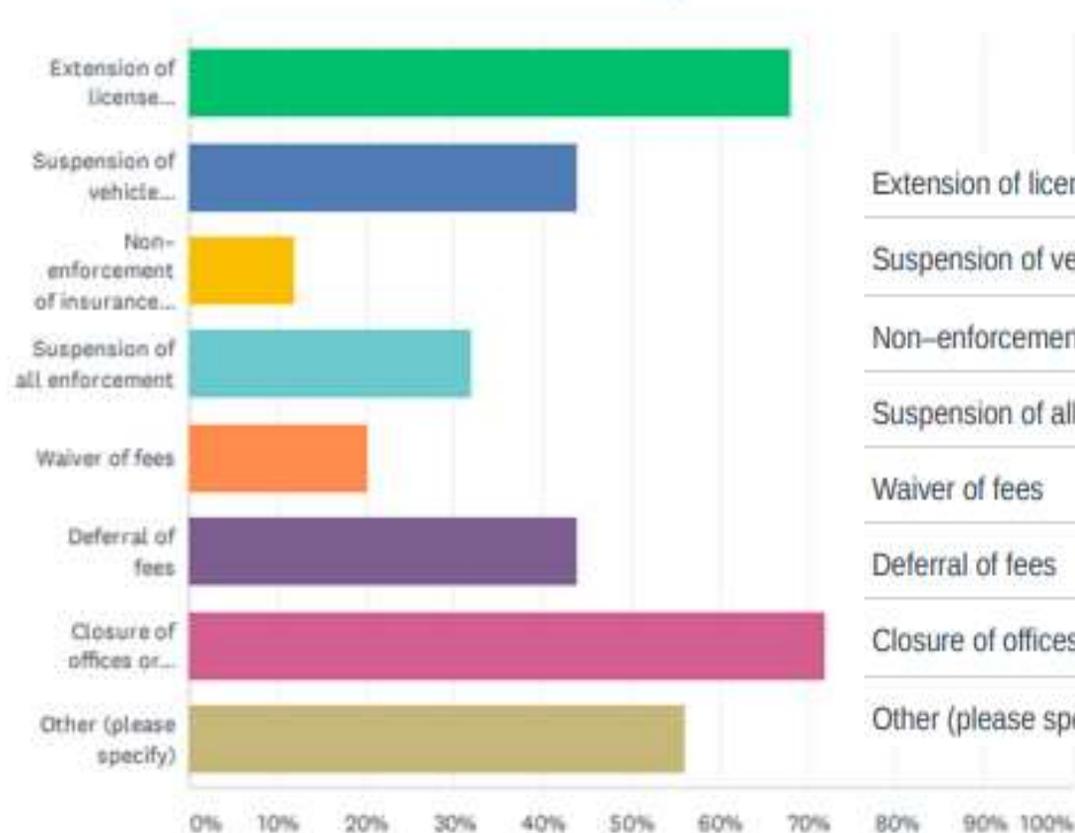
[Noticias diarias de transporte COVID-19](mailto:info@iatr.global)

info@iatr.global

Estudio del IATR COVID-19: Resultados preliminares - Medidas operacionales

What emergency regulatory operational relief measures has your agency already taken to respond to the COVID-19 pandemic?

Answered: 25 Skipped: 0



"Otras" acciones:

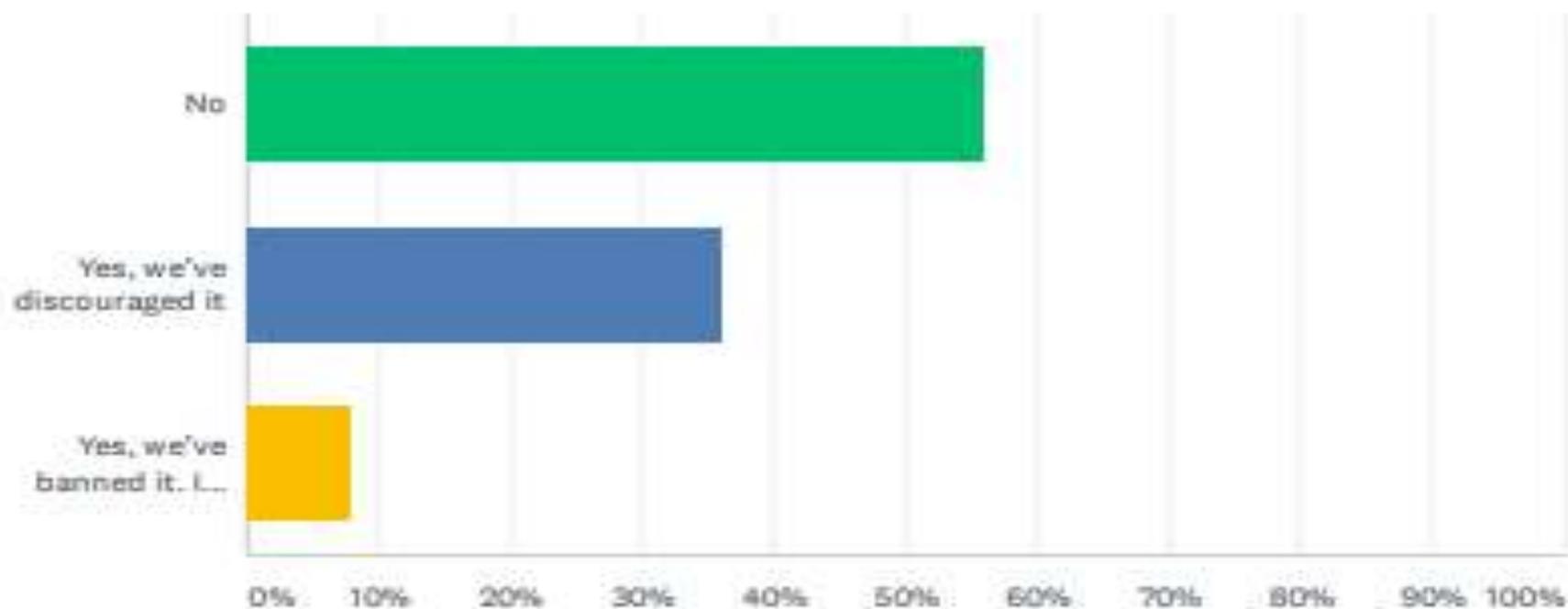
- Los servicios de licencias municipales cesaron
- Aplicación relajada de la ley en delitos no críticos
- Renovación de la licencia en línea

Extension of license renewals	68.00%
Suspension of vehicle inspections	44.00%
Non-enforcement of insurance regulations or alternate procedures	12.00%
Suspension of all enforcement	32.00%
Waiver of fees	20.00%
Deferral of fees	44.00%
Closure of offices or facilities	72.00%
Other (please specify)	56.00%

Estudio del IATR COVID-19: Resultados preliminares - Movilidad compartida

Q4 Has your agency or jurisdiction discouraged, banned or limited group riding or ride sharing services?

Answered: 25 Skipped: 0



Lo que se ha hecho: Compartir el viaje o la movilidad compartida

Cuando se trata de compartir el viaje, hay problemas con el distanciamiento social.

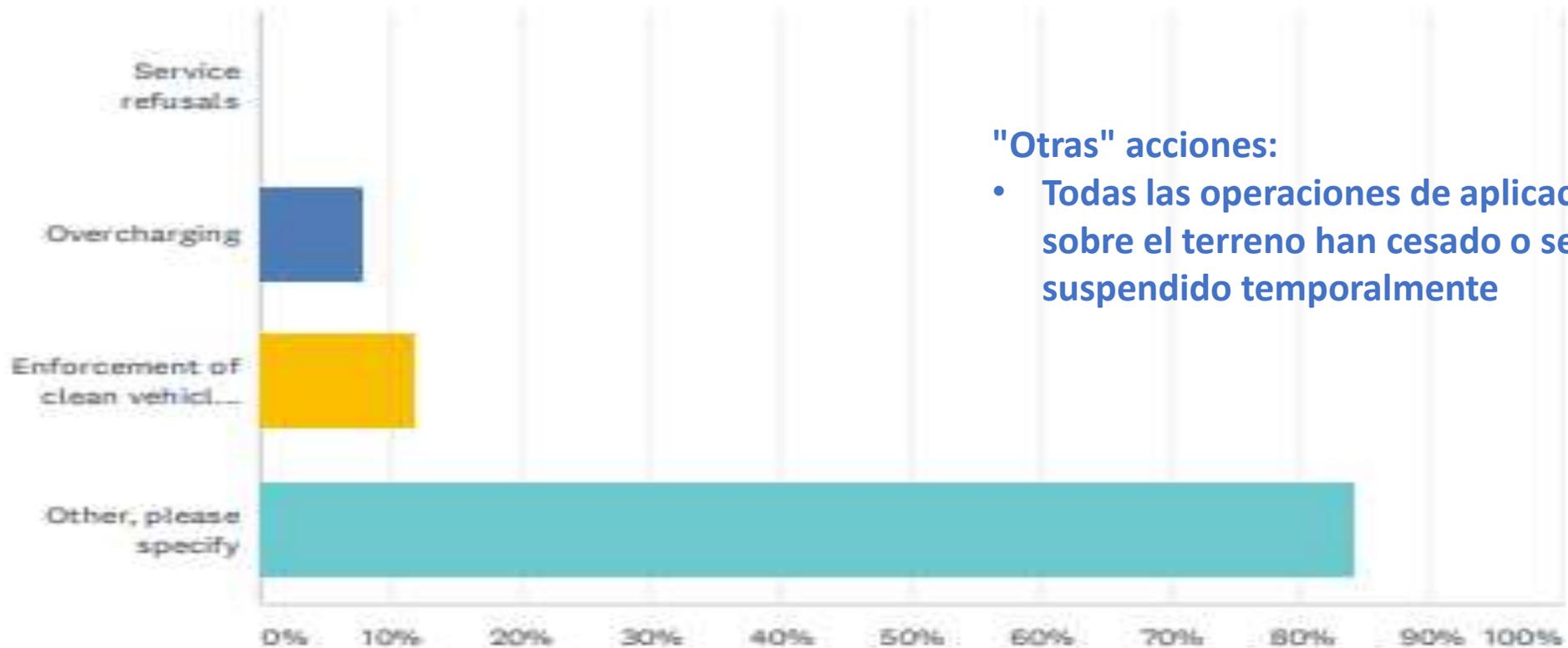
- Los autobuses privados han dejado de funcionar (pero antes de esa distancia + el embarque trasero)
- Las aplicaciones de "Ride-hailing" (como Uber y Lyft) han prohibido que la gente comparta los paseos.
- El 75% de los encuestados han desalentado el uso compartido de viajes y el 10% han aprobado leyes firmes para prohibiciones reales



Estudio del IATR COVID-19: Resultados preliminares - Aplicación

Q5 Has your agency increased enforcement in any particular areas?

Answered: 25 Skipped: 0



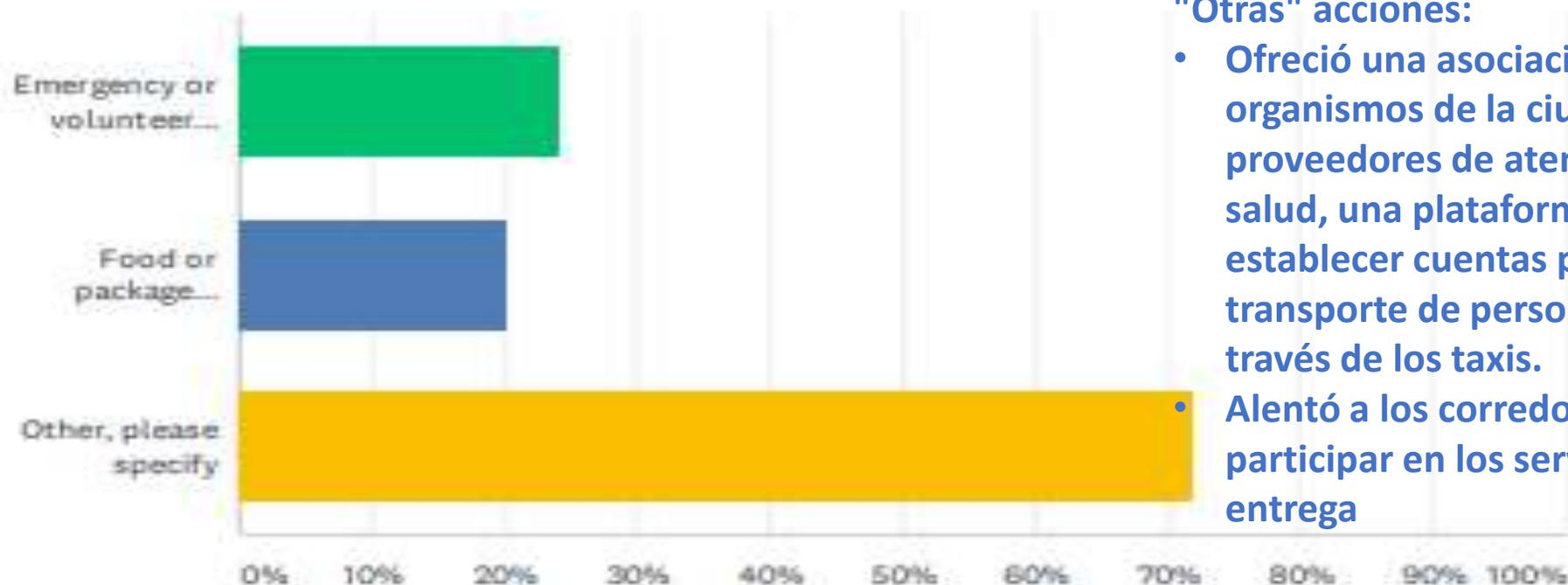
"Otras" acciones:

- Todas las operaciones de aplicación de la ley o sobre el terreno han cesado o se han suspendido temporalmente

Estudio del IATR COVID-19: Resultados preliminares - Programas

Q6 Have you undertaken any innovative programs to help drivers stay busy and work?

Answered: 25 Skipped: 0



"Otras" acciones:

- Ofreció una asociación con varios organismos de la ciudad y proveedores de atención de la salud, una plataforma para establecer cuentas para el transporte de personal esencial a través de los taxis.
- Alentó a los corredores a participar en los servicios de entrega

Programas innovadores - Ejemplos: NYC TLC y Philly PPA

En muchas jurisdicciones, los taxis y los servicios de transporte se han desplazado a las entregas de alimentos, paquetes y recetas y al transporte médico de emergencia o voluntario.

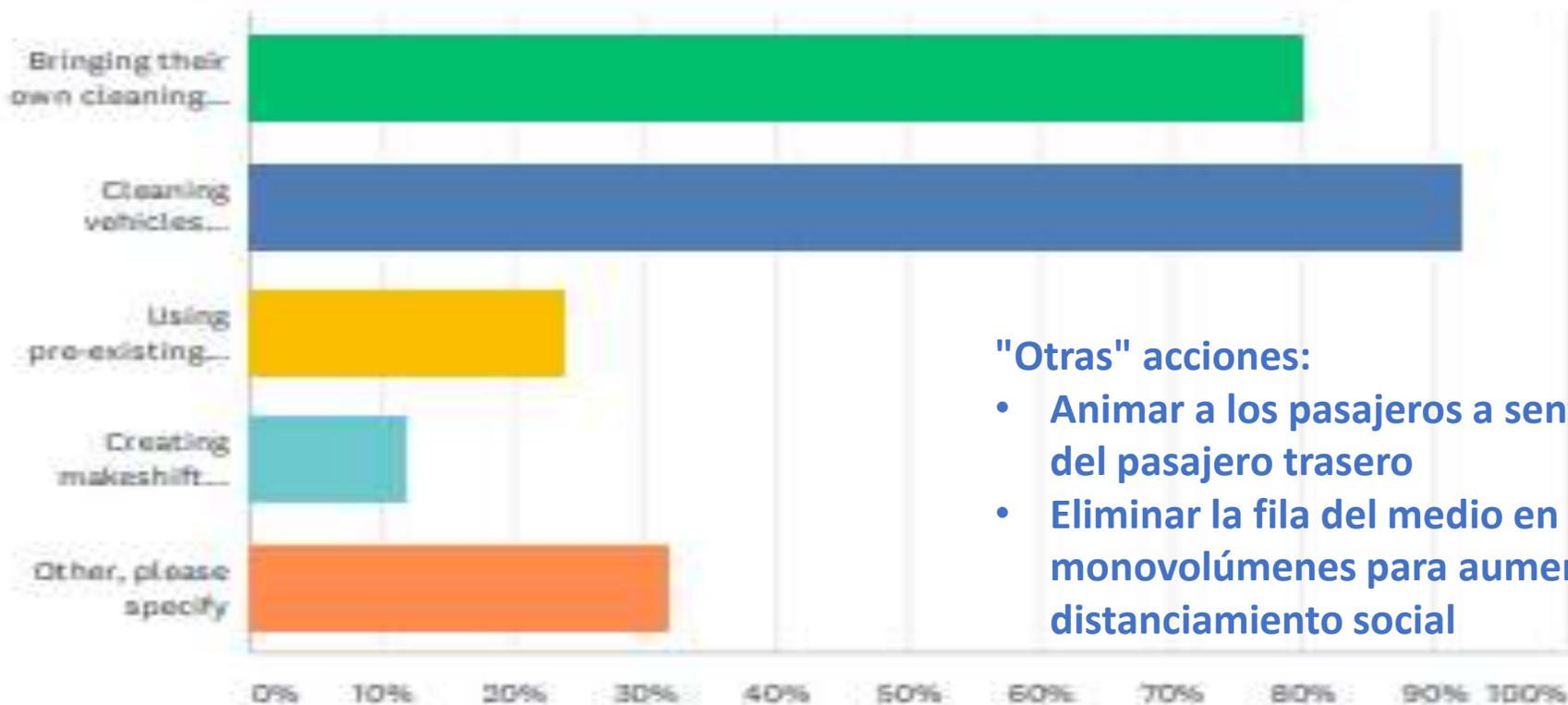
- La ciudad de Nueva York ha puesto en marcha un programa para que los conductores con licencia de la Comisión de Taxis y Limosinas (TLC) utilicen sus vehículos para proporcionar alimentos a los ciudadanos de edad avanzada que no pueden salir de sus casas.
- En Filadelfia, la Autoridad de Estacionamiento de Filadelfia (PPA) ha ofrecido a varios organismos de la ciudad y proveedores de servicios de salud una plataforma para establecer cuentas para el transporte del personal esencial a través de los taxis.



Estudio del IATR COVID-19: Resultados preliminares - Seguridad del conductor

Q8 What measures are licensed drivers taking to stay safe that you have heard about?

Answered: 25 Skipped: 0



"Otras" acciones:

- Animar a los pasajeros a sentarse en el lado del pasajero trasero
- Eliminar la fila del medio en los monovolúmenes para aumentar el distanciamiento social

¿Qué harán los reguladores en el futuro? A corto plazo (2020)

¿Posibles nuevas regulaciones?

- Particiones de taxi Regulaciones de limpieza - requisitos de limpieza e inspección de vehículos, equipo de protección del conductor
- Reglamento de distanciamiento para autobuses y lanzaderas / minibuses
- Continúa la prohibición de los viajes compartidos
- Prohibición de sentarse en el asiento del pasajero delantero para taxis/ FHV's
- Adiós al golpe de puño del conductor de Lyft



¿Qué harán los reguladores en el futuro? A largo plazo (2021 y más allá)

El futuro del nuevo paisaje de la movilidad

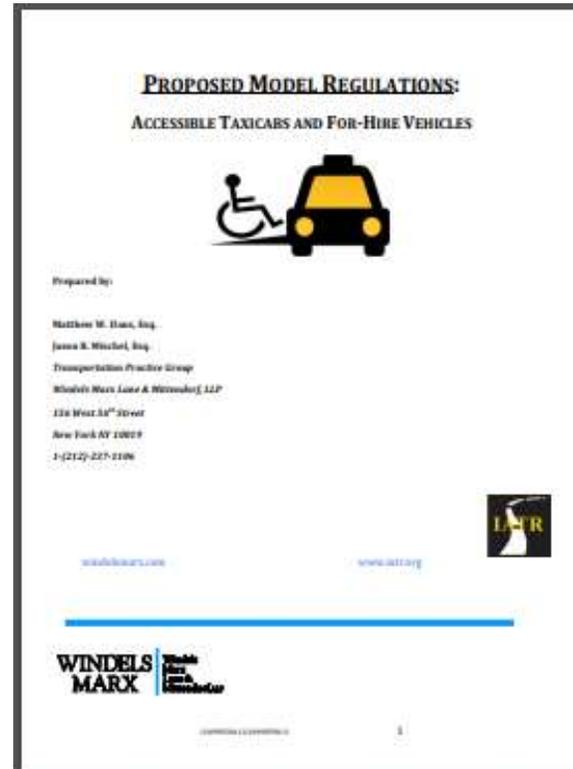
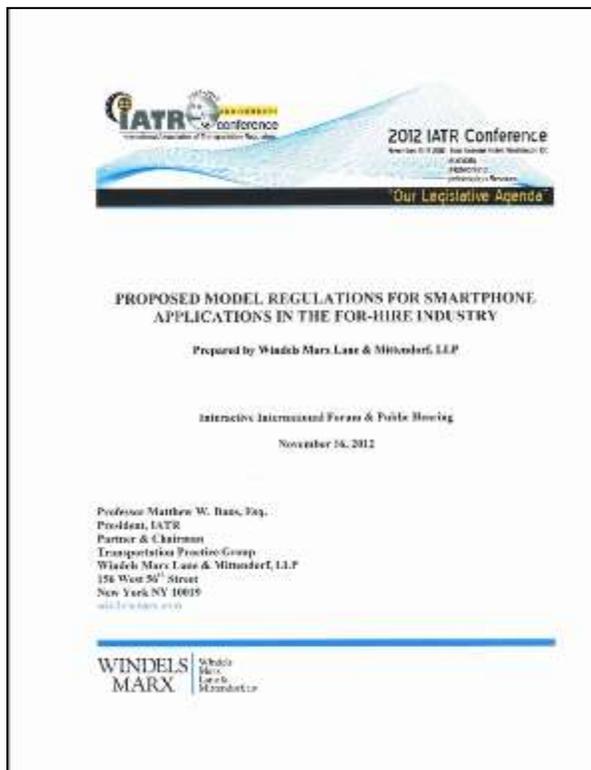
- Movilidad compartida: menos coches compartidos, pero más micromovilidad...
- Vehículos automatizados
 - Ej: Los transbordadores autónomos ayudan a transportar las pruebas de COVID-19 en la Clínica Mayo de Florida
- Cambio modal - tránsito público vs. privado



Reglamento Modelo de la IATR para la Seguridad y Resistencia del COVID-19

El IATR trabajará en un modelo de regulaciones de emergencia sobre la política y la resistencia de COVID-19.

Reglamento Modelo Anterior:



1. Equipo de seguridad (Cámaras, separadores y otros dispositivos)
2. Soft Meters (Tecnología de Medidores Inteligentes)
3. Publicidad digital en taxis, vehículos de la compañía de red de transporte (TNC) y otros vehículos de alquiler
4. Acceso y privacidad de los datos de transporte
5. Mejores prácticas y certificación de NEMT

Manténgase seguro y saludable! - Gracias (¿Preguntas?)



Matthew W. Daus
Presidente del IATR
Asociación Internacional de
Reguladores del Transporte
Contacto: mdaus@iatr.global





La respuesta de la NPRA a la La crisis de Covid-19

Gordana Petkovic

Administración de Carreteras Públicas de Noruega

PIARC CT 1.4 Cambio climático y resiliencia

Seminario web, 15 de abril de 2020



Gordana Petković

Civ.eng. Universidad de Zagreb, Croacia

Dr. Ing. Universidad Noruega de Ciencia y Tecnología

Ingeniero principal

Administración de Carreteras Públicas de Noruega

Principal campo de trabajo: adaptación al cambio climático

CT 1.4 de PIARC Cambio climático y resistencia de las redes de carreteras

Ciclo anterior CT E.1 Estrategias de adaptación y resistencia

Marco internacional de adaptación al cambio climático de PIARC

Seguridad del personal

- **Se estableció un grupo de trabajo** para observar la situación, luego un **equipo de crisis**
- **Funciones críticas: evaluadas y enumeradas.** Se nombró al personal clave para evitar que se involucraran en otras tareas, como la protección civil.
- **Se aconsejó trabajar desde casa siempre que fuera posible.** Las condiciones fueron proporcionadas por los servicios informáticos y han funcionado muy bien.
- **Evaluaciones de riesgo realizadas** para áreas de trabajo con **contacto con el público.** Los servicios que implican contacto público fueron cerrados. Algunas modificaciones generales realizadas: por ejemplo, la prolongación de la validez de los permisos de conducir (en 6 meses), el aplazamiento del control de los vehículos por parte de la UE (en dos meses). Se aconseja al público que utilice nuestras soluciones digitales.
- Los ajustes a las normas y reglamentos requerían apoyo jurídico.

Movilidad

- Los Centros de Control de Tráfico vigilan el tráfico en toda la red de carreteras. La información sobre el tráfico se distribuye a través de la web, el teléfono, Twitter.
- Se considera especialmente importante asegurar la movilidad. La labor de los centros de control del tráfico se incluye en las "**funciones sociales críticas**". Se ha de continuar, siempre que se apliquen medidas nacionales de protección.
- Tráfico de Pascua: se introdujeron restricciones nacionales en relación con el uso de propiedades vacacionales. Limitaron la carga de tráfico.



Foto: NPRA

Transporte de mercancías

- Se han aplicado exenciones a las normas sobre el **tiempo de conducción y los períodos de descanso**.
- En la primera ronda, las exenciones se aplicaban al transporte relacionado con la vida y la salud únicamente (como la distribución de alimentos, combustible, equipo médico, alimentos para animales y otros). Ahora - válido para todo el transporte de mercancías y pasajeros.
- Parcialmente sincronizado con Suecia y Dinamarca.
- Las áreas de descanso primero cerradas, luego reabiertas, después de consultar entre los operadores privados, La Agencia Nacional de Protección del Medio Ambiente y las autoridades sanitarias.



La continuación de la labor es de alta prioridad

- A través de la cooperación con los contratistas: buscando buenas formas de aplicar las medidas de protección nacionales y garantizar la seguridad del personal.
- Los socios contractuales reevalúan sus riesgos y ajustan los planes. La evaluación de riesgos incluye los efectos de tener que dejar de trabajar temporalmente.
- 6-7 proyectos nacionales se han visto afectados por la situación y han pospuesto los plazos o están cerrados.
- 300.000 años-persona en la industria de la construcción. La NPRA es la mayor autoridad de construcción de Noruega. Implica la responsabilidad de mantener el trabajo en marcha.



La continuación de la labor es de alta prioridad

¡**Ajustando las ofertas** a la nueva incertidumbre de ambas partes del contrato!

Cuestiones: costos de aplicación de las medidas de protección, variaciones en el precio de los materiales, calendario y distribución de los recursos, eCT.

Proyectos listos para empezar como respuesta a las medidas del gobierno:

Se asignaron 100 millones de euros para proyectos de transporte: carreteras, ferrocarriles, infraestructura marítima, protección contra inundaciones y deslizamientos de tierra (además de muchas otras inversiones, por ejemplo, en los municipios - para el transporte público y otros).

Riesgo y resistencia - La pandemia como un "evento no deseado"

- El riesgo es imposible de evaluar:
 - Baja probabilidad, altas consecuencias
 - Una gran incertidumbre en los factores que afectan al evento.
- Complejidad:
 - Las redes de carreteras y el transporte, y el transporte intermodal son complejos en sí mismos
 - **Se presentan efectos en cascada:** una menor capacidad para manejar un problema aumenta el riesgo de otro problema.
 - **Resonancia:** la naturaleza no "se detiene"; los peligros naturales siguen ahí - tormentas, deslizamientos de tierra, avalanchas, terremotos...



¿Puede el enfoque de resistencia "igualar" una amenaza de pandemia?

Resistencia en los sistemas de infraestructura

...es la capacidad de prepararse para los choques y tensiones identificadas,
...para responder y recuperarse positivamente de los eventos que no se pueden predecir o evitar,
...y se adaptan a las condiciones cambiantes.



- **Robustez:** capacidad suficiente de las funciones críticas;
- **Redundancia:** soluciones flexibles para la redistribución de los recursos;
- **Recuperación:** no se deben tomar decisiones "destructivas" durante la gestión de la crisis, siempre hay que pensar en el tiempo que queda por delante;
- **Fiabilidad:** reconocer y evitar soluciones o situaciones frágiles.

- ¿Tenemos la capacidad de aprender de nuestra experiencia y prepararnos para la próxima amenaza desconocida e imprevista?

¡Gracias por su atención!



Statens vegvesen
Norwegian Public Roads
Administration

Gordana Petkovic

Administración de Carreteras Públicas de Noruega

gordana.petkovic@vegvesen.no



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org





La respuesta de colaboración del sector de carreteras del Reino Unido a COVID-19

Mark Stevens - Presidente de la Junta de Ingeniería de ADEPT / Subdirector de Autopistas Operativas, Consejo del Condado de Suffolk

David Ogden - Director del Sector de Carreteras - Amey

15 de abril de 2020

Presentadores



Mark Stevens

Presidente de la Junta de Ingeniería
ADEPT / Subdirector de Autopistas
Operativas, Consejo del Condado de
Suffolk



David Ogden

Director del Sector de Carreteras,
Amey/Comité Técnico de PIARC 2.4.
Explotación de la red de carreteras y
sistemas de transporte inteligentes

Cronología de los acontecimientos

7 de marzo
El Reino Unido confirma la primera muerte de COVID-19

16 de marzo
El Primer Ministro del Reino Unido, Boris Johnson, comienza las sesiones informativas diarias para la prensa, instando a todos en el Reino Unido a trabajar desde casa.

18 de marzo
El gobierno del Reino Unido anuncia el cierre de escuelas a partir del 20 de marzo

25 de marzo
El Príncipe Carlos ha dado positivo en la prueba de COVID-19

5 de abril
El Primer Ministro del Reino Unido Boris Johnson hospitalizado con COVID-19

10 de marzo
6 personas en el Reino Unido mueren; 375 dan positivo con COVID-19

17 de marzo
El Canciller Rishi Sunak revela préstamos respaldados por el gobierno por valor de 330.000 millones de libras, 20.000 millones de libras en recortes de impuestos y subvenciones.

20 de marzo
El gobierno del Reino Unido ordena el cierre de todos los pubs, restaurantes, gimnasios y otros lugares sociales; el gobierno pagará hasta el 80% de los salarios de los trabajadores en riesgo de ser despedidos.

El 2 de abril, los
casos de COVID-19 en todo el mundo superan el millón

12 de abril
El Primer Ministro del Reino Unido Boris Johnson fue dado de alta del hospital

El impacto de COVID-19 en la salud del

13/04/20)

Totales acumulados del Reino Unido

88.621 casos

11.329 muertes

Inglaterra

69,329

10,261

Escocia

6,067

566

Gales

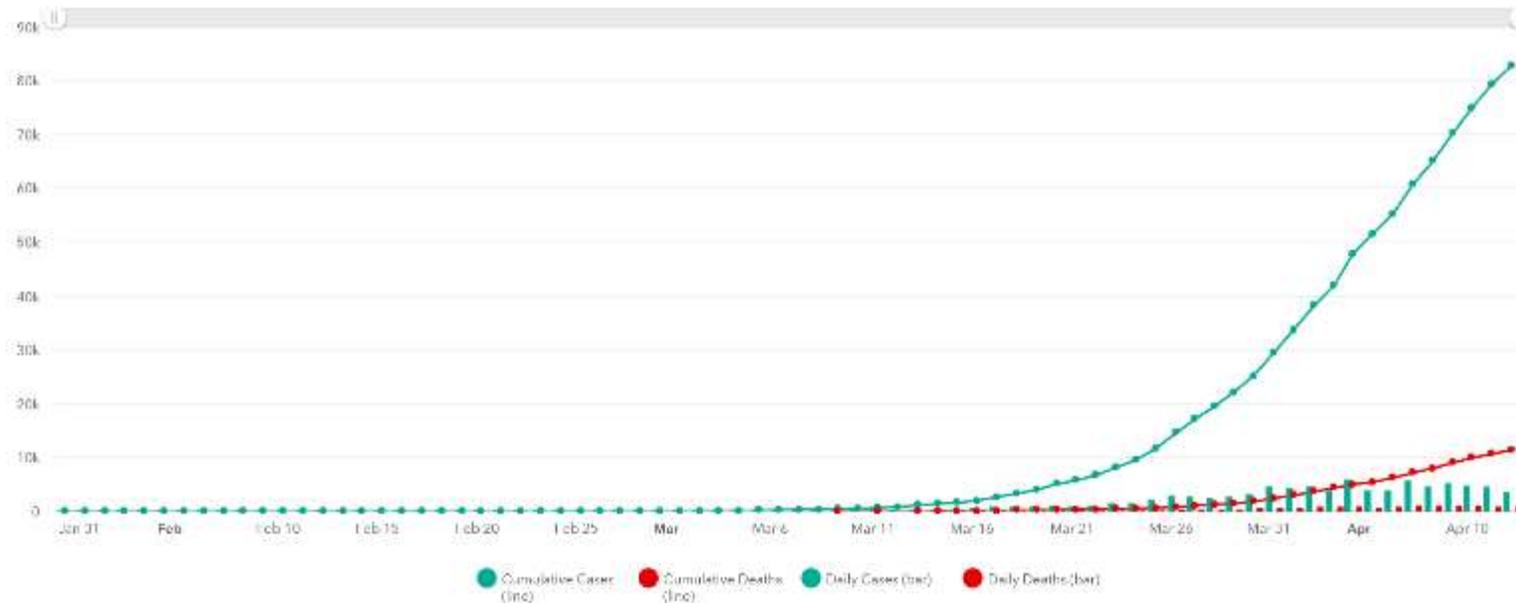
5,610

384

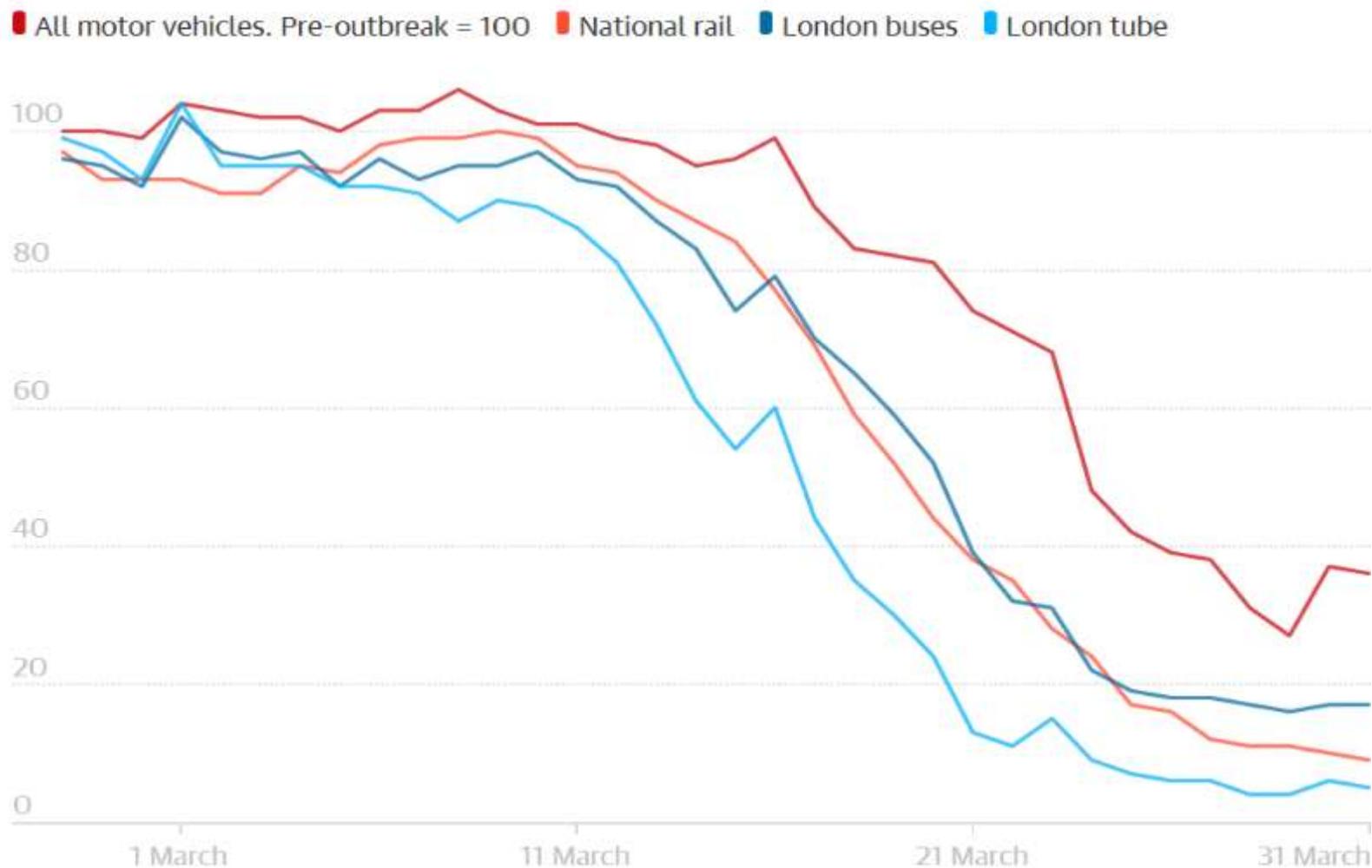
Irlanda del Norte

1,882

118



Impacto en el uso del transporte



Guardian graphic | Source: Cabinet Office

- En promedio, en Londres, el metro transporta 1.350 millones de pasajeros cada año y se hacen unos 2.100 millones de viajes en autobús.
- Para el 2 de marzo, el patrocinio de Tube bajó un 19% y los viajes en autobús bajaron un 10%.
- El 9 de abril, los viajes en metro cayeron un 95% y el uso de autobuses un 85%.
- GEL ha pronosticado una reducción en los ingresos de los pasajeros de hasta 500 millones de libras.
- Los viajes en coche han caído a niveles no vistos desde 1955



Apoyo del gobierno central

- Los empleados de las autopistas clasificados como trabajadores clave por el gobierno
- PPN02/20 (comercial) - continuar con los pagos puntuales
- Furlough (80% de salario) aceptó apoyar el empleo
- La atención del sector se centra en la recuperación y la conservación segura de los puestos de trabajo
- Algunos trabajadores clave se desplegaron, cuando procedía, para apoyar otros servicios, continuando así el apoyo a la economía y a otros servicios esenciales.

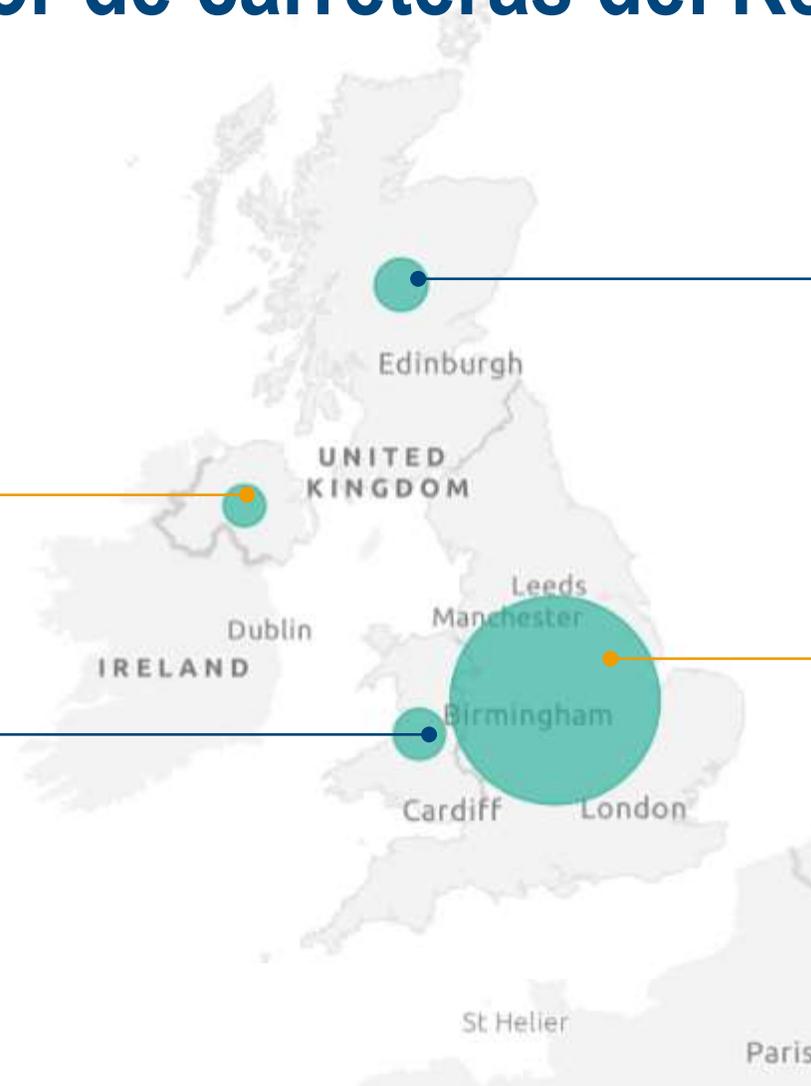
Panorama del sector de carreteras del Reino Unido

Irlanda del Norte

- Departamento de Infraestructura - no se notan políticas de administración delegada diferentes a las de Westminster

Gales

- El gobierno galés ha ordenado un distanciamiento social de 2 metros



Escocia

- La guía de construcción publicada por el gobierno el 6 de abril - revisión en 3 semanas
- Transport Scotland ha detenido importantes obras del plan

REINO UNIDO

- 156 autoridades locales del Reino Unido, continuando una labor crítica
- Autopistas Inglaterra continúa con importantes obras de esquema

La seguridad de los trabajadores y las percepciones del público

KCC Press Office @KCCpressdesk · 4h
Whilst many can work from home during the #coronavirus pandemic, @KentHighways staff continue essential work on the county's roads #KentTogether @Ameyplc @SGNgas @SouthernWater @sewateruk bit.ly/2xikFKh



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



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



- Varios empleadores publican la carta "Trabajador clave" a individuos de una amplia gama de sectores
- El Consejo de Liderazgo de la Construcción publica los "Procedimientos Operativos del Sitio" para el sector de la construcción
- La percepción pública del trabajo en las autopistas es variada - algunos reconocen la sabiduría del mantenimiento de las autopistas y las mejoras en una red de carreteras tranquila pero otros dirigen el abuso ya que el propósito del trabajo en las autopistas (es decir, mantener la red segura y detener el declive) es mal entendido

Posición de la cadena de suministro

Los desafíos actuales

- Algunas autoridades locales/clientes han reducido la actividad de las carreteras, por lo que la reducción de la demanda de asfalto y hormigón significa que los principales proveedores han cerrado las plantas
- El distanciamiento social de 2 metros y el limitado suministro de mascarillas/sanitizadores significa que las PYMES luchan por mantenerse operativas
- El mal comportamiento del sector de la construcción (no el distanciamiento social) y el uso excesivo del Tubo contaminan la percepción pública del sector de las carreteras en general

Oportunidades de colaboración

- Pedir los materiales habituales para entregar los trabajos y tratar de dar mayor aviso de los programas y requisitos de las obras para que la cadena de suministro pueda predecir con precisión las necesidades
- Apoyar a los proveedores para que cambien la producción (por ejemplo, RBLI haciendo máscaras en lugar de señales de tráfico)
- Apoyo a las empresas sociales que tienen beneficios de gran alcance

El Consejo del Sector de Carreteras instiga cambios en todo el sector

- Colaboración pública y privada entre los proveedores de servicios, ADEPT, CIHT y otros - todos trabajando con el DfT
- Los resultados de la colaboración ya incluyen:
 - Creación de "Procedimientos operativos seguros para las autopistas COVID-19" - guía para la operación segura del sitio, guía para la limpieza del depósito, instrucciones de aislamiento, protocolos de lavado de manos, gestión de cantinas y comedores.
 - "Proyecto SafeStart" - identificando "Emergencia/Trabajo Crítico" (Nivel 1), "Trabajo Clave/Urgente" (Nivel 2) & "Trabajo Planificado" (Nivel 3) y logrando (o restaurando) cerca del estado de "negocio como usual" tan pronto como sea posible bajo las circunstancias actuales

HIGHWAYS SECTOR COUNCIL



Proyecto SafeStart (siguiendo las reglas de Golden COVID-19)

- El Gobierno/Departamento de Transporte desafió al Consejo del Sector de Carreteras a "*acelerar*" y "*adelantar*" el mantenimiento importante y a entregar proyectos de carreteras esenciales "*listos para la pala*" en todas las redes de carreteras de las autoridades locales. El **proyecto SafeStart** inicia el proceso de recuperación de las autopistas mediante la consideración de cuestiones como:
 - Programación y planificación rigurosa (sin horas restringidas)
 - Buena gestión del tráfico y del público (por ejemplo, un perímetro "estéril" para los lugares de trabajo "cerrados")
 - Los trabajos de nivel 1 (crítico) y nivel 2 (esencial) se entregan como práctica estándar mínima (Ver Apéndice)
 - Cierre total de carreteras y caminos para las obras del nivel 3 siempre que sea posible.
 - Intensificar el apoyo de los medios de comunicación (*#HighwaysHeroes*)
 - Mayor reconocimiento de la condición de trabajador esencial



El camino de dos fases hacia la recuperación, ahora y después de la COVID-19

Acciones de mitigación

Aplicación coherente y proactiva de la norma PPN01/20 (adquisiciones urgentes) y la norma PPN02/20 (pago a proveedores y flujo de efectivo)

Acelerar la preparación de los programas de mantenimiento

Mantener el impulso en la preparación y el diseño de los planes y la planificación de futuros planes

Confirmar las asignaciones de fondos y adelantar los futuros anuncios

Desbloquear las limitaciones de la planificación/consulta

Estimular el debate sobre lo que nuestros sistemas de transporte necesitarán para ser post COVID-19

Mensajes claros y positivos

Acelerando la recuperación

Hitos de la financiación de Extend/flex

Ampliar la disponibilidad de espacio en las carreteras y las horas de trabajo permitidas

La cadena de suministro principal para re-movilizar

Apoyar a los trabajadores autónomos

Acelerar la ejecución del contrato

Ampliar la PPN02/20 para apoyar el flujo de efectivo a través de la cadena de suministro

Desbloquear la planificación y otras aprobaciones a través de herramientas digitales e innovación

Ampliar ciertas acreditaciones de la ISO y otras acreditaciones

Habilidades - relajar los requisitos para los boletos obligatorios (no de impacto de seguridad)

Relajar TTROs

Apéndice

Describiendo las obras de autopista de nivel 1 "Crítico" y de nivel 2 "Esencial".

Nivel 1 - Emergencia y trabajos de mantenimiento de carreteras "Críticos" estado de los trabajadores

Nivel 1 - Emergencia y Crítico	
Clima severo	Limpieza de arena y nieve (mantenimiento invernal)
Clima severo	Despeje de árboles (evento de tormenta)
Clima severo	Inundación (evento de tormenta)
Respuesta a incidentes	Asistencia a un incidente, incluyendo la caída de un puente u otras estructuras
Respuesta a incidentes	Reparación de baches
Respuesta a incidentes	Emergencia y defectos Cat 1 (urgente)
Respuesta a incidentes	Barrido (limpieza después del incidente)
Respuesta a incidentes	La eliminación de los desechos peligrosos, incluyendo los derrames de petróleo
Respuesta a incidentes	Arboricultura de emergencia
Respuesta a incidentes	Gestión del tráfico (cierres de emergencia/desvío, eCT.)
Respuesta a incidentes	Alumbrado público de emergencia y reparaciones eléctricas
Respuesta a incidentes	Reparaciones de emergencia de señales de tráfico
Respuesta a incidentes	Eliminación de atropellos y otros obstáculos en la carretera
Mantenimiento de rutina	Patrullas y recogida de escombros - red de alta velocidad
Mantenimiento de rutina	Recolección de basura / desagües bloqueados / problemas de salud / áreas de hambruna - salud ambiental
Mantenimiento de rutina	Limpieza de las calles/barrido de las zonas urbanas
Mantenimiento de	Barreras de seguridad de los vehículos / hacer seguro - (cuando se

Mantenimiento de rutina	S58 inspecciones reglamentarias - una sola persona y uso de CCTV/tecnología cuando sea posible
Mantenimiento de rutina	Mantenimiento e inspección de la gestión del tráfico temporal a largo plazo
Mantenimiento de rutina	Alumbrado público: arreglar los cortes de energía
Mantenimiento de rutina	Drenaje: reparación y mantenimiento de sistemas de drenaje de redes críticas (serie 500)
Mantenimiento de rutina	Marcado de carreteras críticas para la seguridad
Mantenimiento de rutina	Señales de tráfico obligatorias y críticas para la seguridad
Mantenimiento de rutina	Reparación de emergencia de los aparatos eléctricos (bombas de sumidero, eCT.)
Mantenimiento de rutina	Corte de césped / mantenimiento de las líneas de visión (incluyendo el corte de césped)
Mantenimiento de rutina	Mantenimiento de plantas y flotas (mantener la flota en regla)
Locales del empleador	Seguridad/seguridad contra incendios/instalaciones de depósito
Locales del empleador	Limpieza (contención de virus), depósitos e instalaciones de bienestar
Locales del empleador	Controles de cumplimiento de la salud y la seguridad, por ejemplo, la legionela
Locales del empleador	Mantenimiento del equipo de combustible
Locales del empleador	Mantenimiento del equipo crítico de seguridad (tanques de salmuera/existencias de sal)
Locales del empleador	Existencias de combustible y sal



Nivel 2 - Llave / Mantenimiento esencial de la autopista

Condición de trabajador "esencial".

Nivel 2 - Clave/esencial	
Respuesta a incidentes	Reparación y mantenimiento de los signos obligatorios
Mantenimiento de rutina	CAT 2H/M (hasta 28 días) defectos (es probable que se convierta en CAT 1 si no se trata)
Mantenimiento de rutina	Reparación de la barrera de seguridad del vehículo
Mantenimiento de rutina	Drenaje: limpieza de barrancos
Mantenimiento de rutina	La reparación de baches y la aparición de superficies donde es crítico para la integridad de la red
Mantenimiento de rutina	Alumbrado público: pruebas de integridad estructural
Mantenimiento de rutina	Alumbrado público: identificación y reparación de averías en los cables
Mantenimiento de rutina	Limpieza de barrancos de alta frecuencia (prevención de inundaciones)
Mantenimiento de rutina	Gestión del tráfico para "otros" que realizan trabajos de seguridad
Mantenimiento de rutina	Alumbrado público: pruebas eléctricas
Mantenimiento de rutina	Mantenimiento de los aparatos eléctricos (bombas de sumidero, eCT.)
Mantenimiento de rutina	Drenaje: esquemas para mejorar la integridad y la resistencia
Mantenimiento de rutina	Drenaje: agarre / despeje de zanjas
Mantenimiento de rutina	Drenaje: limpiar las pantallas de basura
Mantenimiento de rutina	Barrido y limpieza de los canales de las carreteras (impacto en el drenaje si no se completa)
Mantenimiento de rutina	Flota: mantenimiento y reparaciones de los vehículos del cliente

Nivel 3 - Mantenimiento mayor y proyectos de autopistas esenciales "listos para la pala".

Nivel 3 - Servicios y trabajos programados	
Mantenimiento de rutina	Recogida de basura (autopista)
Mantenimiento de rutina	Firmar las reparaciones y el mantenimiento - no es obligatorio
Mantenimiento de rutina	Alumbrado público: sustitución de la linterna y la columna de alumbrado
Mantenimiento de rutina	Alumbrado público: exploración nocturna
Mantenimiento de rutina	Limpieza de las calles/barrido de las zonas rurales
Mantenimiento de rutina	Trabajos de pavimentación de calzada/pies
Mantenimiento de rutina	Parcheo de la calzada y preparación del revestimiento de la superficie
Mantenimiento de rutina	Tratamientos de superficie, incluyendo el tratamiento de la superficie
Mantenimiento de rutina	Reparación de baches menores
Mantenimiento de rutina	El plan de capital funciona
Mantenimiento de rutina	Corte de hierba (áreas de bajo riesgo)
Mantenimiento de rutina	Mantenimiento de las marcas viales
Locales del empleador	Pruebas eléctricas y otras pruebas de conformidad
Locales del empleador	Inspecciones de rutina

Por favor, tenga en cuenta que las actividades de mantenimiento de carreteras de nivel 1 y 2 se consideran trabajos "críticos" o "esenciales".

Los puntos amarillos resaltados en la parte superior denotan el nivel 3 de mantenimiento mayor y proyectos de autopistas esenciales "listos para la pala" que deben seguir adelante.

Preguntas y respuestas

Moderado por Christos Xenophontos



Nuestros oradores de hoy

- Patrick Malléjacq, Secretario General de PIARC
- Fabio Pasquali, Presidente del Comité de Planificación del Transporte por Carretera para el Desarrollo Económico y Social de PIARC, ANAS, Italia
- Matt Daus, Asociación Internacional de Reguladores de Transporte
- Gordana Petkovic, Administración Pública de Carreteras de Noruega, Miembro del Comité de PIARC sobre el Cambio Climático y la Resiliencia de las Redes de Carreteras
- Mark Stevens, Suffolk Highways, y David Ogden, Amey, Reino Unido

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
- jmblanco@fomento.es
- vgalasso@deloitte.it
- jonathan.spear@atkinsacuity.com
- s.palchetti@stradeanas.it
- yukio-adachi@hanshin-exp.co.jp
- caroline.evans@arcadis.com
- martin.ruesch@rapp.ch
- Si es necesario, póngase en contacto con 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^o étage
92055 – La Défense Cedex – France



@PIARC_Roads



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC



World Road
Association PIARC

www.piarc.org

